

MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES INFRASTRUCTURES

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DES ROUTES



REPUBLIQUE DU MALI

Un peuple - un but - une foi



Rapport actualisé de l'Etude d'Impact Environnemental et Social du projet d'aménagement de la branche malienne de la route transsaharienne (RTS-Phase 2)

Section Bourèm-Kidal (285,83 km) :

Financement : Banque Africaine de Développement (BAD)/Union Européenne (UE)

Consultant chargé de l'étude : Marcel SANGARE, *Expert en sauvegarde environnementale et sociale, Consultant individuel / Faladiè Sokoro – Bamako – Mali – Tel. : (+223) 76450337 / 61298458*

Email : marcelyofade@yahoo.fr



Version finale

mai 2023

RESUME SYNTHETIQUE

1. Description sommaire du projet :

Le présent projet constitue la Phase 2 de l'aménagement des RTS et concerne le tronçon Bourem-Kidal (285,83 km). Sa réalisation va permettre de désenclaver les régions de Gao, de Kidal, renforcer le processus de pacification des zones du nord du Mali et accroître les échanges entre Kidal et les autres régions du Mali ainsi que les échanges entre le Mali et l'Algérie. Des recherches de financement sont en cours pour la réalisation des travaux de réhabilitation de la route Sévaré-Gao, étant donné que pour la section Gao-Bourem, les travaux sont en cours sur le financement de la BOAD et du Fonds Saoudien de Développement.

Le projet est financé par la Banque africaine de Développement, le Fonds européen de développement et le Gouvernement de la République du Mali.

Les objectifs généraux du projet sont :

- **Sur le plan stratégique** : le projet a pour but de contribuer à l'objectif de croissance économique et de désenclavement des zones du nord du pays ;
- **Sur le plan spécifique** : le projet permettra (i) d'améliorer le niveau de service de la route Bourem-Kidal ; et (ii) d'améliorer les conditions de vie des populations dans la Zone d'Influence Directe du Projet (ZIDP).

Le tableau ci-dessous indique les composantes du projet :

Composantes du projet :

Tableau n°01 – Source Rapport d'évaluation du projet de la RTS2 –BAD - Nov 2018

Composantes	Description
A. Aménagement de la route	(i) Travaux d'aménagement et de bitumage de 285,83 km de la route Bourem - Kidal; (ii) Entretien de la route après travaux sur une durée de 5 ans ; (iii) Actualisation des études, Contrôle et Surveillance des travaux décomposés en 3 lots, (iv) Sensibilisation au VIH/SIDA, à la mobilisation sociale, à la protection de l'environnement à la malnutrition, à la sécurité routière et à la violence basée sur le Genre; (v) Sécurisation de la zone ; (vi) Plantations d'arbres; (vii) Construction d'un poste de pesage et de péage ; (viii) Appui à l'employabilité de jeunes ingénieurs ou techniciens stagiaires ; et (ix) Libération des emprises et suivi de la mise en œuvre du PGES.
B. Aménagements et appuis connexes	(i) Aménagement de Forages ; (ii) Aménagement de zones de pâturage ; (iii) Appui aux groupements de femmes et jeunes pour la transformation et conservations des produits d'élevage et Energie solaire; (iv) Appui aux groupements de femmes et jeunes pour la mise en place d'Unités artisanales de fabrication d'aliment bétail ; (v) Réhabilitation et équipements d'infrastructures scolaires et sanitaires y compris la mise à disposition de deux ambulances médicalisées pour prise en charge rapide des accidentés de la route; (vi) Etudes et Contrôle et Surveillance des travaux connexes ; (vii) études techniques de la route Anéfis-Tessalit-BordjBaji-Moctar; (viii) Appui à la Banque de données routières et (ix) Etude sur la stratégie de développement de la zone.
C. Gestion du projet	(i) Suivi-évaluation des impacts socio-économiques ; (ii) Audit technique et de sécurité routière ; (iii) Audit comptable et financier ; (iv) Communication et visibilité du projet ; (v) Fonctionnement de l'organe d'exécution ; (vi) Formation des PME locales par l'INFP/BTP ; (vii) Audit de la passation des marchés ; (viii) Rédaction d'un manuel de procédures administratives, comptables et financières

Source : Rapport d'évaluation du projet-BAD, Novembre 2018

2. Alternatives au projet :

2.1.1. Contexte :

Dans l'ensemble, le tracé suit la route nationale existante (RN18). Selon les conclusions de l'étude topographique réalisée en avril 2012, la route passait par les différentes localités sans nécessairement occasionner la démolition de bâtis ou autres biens dans son emprise. A ce sujet, une recommandation avait été formulée par l'équipe de topographes et adressée aux autorités locales : Il s'agissait d'interdire l'attribution de parcelles à l'intérieur de l'emprise mais force est de constater qu'aujourd'hui plusieurs installations ont été identifiées sur le tracé surtout à l'entrée de la ville de Kidal.

2.1.2. Scénario sans aménagement de la route :

A l'absence de l'aménagement de la section Bourèm-Kidal, l'état de dégradation de la route existante s'accroîtra sans doute, les localités traversées resteront enclavées et demeureront à un faible niveau de développement avec des conséquences économiques, sociales et sécuritaires désastreuses. Sur le plan environnemental, le milieu naturel conservera son état initial.

2.1.3. Scénario avec l'aménagement de la route :

❖ Inconvénients :

Sur le plan environnemental : l'aménagement de la route engendrera des impacts négatifs sur l'environnement biophysique (destruction de la végétation, dégradation des sols, dégradation de l'air ambiant...).

Sur le plan humain/social : il s'agit des conséquences sur les populations riveraines (risques de maladies, risques d'accidents de la circulation routière, risques de VBG, déplacement de personnes...)

❖ Avantages :

Sur le plan économique : Le projet permettra de doter la zone d'une infrastructure routière connectée au réseau national existant et aux pays voisins.

Sur le plan culturel et touristique : le projet contribuera à la promotion des activités culturelles et touristiques dans toute la zone.

Sur le plan sécuritaire : le projet contribuera à la cohésion sociale et à la consolidation de la paix dans les régions traversées.

2.1.4. Option du tracé (variante retenue) :

Le tracé suit la route existante (RN18), qui en 2012 au moment des levés topographiques ne souffrait d'aucune occupation de l'emprise. La route passait normalement sans occasionner la moindre démolition.

Dix ans après la réalisation de l'étude topographique, la situation de l'occupation de l'emprise a changé, surtout à l'entrée de la ville de Kidal où des biens privés seront affectés. Au total 48 personnes sont affectées par le projet.

Pour minimiser l'ampleur des démolitions dans l'emprise, la présente étude recommande des levés topographiques complémentaires pour revoir le tracé dans les endroits où il existe suffisamment d'espace comme c'est le cas à Anéfis, à Tabankort et à Agamor.

Cependant, à cause des contraintes topographiques rencontrées à l'entrée de Kidal, c'est-à-dire l'existence d'une zone de falaise rocheuse à droite de la route et la présence du lit de l'oued principal qui alimente la ville en eau. Dans ce contexte, l'actuel tracé pour rentrer dans Kidal semble être l'option à retenir.

Photo 13 : Vues sur une réunion de consultation publique

Tableau 38 : Estimation des coûts des mesures à caractère environnemental et social

Désignation	Unité	Quantité	Prix Unitaire (F CFA)	Montant (F CFA)	Montant (USD)	Financement
Restauration et aménagement des sites d'emprunt et des carrières en points d'eau temporaires pour l'abreuvement du bétail, y compris ensemencement des talus des dépôts	ha	20	9 000 000	180 000 000	302 521	FAD
Fixation de dune (haie brise-vent en double rangée)	Km	50	9 500 000	475 000 000	798 319	FAD
Plantation d'alignement d'arbres (en simple rangée) dans tous les villages traversés	Km	9	5 000 000	45 000 000	75 630	FAD
Réalisation de bosquets à Bourèm et à Kidal	ha	2	5 000 000	10 000 000	16 807	FAD
Entretien des bosquets après plantation (pendant 2 ans)	an	2	5 000 000	10 000 000	16 807	FAD
Aménagement de barrages colinéaires (lutte antiérosive)	m ²	10 000	3 500	35 000 000	58 824	FAD
Réalisation de forages équipés (en pompe solaire)	u	20	15 000 000	300 000 000	504 202	FAD
Actions de sensibilisation sur les IST et le VIH-SIDA	u	12	2 500 000	30 000 000	50 420	FAD
Actions de sensibilisation sur la COVID-19	u	12	2 750 000	33 000 000	55 462	FAD
Actions de sensibilisation sur la sécurité routière	u	12	2 500 000	30 000 000	50 420	FAD
Action de sensibilisation sur les VBG	u	12	3 000 000	36 000 000	60 504	FAD
Mise en œuvre du MGP	u	-	35 310 000	35 310 000	59 354,5	Budget National
Renforcement des capacités pour la mise en œuvre du PGES	-	-	10.000 000	10 000 000	16 809	FAD
Suivi de la mise en œuvre du PGES	-	-	28 800 000	28 800 000	48 411,4	Budget National
Coût du PAR			266 783 000	266 783 000	407 303	Budget National
Audit annuel de conformité E&S	U	3	10 000 000	30 000 000	50 428,6	FAD
Total				1 554 893 000	2 521 868	

3. Conclusion :

Les travaux d'aménagement de la route transsaharienne section Bourèm-Kidal auront certainement des impacts négatifs et positifs sur certaines composantes de l'environnement.

Pour les impacts négatifs sur le milieu biophysique, dans la plupart des cas, il s'agit de perturbations temporaires ayant une importance faible à forte. Ces impacts proviennent essentiellement de la dégradation du sol dans l'emprise des travaux, de la destruction de la végétation, de la détérioration de la qualité de l'air ambiant, de la détérioration de l'ambiance sonore dans les villages traversés.

Concernant le milieu humain, les impacts négatifs portent sur la démolition de biens immobiliers (bâtiments, murs de clôture et parcelles vides) principalement à l'entrée de la ville de Kidal, ce qui entrainera la réinstallation de certaines PAPs, les risques de propagation des IST, du VIH-SIDA et de la COVID-19 dans les localités traversées, les risques d'accidents de la circulation routière et les risques de violences basées sur le genre.

Ces différents impacts identifiés sont susceptibles d'être prévenus et atténués grâce à la mise en œuvre des mesures proposées dans l'étude.

Toutefois, il faut noter que le projet aura entre autres des impacts positifs significatifs sur le désenclavement des régions traversées (le développement des secteurs du transport et du commerce), la paix et la cohésion sociale, l'approvisionnement des populations riveraines en eau potable à travers la réalisation de forages équipés, la lutte contre l'ensablement le long de la route à travers les mesures de fixation de dunes, la création d'emplois locaux.

En définitif, si les mesures d'atténuation et/ou de compensation des impacts négatifs sont appliquées, on pourra considérer que le projet est réalisable d'un point de vue environnemental et social.

Il est recommandé dans le cadre des travaux d'aménagement :

- De respecter des textes législatifs et réglementaires du Mali et les directives de la Banque Africaine de Développement en matière de protection de l'environnement ;
- De préserver la santé des populations riveraines ;
- De respecter les règles de sécurité requise sur le chantier ;
- De prévenir les violences basées sur le genre ;
- D'indemniser les personnes affectées par le projet ;
- D'impliquer toutes les parties prenantes pour la réussite du projet ;
- De procéder au reboisement compensatoire en utilisant les espèces locales ;
- De lutter contre l'ensablement de la route.



Projet d'aménagement de la branche malienne de la route transsaharienne (RTS-Phase 2), Section Bourem-Kidal (285,83 km) :

Financement : Banque Africaine de Développement (BAD)/Union Européenne (UE)

Consultant chargé de l'étude : Marcel SANGARE, *Expert en sauvegarde environnementale et sociale, Consultant individuel / Faladié Sokoro – Bamako – Mali – Tel. : (+223) 76450337 / 61298458*

Email : marceyofade@yahoo.fr



Rapport du Plan d'Action et de Réinstallation (PAR)

[Version définitive](#)

Mai 2023

I. Matrice de synthèse de la compensation :

Tableau récapitulatif des données de la réinstallation

N°	Variables	Données
A. Générales		
1	Régions administratives traversées	Gao et Kidal
2	Cercles traversés (Préfectures)	Bourem, Almoustarat et Kidal
3	Villages riverains sur le tracé	Bourem, Agamor, Almoustarat, Tarkint, Tachoft, Tabrichat, Tabankort, Anéff et Kidal.
4	Activité induisant la réinstallation	Travaux d'aménagement de la RTS 2 sur 285,83 km allant de Bourem à Kidal. Largeur de l'emprise : 80 m (en raz-campagne dont 40 m de part et d'autre de l'axe) et 40 m (dont 20 m de part et d'autre de l'axe) ;
5	Budget du projet	154,84 millions dollars US
6	Budget du PAR	407 303 dollars US
7	Date (s) butoir (s) appliquée (s)	16/06/2022
8	Dates des consultations avec les personnes affectées	24 et 27 septembre 2021 dont une consultation au niveau de chaque cercle traversé par le projet se justifiant par la situation socio-politique et sécuritaire très difficile.
9	Dates de négociations des taux des compensations/impenses/indemnisations	Pas de négociations pour raison d'insécurité et de troubles sociopolitiques dans la zone d'influence du projet
B. Spécifiques consolidées		
10	Nombre de personnes affectées par le projet (PAPs)	50
	Nombre d'hommes affectés	34
11	Nombre de femmes affectées	4
12	Nombre de PAPs majeures	Toutes les PAPs sont majeures, soit 50 personnes
13	Nombre de bâtiments en banco affectés (non habités)	12 (soit 1610 m ²)
14	Nombre de bâtiments en semi dur affectés (non habités)	3 (soit 235 m ²)
15	Nombre de murs de clôture en banco affectés	13 (soit 2990 ml)
16	Nombre de parcelles non construites affectées	26 (soit 11 180 m ²)
17	Nombre de propriétaire de magasins déplacés à Tabankort	6
18	Nombre de biens collectifs Etatiques à déplacer	2

Résumé synthétique

II. Description sommaire du projet :

Le présent projet constitue la Phase 2 de l'aménagement des RTS et concerne le tronçon Bourem-Kidal (285,83 km). Sa réalisation va permettre de désenclaver les régions de Gao, de Kidal, renforcer le processus de pacification des zones du nord du Mali et accroître les échanges entre Kidal et les autres régions du Mali ainsi que les échanges entre le Mali et l'Algérie. Des recherches de financement sont en cours pour la réalisation des travaux de réhabilitation de la route Sévaré-Gao, étant donné que pour la section Gao-Bourem, les travaux sont en cours sur le financement de la BOAD et du Fonds Saoudien de Développement.

Le présent projet est une infrastructure au centre d'enjeux économiques, sociaux, politiques et sécuritaires à l'échelle nationale et régionale. Sa réalisation permet de résoudre des problèmes majeurs de paix, de sécurité, de développement économique et social et de fragilité.

Les objectifs généraux du projet sont :

- Sur le plan stratégique : le projet a pour but de contribuer à l'objectif de croissance économique et de désenclavement des zones du nord du pays ;
- Sur le plan spécifique : le projet permettra (i) d'améliorer le niveau de service de la route Bourem-Kidal ; et (ii) d'améliorer les conditions de vie des populations dans la Zone d'Influence Directe du Projet (ZIDP).

Le tableau ci-dessous indique les composantes du projet :

Composantes	Description
A. Aménagement de la route	(i) Travaux d'aménagement et de bitumage de 285,83 km de la route Bourem -Kidal; (ii) Entretien de la route après travaux sur une durée de 5 ans ; (iii) Actualisation des études, Contrôle et Surveillance des travaux décomposés en 3 lots, (iv) Sensibilisation au VIH/SIDA, à la mobilisation sociale, à la protection de l'environnement à la malnutrition, à la sécurité routière et à la violence basée sur le Genre; (v) Sécurisation de la zone ; (vi) Plantations d' arbres; (vii) Construction d'un poste de pesage et de péage ; (viii) Appui à l'employabilité de jeunes ingénieurs ou techniciens stagiaires ; et (ix) Libération des emprises et suivi de la mise en œuvre du PGES.
B. Aménagements et appuis connexes	(i) Aménagement de Forages ; (ii) Aménagement de zones de pâturage ; (iii) Appui aux groupements de femmes et jeunes pour la transformation et conservations des produits d'élevage et Energie solaire; (iv) Appui aux groupements de femmes et jeunes pour la mise en place d'Unités artisanales de fabrication d'aliment bétail ; (v) Réhabilitation et équipements d'infrastructures scolaires et sanitaires y compris la mise à disposition de deux ambulances médicalisées pour prise en charge rapide des accidentés de la route; (vi) Eudes et Contrôle et Surveillance des travaux connexes ; (vii) études techniques de la route Anéfif-Tessalit-BordjBaji-Moctar; (viii) Appui à la Banque de données routières et (ix) Etude sur la stratégie de développement de la zone.
C. Gestion du projet	(i) Suivi-évaluation des impacts socio-économiques ; (ii) Audit technique et de sécurité routière ; (iii) Audit comptable et financier ; (iv) Communication et visibilité du projet ; (v) Fonctionnement de l'organe d'exécution ; (vi) Formation des PME locales par l'INFP/BTP ; (vii) Audit de la passation des marchés ; (viii) Rédaction d'un manuel de procédures administratives, comptables et financières ; et (ix) Recrutement d'un consultant spécialiste en acquisitions.

Source : Rapport d'évaluation du projet-BAD, Novembre 2018

L'aménagement de la route est l'activité qui occasionne la réinstallation des populations dans le cadre du projet.

III. Cadre légal et institutionnel en matière de réinstallation :

Le cadre légal du Mali définit les règles régissant la publication de l'acte déclaratif d'expropriation pour cause d'utilité publique ainsi que les délais pour procéder à l'expropriation.

Les articles 225 à 262 du Code domanial et foncier traitent de l'expropriation en son titre VII.

L'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice.

g.3. Consultations et négociations tenues :

Le projet se déroule dans une zone où la mobilisation des acteurs clés (autorités administratives, services techniques, élus, etc.) est extrêmement difficile, voire impossible dans un contexte d'insécurité généralisé. Par conséquent, les consultations spécifiques avec les PAP et négociations n'ont pas pu se faire. Toutefois, les mesures de compensations ont été réalisées sur la base du coût du marché en collaboration avec les autorités coutumières et communales locales. La quasi-totalité des biens privés touchés par le projet se retrouvent au niveau de la traversée de la ville de Kidal sur le Lot 3, zone critique où on ne peut mener actuellement d'enquêtes socio-économiques en vue de finaliser l'identification des PAPs. D'où la nécessité d'une mise à jour du PAR sur la section du PK 282+500 au PK 283,500 du lot 3 (au niveau de la traversée de la ville de Kidal).

Synthèse des avis, préoccupations et attentes des populations

Localité	Principaux avis, préoccupations et attentes des populations
Bourem	<ul style="list-style-type: none"> -La lutte contre l'ensablement le long de la route ; -L'aménagement des zones de pâturage ; -La réalisation de points d'eau pour faciliter l'abreuvement du bétail ; -La création d'emplois au profit des jeunes ; -La construction de centres de santé ; -Le dédommagement des populations affectées par le projet.
Almoustarat	<ul style="list-style-type: none"> -Le renforcement de capacités des services sociaux de base, notamment dans les domaines de l'éducation, la santé, l'hydraulique, l'agriculture et l'élevage ; -La construction d'écoles ; -La création de centres de formation professionnelle ; -La construction de centres de santé.
Kidal	<ul style="list-style-type: none"> -L'amélioration des conditions de vie des jeunes et des femmes ; -Le contournement de la ville d'Anéfif ; -La réalisation de points d'eau (forages équipés) ; -La lutte contre l'érosion hydrique ; -La lutte contre l'ensablement ; -L'aménagement des pâturages ; -L'amélioration du cadre de vie des populations à travers les plantations d'arbres ; -Le dédommagement des populations affectées par le projet.

A l'issue des consultations publiques, on retient l'adhésion entière des populations riveraines au projet. Elles sont impatientes de voir le démarrage des travaux, selon certains intervenants, le projet d'aménagement de la RTS est attendu depuis très longtemps. Les populations fondent beaucoup d'espoirs sur sa réalisation car elles estiment qu'au-delà du développement économique, la route apportera la paix et renforcera le tissu social dans les régions traversées.

IV. Coût total de la mise en œuvre du PAR :

Le tableau ci-dessous donne les détails du coût de la mise en œuvre du PAR ainsi que la provision pour l'actualisation du PAR en fonction du résultat de l'étude d'exécution du tracé :

N°	Désignation	Coût en FCFA	Source de financement
A	Compensations individuelles		Budget National
A1	Bâtiments en banco	72 450 000	
A2	Bâtiments en semi dur	12 925 000	
A3	Murs de clôture en banco	44 850 000	

A4	Parcelles vides	26 005 000	
A5	Perte de revenu temporaire	9 000 000	
Sous-total A :	165 230 000		
B	Compensations collectives		
B1	Parc de vaccination pour le bétail	800 000	
B2	Mur de clôture en dur du camp de cantonnement	13 500 000	
Sous-total B :	14 300 000		
C	Dépenses mise en œuvre du PAR		
C1	Coût du MGP	33 000 000	
C3	Facilitation de l'administration, des élus et des autorités traditionnelles	5 000 000	
C4	Provision pour l'assistance aux personnes vulnérables	10 000 000	
C5	Provision pour la mise à jour du PAR sur la section du PK 282+500 au PK 283,500 du lot 3 (au niveau de la traversée de la ville de Kidal).	10 000 000	
C6	Suivi-évaluation	25 000 000	
	Suivi	1 580 000	
	Diffusion du PAR/sensibilisation et information	3 420 000	
	Audit d'achèvement du PAR	20 000 000	
Sous-total C :	83 000 000		
D	Divers et imprévus 10%	26 253 000	
TOTAL	288 783 000	469 947,9¹	

V. Calendrier d'exécution du PAR :

Pour la mise en œuvre du PAR, le calendrier ci-dessous est établi

Phases	Mois												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Actualisation du PAR avant le démarrage des travaux													
Diffusion du rapport final du PAR													
Mise en place des comités de gestion des plaintes/ Animation et traitement des plaintes													
Signature de la DUP et mis en place des commissions nationales en charge des compensations													
Mise en place du maître d'œuvre													
Finalisation des dossiers individuels de négociation des PAP sur la base du PAR													
Indemnisation des PAPs													
Libération des emprises													
Elaboration du rapport d'achèvement de la mise en œuvre du PAR													
Suivi-Evaluation													
Audit d'achèvement de la mise en œuvre du PAR													

VI. Diffusion

¹ Pour 1 USD américain fait 614,50 FCFA

Les dispositions en matière de diffusion visent à mettre à la disposition des populations affectées et des autres parties prenantes une information pertinente dans une langue qui leur soit compréhensible, dans un lieu accessible et dans des délais appropriés.

Ainsi, il est recommandable qu'en plus de la publication au niveau national (DNACPN et sur le site du ministère) et au niveau de la Banque (sur le site de la Banque), qu'un exemplaire papier du PAR soit remis à la mairie des communes de Bourem, Kidal, Anéfif, Tabankort.

Enfin, un condensé du PAR pourrait être produit et remis aux associations et ONGs locales pour diffusion à travers les assemblées générales entre autres.

VII. Conclusion :

Les enquêtes relatives au présent PAR se sont déroulées dans un contexte particulier. Pour rappel la zone du projet fait face depuis quelques années à une situation sociopolitique et sécuritaire difficile rendant l'enquête socio-économique impossible. Face à cette impossibilité de faire des enquêtes socio-économiques auprès des PAPs, le recensement et la caractérisation des biens dans l'emprise ont été faits sur la base de la superposition des images satellitaires et du tracé projeté.

Il a été ainsi recensé 50 biens appartenant à 50 PAPs dont 41 propriétaires identifiés (36 hommes et 5 femmes), 07 non identifiés et 02 biens collectifs. Les 50 biens affectés sont : i) 26 parcelles vides ; ii) 3 bâtiments en mauvais état (en ruine) et 8 bâtiments en banco non utilisés ; iii) un parc de vaccination ; iv) le mur de clôture du camp de cantonnement sur 270 ml. L'évaluation des coûts de mise en œuvre du PAR de ce projet est estimée à : « Deux cent quatre-vingt-huit millions sept cent quatre-vingt-trois Franc CFA (288 783 000 F CFA) » dont 165 230 000 FCFA pour les compensations individuelles, 14 300 000 FCFA pour les compensations collectives, 10 000 000 F CFA pour la provision pour l'assistance aux groupes vulnérables et 73 000 000 FCFA pour le coût de la maîtrise d'œuvre ainsi que le coût d'une actualisation éventuelle de ce PAR.

Afin diminuer l'ampleur de l'indemnisation et de la réinstallation, il est recommandé de projeter une étude topographique d'exécution avant le démarrage des travaux pour revoir le tracé dans des zones où il existe suffisamment d'espace pour construire la route. Cette option aura pour but d'éviter tant que peut se faire la démolition ou le déplacement de certains obstacles recensés dans l'emprise. En dehors de l'entrée de Kidal où la topographie du terrain présente quelques contraintes au projet, tout le reste du tronçon entre Bourem et Kidal peut faire l'objet d'études d'exécution permettant de recadrer le tracé existant.

TOTAL DE PAPS TOUTES CONFONDUES : 50

Annexe 3 : Liste des personnes affectées par le projet

N°	Localité	Code	Nom propriétaire	Profession	Contact	Nature du bien impacté	PK	Dimensions	
								ml	m²
1	Kidal	HK1	Mohamed Ag HAMED EHYA	Ouvrier	71 19 10 59	Mur de clôture en banco	283+50	270	
2	Kidal	FK2	Aïcha Walet ASSALEH	Ménagère	63 00 72 13	Mur de clôture en banco	283+50	135	
3	Kidal	HK3	Ibrahim	Commerçant	-	Mur de clôture en banco	283+50	400	
						Bâtiment en banco	283+50		250
4	Kidal	HK4	Yana MAÏGA	Commerçant	-	Mur de clôture en banco (en ruine)	282+863	368	
5	Kidal	HK5	Idrissa MAÏGA	Tailleur	60 07 10 00	Mur de clôture en banco (en ruine)	282+863	287	
						Bâtiment en banco (en ruine)	282+854		163
6	Kidal	HK6	Sidi ABBA	Commerçant	-	Mur de clôture en banco	282+850	300	
						Bâtiment en banco	282+850		450
7	Kidal	HK7	Alassane MAÏGA	Electricien	-	Parcelle non construite	282+850		430
8	Kidal	HK8	Souley MAÏGA	Mécanicien	-	Mur de clôture en banco	282+850	200	
						Bâtiment en banco	282+840		450
9	Kidal	HK9	Sidi ABBA	Commerçant	-	Parcelle non construite	282+840		430
10	Kidal	HK10	Békaye TRAORE	-	-	Parcelle non construite	282+840		430
11	Kidal	HK11	Yana MAÏGA	Commerçant	-	Mur de clôture en banco	282+830	32	
						Bâtiment en banco	282+830		36
12	Kidal	HK12	Yacouba Aroubana MAÏGA	-	-	Mur de clôture en banco	282+830	540	
						Bâtiment en banco	282+800		163
13	Kidal	HK13	Hassana ABDORAHMANE	-	-	Mur de clôture en banco	282+800	100	
14	Kidal	HK14	Balher Ould MAHAMAD	-	-	Parcelle non construite	282+800		430
15	Kidal	HK15	Mr KONE	-	-	Mur de clôture en banco	282+800	100	
16	Kidal	FK16	Aïssata ALIOU	-	-	Mur de clôture en banco	282+800	100	
17	Kidal	HK17	Hama DIYA	-	-	Parcelle non construite	282+800		430
18	Kidal	HK18	Mr SANGARÉ	-	-	Parcelle non construite	282+783		430
19	Kidal	HK19	Oumar TOURE	-	-	Parcelle non construite	282+783		430
20	Kidal	FK20	Nana TOURE	Commerçante	-	Parcelle non construite	282+783		430
21	Kidal	HK21	Bouba DJIBRILLA	-	-	Parcelle non construite	282+750		430

22	Kidal	FK22	Nana TOURE	Commerçante	-	Parcelle non construite	282+750		430
23	Kidal	HK23	SIDI ABBA	Commerçant	-	Parcelle non construite	282+750		430
24	Kidal	HK24	SIDI ABBA	Commerçant	-	Parcelle non construite	282+750		430
25	Kidal	HK25	SIDI ABBA	Commerçant	-	Parcelle non construite	282+750		430

N°	Localité	Code	Nom propriétaire	Profession	Contact	Nature du bien impacté	PK	Dimensions	
								ml	m²
26	Kidal	HK26	Alhassane Ag MOHAMED	Technicien bâtiment	76082182	Parcelle non construite	282+711		430
27	Kidal	HK27	Hammedlamine Ag SIDIMOHAMED	Eleveur	-	Parcelle non construite	282+711		430
28	Kidal	HK28	Issa BOUBACAR	Chauffeur	74537489	Parcelle non construite	282+711		430
29	Kidal	HK29	Mohamed BOUJIMA	Chauffeur	76082182	Parcelle non construite	282+711		430
30	Kidal	HK30	Bnou Ag SIDIMOHAMED	Comptable	79233637	Parcelle non construite	282+700		430
31	Kidal	HK31	Ismaël ABDOULHA	Commerçant	76277492	Parcelle non construite	282+700		430
32	Kidal	HK32	Sidi ABBA	Commerçant	-	Parcelle non construite	282+700		430
33	Kidal	HK33	Alassane SOUMAYLA	-	-	Parcelle non construite	282+650		430
34	Kidal	HK34	Alassane SOUMAYLA	-	-	Parcelle non construite	282+650		430
35	Kidal	HK35	Tidiane KOUYATE	Commerçant	96783632	Parcelle non construite	282+650		430
36	Kidal	HK36	Issouf MAÏGA	Commerçant	-	Parcelle non construite	282+600		430
37	Kidal	HK37	Adama AMADOU	Mécanicien	-	Mur de clôture en banco	282+566	158	
38	Kidal	HK38	Oumar TOURE	-	-	Parcelle non construite	282+566		430
39	Tabankort	HT39	Feu Issouf Ag Rhissa	-	-	Bâtiment en banco	134+400		16
40	Agamor	HA40	Hamed Ali Ould HAMACHI	-	-	Bâtiment semi-dur	22+300		48
41	Agamor	FA41	Aïcha Walet SIDIMOHAMED	-	-	Bâtiment semi-dur	22+400		43

Tableau : Liste des biens privés impactés dont les propriétaires n'ont pas été identifiés

N°	Localité	Code PAP	Nom propriétaire	Profession	Contact	Nature du bien impacté	PK	Dimensions	
								ml	m²
1	Kidal	HK 42	Propriétaire non identifié	-	-	Parcelle construite non	282+700		430
2	Tabankort	HT43	Propriétaire non identifié	-	-	Bâtiment en banco	134+500		16
3	Tabankort	HT44	Propriétaire non identifié	-	-	Bâtiment en banco	134+650		18
4	Tabankort	HT45	Propriétaire non identifié	-	-	Bâtiment en banco	134+850		16
5	Tabankort	HT46	Propriétaire non identifié	-	-	Bâtiment en banco	134+850		17
6	Tabankort	HT47	Propriétaire non identifié	-	-	Bâtiment en banco	134+900		15
7	Agamor	FA 48	Propriétaire non identifié	-	-	Bâtiment semi-dur	22+50		144

Tableau : Liste des biens collectifs impactés

N°	Localité	Code PAP	Nom du bien impacté	Nature du bien impacté	PK	Dimensions	
						ml	m²
1	Anéfif	FA49	Parc de vaccination pour le bétail	Enclos métallique avec la gorge du couloir de vaccination	175+650		200
2	Tabankort	HT50	Camp de cantonnement	Clôture en dur	134+400	270	