

**MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES, TRAVAUX PUBLICS  
ET RECONSTRUCTION  
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO**

**Projet d'élaboration  
du  
Plan Directeur des Transports urbains  
de la ville de Kinshasa  
-PDTK-**

**RAPPORT FINAL**

**Annexe de Volume 1**

**Plan Directeur des Transports Urbains  
de la Ville de Kinshasa**

**Avril 2019**

**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY  
(JICA)**

**ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL CO., LTD.  
INGEROSEC CORPORATION  
YACHIYO ENGINEERING CO., LTD.  
ASIA AIR SURVEY CO., LTD.**

<b>E I</b>
<b>J R</b>
<b>19-059</b>

**MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES, TRAVAUX PUBLICS  
ET RECONSTRUCTION  
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO**

**Projet d'élaboration  
du  
Plan Directeur des Transports urbains  
de la ville de Kinshasa  
-PDTK-**

**RAPPORT FINAL**

**Annexe de Volume 1  
Plan Directeur des Transports Urbains  
de la Ville de Kinshasa**

**Avril 2019**

**JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY  
(JICA)**

**ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL CO., LTD.  
INGEROSEC CORPORATION  
YACHIYO ENGINEERING CO., LTD.  
ASIA AIR SURVEY CO., LTD.**

**Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports  
Urbains de la Ville de Kinshasa  
-PDK-**

**Rapport Final; Annexe 1 de Volume 1**

**CONTENU**

**PROJECT PROFILE**

	Page
ANN 1.1 Projets de Chemin de fer.....	Anx 1-1
ANN 1.2 Projets BRT.....	Anx 1-4
ANN 1.3 Projets de bus et de transport adapté.....	Anx 1-12
ANN 1.4 Projets routiers.....	Anx 1-17
ANN 1.5 Projets de gestion du trafic.....	Anx 1-96
ANN 1.6 Projets de sécurité routière.....	Anx 1-110
ANN 1.7 Projets de transport fluvial.....	Anx 1-122
ANN 1.8 Projet d'arrangement institutionnel et financier.....	Anx 1-125

**Annexe 2 de Volume 1**

**ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE**

Résumé	Anx 2-i
Bokuse Bwa Malongi.....	Anx 2-vi
Executive Summary.....	Anx 2-xi
INTRODUCTION.....	Anx 2-1
CHAPITRE 1 Contexte et Justification du PDK.....	Anx 2-4
1.1 Contexte.....	Anx 2-4
1.2 Justification et objectifs du PDK.....	Anx 2-4
1.3 Liens du projet avec d'autres plans et programmes aux niveaux régional et national.....	Anx 2-5
1.4 Contextes politique, réglementaire et institutionnel de l'EES.....	Anx 2-22
CHAPITRE 2 Description du Projet et de sa composante.....	Anx 2-33
2.1 Description du projet et de sa composante.....	Anx 2-33
CHAPITRE 3 Environnement Existant.....	Anx 2-35

3.1	Résumé du potentiel et des contraintes environnementaux existants. ....	Anx 2-35
3.2	Environnement Naturel.....	Anx 2-37
3.3	Conditions sociales et économiques existantes .....	Anx 2-48
3.4	Occupation du sol existant et Urbanisation de la zone d'étude .....	Anx 2-56
3.5	Réseau routier existant.....	Anx 2-60
CHAPITRE 4	Résumé du Cadrage.....	Anx 2-68
CHAPITRE 5	Approche Méthodologique Utilisée dans l'Etude de l'EES .....	Anx 2-74
5.1	Indices proposés pour l'évaluation du plan directeur.....	Anx 2-74
5.2	Méthode de collecte des données.....	Anx 2-76
5.3	Ressources humaines de l'EES pour le PDK.....	Anx 2-77
5.4	Implication des parties prenantes.....	Anx 2-78
5.5	Calendrier de l'EES.....	Anx 2-79
CHAPITRE 6	Analyse des Alternatifs.....	Anx 2-80
6.1	Deux phases des alternatifs.....	Anx 2-80
6.2	Alternatif aux scénarios de développement spatial.....	Anx 2-82
6.3	Scénario de development de transport.....	Anx 2-99
CHAPITRE 7	IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS DE LA REALISATION DU PLAN DIRECTEUR .....	Anx 2-125
7.1	Plans et projets proposés dans le PDK .....	Anx 2-125
7.2	Impacts attendus de la mise en œuvre du Plan directeur des transports .....	Anx 2-126
7.3	Impacts par le projet spécifique .....	Anx 2-126
CHAPITRE 8	MESURES D'ATTÉNUATION OU D'OPTIMISATION .....	Anx 2-131
8.1	Mesures visant à maximiser les impacts positifs .....	Anx 2-131
8.2	Mesures pour éviter ou minimiser les impacts négatifs.....	Anx 2-133
CHAPITRE 9	ARRANGEMENT INSTITUTIONNEL.....	Anx 2-136
9.1	Cadre de mise en œuvre proposé jusqu'en 2030 .....	Anx 2-136
9.2	Plan futur pour l'année 2040 .....	Anx 2-138
CHAPITRE 10	CONSULTATION PUBLIQUE .....	Anx 2-139
10.1	Discussions et réunions de prise de décision .....	Anx 2-139
10.2	Ateliers de transfert technique .....	Anx 2-141
10.3	Communication et diffusion de l'information auprès des chefs de commune .....	Anx 2-141
10.4	Interviews et discussions avec les parties prenantes.....	Anx 2-142
CHAPITRE 11	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS .....	Anx 2-145
11.1	Conclusions .....	Anx 2-145
11.2	Recommandations.....	Anx 2-145
BIBLIOGRAPHIE	.....	Anx 2-146
ANNEXE	Anx 2-148	

## LISTE DE FIGURES

	Page
Figure 1.2.1	Enjeux, politiques et objectifs de transport pour la zone d'étude .....Anx 2-5
Figure 1.3.1	Carte de 11 Corridors.....Anx 2-7
Figure 1.3.2	Zone cible du PDNIT et occupation du sol de Kinshasa .....Anx 2-9
Figure 1.3.3	Réseau routier proposé par le SOSAK .....Anx 2-11
Figure 1.3.4	Réseau de transport public proposé par le SOSAK .....Anx 2-11
Figure 1.3.5	Plan à long-terme du réseau de transport public.....Anx 2-12
Figure 1.3.6	Plan développement du réseau routier .....Anx 2-12
Figure 1.3.7	Les quatre catégories de terres en RDC.....Anx 2-17
Figure 2.1.1	Zone d'étude .....Anx 2-34
Figure 2.1.2	Zone d'étude et la ville de Kinshasa.....Anx 2-34
Figure 3.2.1	Température moyenne mensuelle et la précipitation au lieu (4.34S, 15.30 E) de 1991-2005 .....Anx 2-37
Figure 3.2.2	Inclinaison de la zone d'étude .....Anx 2-39
Figure 3.2.3	Carte préparée par l'Université de Kinshasa sur l'évolution des érosions).....Anx 2-40
Figure 3.2.4	Principales rivières .....Anx 2-40
Figure 3.2.5	Végétation dans la zone d'étude .....Anx 2-42
Figure 3.2.6	WWF zone cible (en marron) pour le programme de conservation de la forêt tropicale du bassin du Congo .....Anx 2-43
Figure 3.2.7	Lieu et zone des réserves naturelles.....Anx 2-44
Figure 3.2.8	Détails de l'emplacement du Parc Présidentiel de la N'sele) .....Anx 2-44
Figure 3.2.9	Sources primaires de pollution atmosphérique observées .....Anx 2-45
Figure 3.2.10	Les principales sources de pollution sonore observées .....Anx 2-45
Figure 3.2.11	Eaux domestiques usées coulant le long des routes.....Anx 2-46
Figure 3.2.12	Gestion de déchets .....Anx 2-47
Figure 3.3.1	Estimation du taux annuel de changement démographique de la ville de Kinshasa.....Anx 2-50
Figure 3.3.2	Estimation de la population de la ville de Kinshasa .....Anx 2-50
Figure 3.3.3	Emplacements des entreprises dans la ville de Kinshasa (2009).....Anx 2-52
Figure 3.3.4	Emplacements des entreprises dans la ville de Kinshasa (2017).....Anx 2-53
Figure 3.3.5	Nombre d'emploi en RDC et dans la ville de Kinshasa .....Anx 2-54
Figure 3.3.6	Emploi par secteur d'activité et structure formelle/informelle.....Anx 2-55
Figure 3.3.7	Estimation de nombre de propriétaires de véhicules dans la zone d'étude.....Anx 2-56
Figure 3.4.1	Carte de l'occupation du sol de la zone d'étude 2017 .....Anx 2-57
Figure 3.4.2	Changement de l'occupation du sol entre 2006 et 2017 .....Anx 2-59
Figure 3.5.1	Réseau routier actuel .....Anx 2-60
Figure 3.5.2	Largeur actuelle de l'emprise pour les routes cibles dans la zone d'étude .....Anx 2-61
Figure 3.5.3	Ratio de la superficie des routes dans la zone d'étude .....Anx 2-62
Figure 3.5.4	Nombre actuel de bandes dans la zone d'étude.....Anx 2-63
Figure 3.5.5	Composante du nombre de bandes dans la zone d'étude .....Anx 2-63
Figure 3.5.6	Types de chaussées actuelles pour les routes cibles dans la zone d'étude (Zone entière).....Anx 2-64
Figure 3.5.7	Composante des types de chaussées dans la zone d'étude .....Anx 2-64
Figure 3.5.8	État de la surface des routes ciblées dans la zone d'étude (Zone entière).....Anx 2-65
Figure 3.5.9	État de la surface des routes ciblées dans la zone d'étude (Secteur Ouest) .....Anx 2-66
Figure 3.5.10	Composante de l'état de la chaussée pour les routes ciblées dans la zone d'étude.....Anx 2-66
Figure 3.5.11	Composante de l'état de chaussées dans la zone d'étude .....Anx 2-67
Figure 6.1.1	Phases développement du plan directeur alternatif et EES.....Anx 2-80
Figure 6.2.1	Scénario problématique et souhaitable de l'environnement urbain

	à Kinshasa 2040 .....	Anx 2-84
Figure 6.2.2	Scénario 1: Structure urbaine attendue sans contrôle et gestion actifs (Option Zéro) .....	Anx 2-85
Figure 6.2.3	Structure urbaine attendue avec développements intégrés le long de la route N1 .....	Anx 2-86
Figure 6.2.4	Scénario 3: Structure urbaine attendue avec des aménagements intégrés le long de la route N1 et du corridor de croissance sud de Kinshasa (CCS-Kin) .....	Anx 2-88
Figure 6.3.1	Quatre objectifs pour transport urbain dans la zone d'étude .....	Anx 2-99
Figure 6.3.2	Enjeux, politiques et objectifs de transport pour la zone d'étude .....	Anx 2-101
Figure 6.3.3	Réseau routier stratégique proposé dans la zone d'étude .....	Anx 2-104
Figure 6.3.4	Réseau de route primaire proposé dans la zone d'étude .....	Anx 2-105
Figure 6.3.5	Réseau routier à l'horizon 2030 proposé dans la zone d'étude .....	Anx 2-106
Figure 6.3.6	Réseau routier à l'horizon 2040 proposé dans la zone d'étude .....	Anx 2-107
Figure 6.3.7	Scénario du réseau de transport alternatif en 2030 et 2040 .....	Anx 2-108
Figure 6.3.8	Réseau routier et de transport en commun dans le scénario « Faire le minimum » en 2030 .....	Anx 2-109
Figure 6.3.9	Réseau routier et de transport en commun dans le scénario de route intensive en 2030 .....	Anx 2-110
Figure 6.3.10	Réseau routier et de transport en commun dans le scénario de transport en commun-intensif en 2030 .....	Anx 2-111
Figure 6.3.11	Réseau routier et de transport en commun dans le scénario « Faire le minimum » en 2040 .....	Anx 2-112
Figure 6.3.12	Réseau routier et de transport en commun dans le scénario de route intensive en 2040 .....	Anx 2-113
Figure 6.3.13	Réseau routier et de transport en commun dans le scénario de transport en commun intensif (BRT) en 2040 .....	Anx 2-114
Figure 6.3.14	Réseau routier et de transport en commun dans le scénario de transports en commun intensif (chemin de fer et chemin de fer + laTDM) en 2040 .....	Anx 2-115
Figure 8.1.1	Comparaison de la ville axée sur la voiture (à gauche) et de la ville axée sur le transport en commun (à droite) .....	Anx 2-132
Figure 8.1.2	Zonage, FAR et BCR de la zone autour de la gare de Seishin-Chuo, Kobe, Japon...	132
Figure 8.1.3	Image tridimensionnelle du TOD autour de la station de Seishin-Chuo .....	Anx 2-133
Figure 9.1.1	Structure organisationnelle du cadre institutionnel .....	Anx 2-137

## LISTE DE TABLEAUX

	Page
Tableau 1.3.1	Caractéristiques des corridors économiques.....Anx 2-6
Tableau 1.3.2	Contenu sur le développement urbain dans le SOSAK.....Anx 2-10
Tableau 1.3.3	Contenu sur le transport dans le SOSAK .....Anx 2-10
Tableau 1.3.4	Résumé des projets proposés par le rapport technique de la mission sur les transports urbains .....Anx 2-13
Tableau 1.3.5	La Loi 77-001 du 22 février 1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.....Anx 2-17
Tableau 1.3.6	Le Décret portant création de la Commission d'évaluation en matière de réinstallation dans le cadre du Projet du boulevard Congo-Japon .....Anx 2-21
Tableau 1.4.1	Structure du décret.....Anx 2-23
Tableau 1.4.2	Critères de Categorisation des Directives de la JICA.....Anx 2-24
Tableau 1.4.3	Système légal en République démocratique du Congo .....Anx 2-24
Tableau 1.4.4	Lois et réglementations relatifs à la protection environnementale et sociale.....Anx 2-25
Tableau 1.4.5	Cibles relatifs au transport urbain dans les DSD.....Anx 2-28
Tableau 1.4.6	Institutions, rôles et responsabilités dans l'EES du PDK .....Anx 2-30
Tableau 1.4.7	Principales institutions interviewées pour l'information sociale et environnementale .....Anx 2-31
Tableau 1.4.8	Fonctions du CCC et GTT.....Anx 2-32
Tableau 1.4.9	Membres du CCC et GTT .....Anx 2-32
Tableau 2.1.1	Composantes du projet PDK.....Anx 2-33
Tableau 3.1.1	Potentiels et contraintes environnementaux liés à la route et au transport ....Anx 2-35
Tableau 3.1.2	Potentiels et contraintes environnementaux liés à des aspects autres que la route et le transport.....Anx 2-36
Tableau 3.2.1	Principaux dégâts causés par l'inondation des rivières .....Anx 2-41
Tableau 3.3.1	Population estimée de la ville de Kinshasa en 2017.....Anx 2-49
Tableau 3.3.2	Estimation de la population future dans la zone d'étude et la ville de Kinshasa .....Anx 2-50
Tableau 3.3.3	Résultat final de l'estimation de la population des communes de la ville de Kinshasa .....Anx 2-51
Tableau 3.3.4	Nombre de compagnies par secteur et commun.....Anx 2-52
Tableau 5.1.1	Indices proposés pour l'évaluation du plan directeur.....Anx 2-74
Tableau 5.3.1	Ressources humaines de l'EES pour le PDK .....Anx 2-77
Tableau 5.4.1	Fonctions du CCC et du GTT.....Anx 2-78
Tableau 5.5.1	Calendrier de l'EES.....Anx 2-79
Tableau 6.1.1	Etape 1 Alternatives de la politique de développement spatial .....Anx 2-81
Tableau 6.1.2	Etape 2 Alternatives de la politique de développement de transport.....Anx 2-81
Tableau 6.2.1	Scénario problématique et souhaitable de l'environnement urbain envisagé à Kinshasa en 2040 .....Anx 2-82
Tableau 6.2.2	Conditions de référence prévues avec le " scénario 1 " en 2040 par rapport aux conditions de 2017 .....Anx 2-90
Tableau 6.2.3	Scénarios d'évaluation comparative .....Anx 2-91
Tableau 6.2.4	Évaluation comparative des scénarios.....Anx 2-92
Tableau 6.2.5	Évaluation comparative globale des scénarios .....Anx 2-94
Tableau 6.2.6	Résultat de l'évaluation du scénario 1 .....Anx 2-95
Tableau 6.2.7	Résultats de l'évaluation du scénario 2.....Anx 2-96
Tableau 6.2.8	Résultat de l'évaluation du scénario 3 .....Anx 2-97
Tableau 6.2.9	Comparaison de l'évaluation des scénarios alternatifs.....Anx 2-98
Tableau 6.3.1	Définitions et matrices conceptuelles des systèmes classifiés sur le plan

	fonctionnel .....	Anx 2-102
Tableau 6.3.2	Emplacement cible de systèmes classifiés par fonction .....	Anx 2-103
Tableau 6.3.3	Liste des figures illustrant les scénarios de développement de transport .....	Anx 2-108
Tableau 6.3.4	Conditions de base attendues avec « Scénario Faire le minimum » en 2040 comparativement aux conditions en 2017 .....	Anx 2-117
Tableau 6.3.5	Scénarios pour l'évaluation comparative .....	Anx 2-118
Tableau 6.3.6	Scénario pour l'évaluation comparative .....	Anx 2-118
Tableau 6.3.7	Coûts des émissions de GES par type de véhicule (Prix économique) .....	Anx 2-119
Tableau 6.3.8	Evaluation of Impacts of Scenarios on Air Quality and GHG Emissions ....	Anx 2-119
Tableau 6.3.9	Évaluation comparative des impacts des scénarios sur la nécessité de la terre et de la communauté .....	Anx 2-121
Tableau 6.3.10	Évaluation comparative des impacts de scénarios sur l'accès à l'emploi et aux services sociaux .....	Anx 2-123
Tableau 6.3.11	Coûts des accidents par type de véhicule (prix économique).....	Anx 2-123
Tableau 6.3.12	Évaluation comparative des impacts des scénarios sur les accidents routiers .....	Anx 2-124
Tableau 6.3.13	Évaluation comparative globale des scénarios .....	Anx 2-124
Tableau 7.1.1	Plans et projets proposés dans le PDK.....	Anx 2-125
Tableau 7.2.1	Impacts positifs attendus lors de la mise en œuvre du Plan directeur des transports.....	Anx 2-126
Tableau 7.3.1	Activités typiques comprises dans les travaux de construction liés aux routes .....	Anx 2-127
Tableau 7.3.2	Impacts négatifs attendus lors de la phase de construction d'un projet spécifique au PDK .....	Anx 2-128
Tableau 8.2.1	Mesures visant à éviter ou à réduire au minimum les effets négatifs .....	Anx 2-134
Tableau 10.1.1	Discussions et réunions de prise de décision.....	Anx 2-139
Tableau 10.1.2	Réactions concernant les impacts environnementaux et sociaux du PDK .....	Anx 2-140
Tableau 10.2.1	Atelier de transfert technique .....	Anx 2-141
Tableau 10.3.1	Communication et diffusion de l'information auprès des bourgmestres de commune.....	Anx 2-142
Tableau 10.4.1	Principales institutions interrogées pour obtenir des informations sociales et environnementales.....	Anx 2-143
Tableau 10.4.2	Audiences et discussions avec les parties prenantes .....	Anx 2-144



## ABRÉVIATION GÉNÉRALE

n°	Abréviation	Français	Anglais
1	AASHTO	Association américaine des représentants des administrations des autoroutes et des transports, États-Unis	American Association of State Highway and Transportation Officials, United States
2	ACCO	Association des Chauffeurs du Congo	Association of Congo Drivers
3	ACE	Agence Congolaise de l'Environnement	Congolese Environment Agency
4	ACGT	Agence Congolaise des Grands Travaux, MITPR	Congolese Agency of Great Works, MITPR
5	ACT	Camion articulé	Articulated Truck
6	AFD	Agence Française de Développement	French Development Agency
7	AfDB	Banque Africaine de Développement	African Development Bank
8	AGT	Transports guidés urbains automatiques	Automated Guideway Transit
9	AIP	Parc Agro-Industriel	Agro-Industrial Park
10	ANAPI	Agence National des Promotions de l'Industrie	National Agency for Promoting Industry
11	ANIPTMC	Association Nationale des Initiateurs et Propriétaires des Taxis-Motos du Congo	National Association of Owners of Motorcycle Taxis of the Congo
12	AOTU	Autorité Organisatrice de Transports Urbains	Urban Transport Authority
13	APVCO	Association des Propriétaires de Véhicules Affectés au Transport en Commun	Association of Public Transport Vehicles Owners
14	AU	Union Africaine	African Union
15	BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique	Arab Bank for Economic Development in Africa
16	BCC	Banque Centrale du Congo	Central Bank of the Congo
17	BCR	Coefficient de Couverture de Bâtiment	Building Coverage Ratio
18	BEAU	Bureau d'Etude d'Aménagement Urbain	Urban planning office
19	BOP	Bas de la Pyramide	Bottom of the Pyramid
20	BRT	Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)	Bus Rapid Transit
21	BTC	Bureau Technique de Controle, MITPR	Technical Control Office, MITPR
22	CAGR	Taux de Croissance Annuel Moyen	Compound annual growth rate
23	CAS	Stratégie d'aide-pays, BM	Country Assistance Strategy, WB
24	CBD	Quartier d'affaires	Central Business District
25	CCS-Kin	Corridor de croissance sud de Kinshasa, PDK	Kinshasa Southern Growth Corridor, PDK
26	CEI	Commission Électorale Indépendante	Independent Electoral Commission
27	CEPCOR	Cellule d'Appui et de Suivi des Projets Intégrateurs et des Activités des Corridors des Transports	Support and Monitoring Unit of Regional Programs and Activities of Transport Corridors
28	CI	Cellule Infrastructures, MITPR	Infrastructure Unit, MITPR
29	CNPR	Commission Nationale de Prévention Routière, MTVC	National Road Safety Commission, MTVC
30	CNTF	Chantiers Navals et Transports Fluviaux (République du Congo)	Shipyard and Water Transport (Republic of the Congo)
31	COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe	Common Market for Eastern and Southern Africa
32	CONADEP	Commission nationale de délivrance des permis de conduire, MTVC	National Driver's License Commission, MTVC
33	CRGM	Centre de Recherches Géologique et de Mines	Center for Geological and Mining Researches
34	CSP	Documents de stratégie pays, BAD	Country Strategy Papers, AfDB
35	CTB	Coopération Technique Belge, Agence Belge de Développement	Belgian Technical Cooperation, Belgian Development Agency
36	DEMU	Unité multiple diesel-électrique	Diesel-Electric Multiple Unit

n°	Abréviation	Français	Anglais
37	DEP	Direction d'Etudes et Planification	Direction of Study and Planning
38	DF/R	Projet de Rapport Final	Draft Final Report
39	DMU	Unité multiple diesel	Diesel Multiple Unit
40	DPC	Direction des Ponts et Chaussées, MITPR	Directorate of Roads and Bridges, MITPR
41	DRC	République Démocratique du Congo	Democratic Republic of the Congo
42	DSCR	Document de la Stratégie de Croissance et de Réduction de la pauvreté	Growth and Poverty Reduction Strategy Paper
43	DSRP	Documents de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté	Poverty Reduction Strategy Paper
44	DT	Directeur des transports, Ville de Kinshasa	Director of Transport, Kinshasa City
45	DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole	Directorate of Agricultural Roads
46	ECCAS	Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale	Economic Community of Central African States
47	EDF	Fonds Européen de Développement	European Development Fund
48	EIA	Étude d'Impacts Environnementaux	Environmental Impact Assessment
49	EIRR	Taux de Rentabilité Interne	Economic Internal Rate of Return
50	EMU	Unité multiple électrique	Electric Multiple Unit
51	EU	Union Européenne	European Union
52	F/R	Rapport Final	Final Report
53	F/S	Étude de Faisabilité	Feasibility Study
54	FAR	Coefficient d'occupation des sols	Floor Area Ratio
55	FEC	Fédération des Entreprises du Congo	Federation of Congolese Enterprises
56	FHWA	Administration fédérale des routes, États-Unis	Federal Highway Administration, US
57	FONER	Fonds National d'Entretien Routier	National Road Maintenance Fund
58	GDP	Produit Intérieur Brut	Gross Domestic Product
59	GECT	Général d'Etudes et Conseils Techniques	General of Studies and Technical Advice
60	GET	Groupe d'Etudes des Transports, MTVC	Transport Study Group, MTVC
61	GIS	Système d'Information Géographique	Geographic Information System
62	GPS	Système Mondial de Positionnement	Global Positioning System
63	GRDP	Produit Intérieur Brut Régional	Gross Regional Domestic Product
64	HGT	Camion de marchandises lourdes	Heavy Goods Truck
65	IC/R	Rapport Initial (R/Ini)	Inception Report
66	ICC	Carte à puce (Carte à circuit intégré)	Smart Card (Integrated Circuit Card)
67	ICCN	Institut Congolais pour la Conservation de la Nature	Congolese Institute for Nature Conservation
68	ICT	Technologies de l'information et de la communication	Information and Communication Technology
69	IDP	Population Déplacés Internes	Internally Displaced People
70	IEE	Examen Environnemental Initial	Initial Environmental Examination
71	IGC	Institut Géographique du Congo	Geographical Institute of Congo
72	IMF	Fonds Monétaire International	International Monetary Fund
73	INS	Institut National des Statistiques	National Statistical Institute
74	IT/R	Rapport intérimaire	Interim Report
75	ITS	Système de transport intelligent	Intelligent Transport Systems
76	JCC	Comité Conjoint de Coordination	Joint Coordinating Committee
77	JICA	Agence de Coopération Internationale du Japon	Japan International Cooperation Agency

<b>n°</b>	<b>Abréviation</b>	<b>Français</b>	<b>Anglais</b>
78	LDC	Pays les Moins Avancés	Least Developed Countries
79	LGT	Camion de marchandises légères	Light Goods Truck
80	LRT	Transport Léger sur Rail	Light Rail Transit
81	MICE	Réunions, Congrès, Conventions et Voyages de Gratification	Meeting, Incentive, Convention and Event/Exhibition
82	MICS	Enquête Par Grappes à Indicateurs Multiples, UNICEF	Multiple Indicator Cluster Surveys, UNICEF
83	MITPR	Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction	Ministry of Infrastructure, Public Works and Reconstruction
84	MTVC	Ministère de Transport et Vies de Communications	Ministry of Transport and Communications
85	NCPI	Instrument des engagements et politiques nationaux	National Commitments and Policies Instrument
86	NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique	New Partnership for Africa's Development
87	NGO	Organisation non gouvernementale	Non-Governmental Organization
88	NMT	Transport non motorisé	Non-Motirized Transport
89	NPO	Organisme sans but lucratif	Non-Profit Organization
90	NPV	Valeur Actuelle Nette	Net Present Value
91	NR	Route Nationale	National Road
92	OC	Centre d'Opérations	Operation Centre
93	OD	Origine et Destination	Origin and Destination
94	OJT	Se Former sur le Tas	On-the-Job Training
95	ONEM	Office National de l'Emploi	National Employment Office
96	OPJ	Officier de Police Judiciaire	Officer of Judicial Police
97	OR	Office des Routes, MITPR	Road Agency, MITPR
98	OVD	Office des Voiries et Drainages, MITPR	Office of Roads and Drainage, MITPR
99	PAG	Programme d'Appui à la Gouvernance	Governance Support Programme
100	PANAV	Programme d'Appui à la Navigabilité des Voies Fluviales et Lacustres	Assistance Program for Navigable Waterways and Lake
101	PCR	Police de Circulation Routière, Police nationale congolaise	Road Traffic Police, Congolese National Police
102	PCU	Unité de Voiture Particulière	Passenger Car Unit
103	PDCA	Cycle PDCA (roue de Deming), (planifier, faire, vérifier, action)	Plan, Do, Check, Action
104	PDNIT	Plan Directeur National Intègre des Tranports	Integrated National Transport Master Plan
105	PDK	Projet d'élaboration du Plan directeur des transports urbains de la ville de Kinshasa, JICA	Project for Urban Transport Master Plan in Kinshasa City, JICA
106	PDU	Plan Directeur d'Urbanisme	Urban Development Plan
107	PG/R	Rapport d'Avancement	Progress Report
108	PLA	Plan Local d'Aménagement	Land Development Plan
109	PNR	Police Nationale Congolaise	Congolese National Police
110	PNSD	Plan National Stratégique de Développement	National Strategic Development Plan
111	PPA	Le Plan Particulier d'Aménagement	Particular Development Plan
112	PPP	Partenariat Public-Privé	Public-Private Partnership
113	PRCMR	Projet de Renforcement de Capacité de Maintenance Routier, JICA	Project for Capacity Development on Road Maintenance, JICA
114	RATPK	Régie D'Assainissement et des Travaux Publics, Province de Kinshasa	Drainage and Public Works, Kinshasa Provincial Government
115	RND	Densité du Réseau Routier	Road Network Density
116	ROW	Droit de passage	Right of Way

n°	Abréviation	Français	Anglais
117	RRR	Programme de Réunification de la République Démocratique du Congo par voies Routières	Program for the Reunification of the Democratic Republic of Congo by Road
118	RSA	Audit de sécurité routière	Road Safety Audit
119	RVF	Régie des Voies Fluviales, MTVC	Inland Waterway Authority, MTVC
120	SADC	Communauté de Développement d'Afrique Australe	Southern African Development Community
121	SCF	Facteur de Conversion Standard	Standard Conversion Factor
122	SCTP	Société Commerciale des Transports et des Ports, MTVC	Commercial Society of Transport and Ports, MTVC
123	SEA	Évaluation Environnementale Stratégique	Strategic Environmental Assessment
124	SEZ	Zone Économique Spéciale	Special Economic Zone
125	SME	Petite et Moyenne Entreprise	Small and Medium-sized Enterprises
126	SNEL	Société Nationale d'Electricité	National Electricity Society
127	SOSAK	Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa	Strategic Orientation Scheme for the Kinshasa Metropolitan Area
128	SSATP	Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne, BM	Sub-Sahara Africa Transport Policy Program, WB
129	TAH	Routes Transafricaines	Trans-African Highway
130	TAZ	Zone d'Analyse du Trafic	Traffic Analysis Zone
131	TCPK	Terminal à Conteneurs du Port de Kinshasa	Container Terminal of Kinshasa Port
132	TDM	Gestion de la Demande de Transport	Transport Demand Management
133	TEU	Équivalent Vingt Pieds	Twenty-foot Equivalent Unit
134	TOD	Aménagement axé sur les Transports en Commun	Transit Oriented Development
135	TRANSCO	Transport au Congo, MTVC	Transport in Congo, MTVC
136	TVET	Enseignement Technique et la Formation Professionnelle	Technical and Vocational Education Training
137	TWG	Groupe de Travail Technique	Technical Working Group
138	UN	Organisation des Nations Unies	United Nation
139	UNAIDS	Programme Commun des Nations Unies sur le VIH/sida	Joint United Nations Programme on HIV and AIDS
140	UNDP	Programme des Nations unies pour le développement	United Nations Development Programme
141	UNECA	Commission Économique pour l'Afrique	United Nations Economic Commission for Africa
142	UNEP	Programme des Nations Unies pour l'Environnement	United Nations Environment Programme
143	UNHCR	Haut commissariat des nations unies pour les réfugiés	United Nations High Commissioner for Refugees
144	UNICEF	Fonds des nations unies pour l'enfance	United Nations Children's Fund
145	VMS	Panneau à messages variables	Variable-message Sign
146	WB	Banque mondiale	World Bank
147	WHO	Organisation mondiale de la santé	World Health Organization
148	WWF	Fonds mondial pour la nature	World Wide Fund for Nature

## ABRÉVIATIONS POUR ENQUÊTES SUR LES TRANSPORTS

n°	Abréviation	Français	Anglais
1	CS	Enquête sur les trajets	Commuter Survey
2	ADS	Enquête des activités par tenue d'un journal	Activity Diary Survey
3	SLS	Comptages par lignes écrans	Screen Line Survey
4	CLS	Enquête par cordons (Enquête OD en bordure de chaussée)	Cordon Line Survey (Roadside OD Interview Survey)
5		Enquête par cordons (Enquête OD sur les voies d'accès à l'aéroport)	Cordon Line Survey (OD Interview Survey at Airport)
6	DTCS	Comptage du trafic par direction aux intersections	Directional Traffic Count Survey at Intersection
7	PS	Étude sur le parking	Parking Survey
8	TGS	Enquête sur les origines des déplacements	Trip Generation Survey
9	TSS	Étude de mesure des vitesses de circulation	Travel Speed Survey
10	SPS	Enquête sur les motivations latentes	Stated Preference Survey
11	RIS	Inventaire des routes	Road Inventory Survey
12	LS	Étude des flux de marchandises	Logistics Survey
13	BUS	Étude sur l'utilisation des bâtiments	Building Use Survey
14	BRS	Enquête sur les lignes de bus	Bus Route Survey


---

**Annexe1 de Volume 1**


**PROFILES DES PROJETS PROPOSÉS**

---

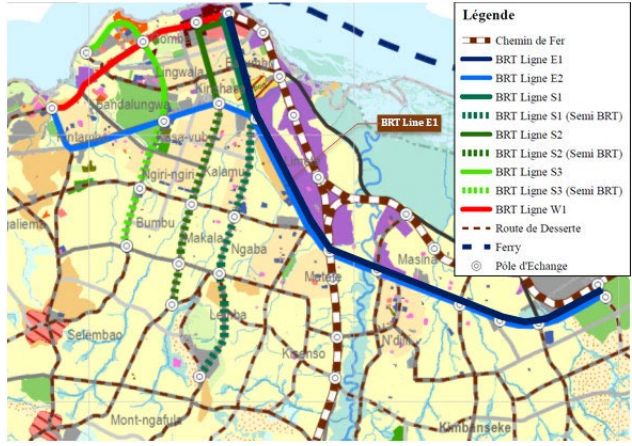
**ANN 1.1      Projets de Chemin de fer**

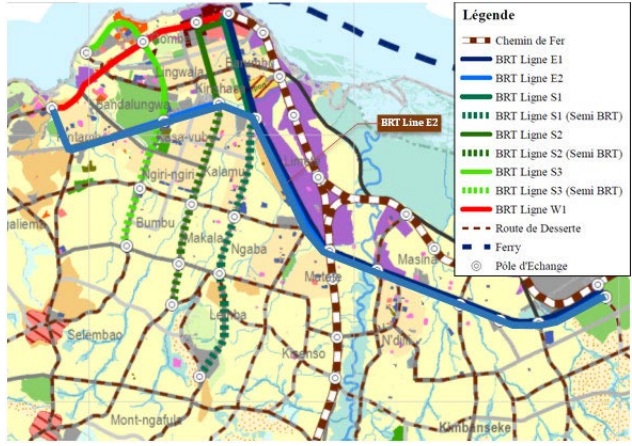
<b>Code du Projet:</b>  RL-M1	<b>Nom du projet:</b>  Modernisation de la ligne sud (ligne de Kasangulu)	<b>Sous-secteur des transports</b> <input checked="" type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 3 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input checked="" type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input checked="" type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> Kinshasa - Kinwenza (26 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapproché.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport ferroviaire pour répondre à la demande future de passagers</li> <li>Amélioration du niveau de service pour les passagers de la voie ferrée</li> <li>Economies de temps de déplacement</li> </ul>	
<b>3. Description du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la route [Court terme]</li> <li>Installation d'un système de signalisation (systèmes de verrouillage et de protection des trains) [Court terme]</li> <li>Acquisition de nouvelles rames (DMU) [Court terme]</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> BRT Line E1, BRT Line E2 et BRT Line W1	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> Société Commerciale des Transport et des Ports (SCTP)	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> Société Commerciale des Transport et des Ports (SCTP)	
<b>9. Coût du projet (au prix constant en 2017)</b> Coût d'Investissement Initial : 150,5 millions de dollars US Recurrent O & M: <u>5 \$ US/voiture-km</u>	<b>10. Attentions particulières</b> Comme une série de problèmes sont causés par le mauvais état de la voie pour le tronçon Matete à Kinwenza, une amélioration urgente de la voie est nécessaire.	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B± - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution: B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: B± - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B- - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B± - Institutions sociales: B± - Séparation physique des communautés : B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B- - Genre: B+ - Assainissement, état de santé publique, etc. : B± - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 





<b>Code du Projet:</b> RL-M2	<b>Nom du projet:</b> Modernisation de la ligne de l'aéroport	<b>Sous-secteur de transport</b> <input checked="" type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 3 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input checked="" type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input checked="" type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> Limete - Aéroport (13.0km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport ferroviaire pour répondre à la demande future de passagers</li> <li>Amélioration du niveau de service pour les passagers de la voie ferrée</li> <li>Economies de temps de déplacement</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la route [Court terme]</li> <li>Installation d'un système de signalisation (systèmes de verrouillage et de protection des trains) [Court terme]</li> <li>Acquisition de nouvelles rames (DMU) [Court terme]</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> BRT Line E1 and BRT Line E2	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> Société Commerciale des Transport et des Ports (SCTP)	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDTK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> Société Commerciale des Transport et des Ports (SCTP)	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Coût d'Investissement Initial : 150,5 millions de dollars US Recurrent O & M: <u>5 \$US/voiture-km</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B± - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution: B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: B± - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B- - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B± - Institutions sociales: B± - Séparation physique des communautés : B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B- - Genre: B+ - Assainissement, état de santé publique, etc. : B± - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

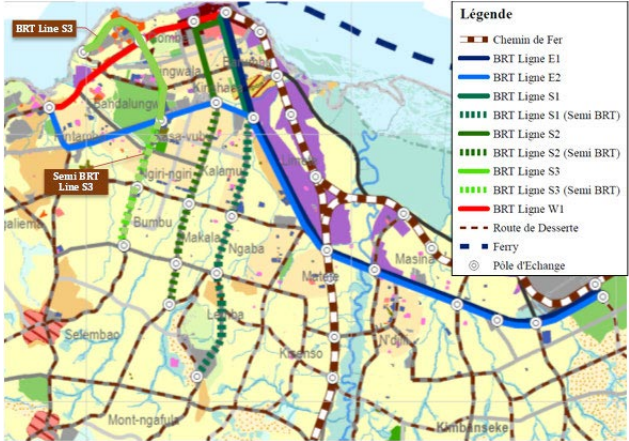
## **ANN 1.2      Projets BRT**

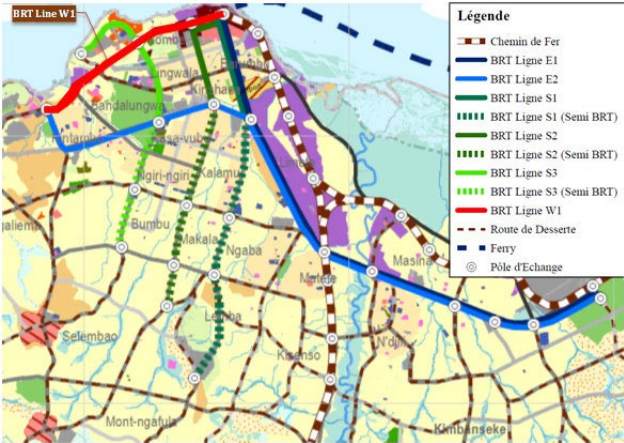
<b>Code du Projet:</b> <b>BRT E-1</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Aménagement d'un système (BRT) Ligne E1</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer les transports Publics basés sur les itinéraires en améliorant l'efficacité avec des véhicules de plus grande capacité et des voies de bus dédiées ou prioritaires.		<b>2. Avantages attendus</b> · Atténuer les embouteillages · Améliorer la sécurité des utilisateurs et des conducteurs de bus.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Etude de faisabilité sur le système BRT. · Construction d'un système BRT (voies de bus, gares, approvisionnement du parc de bus, système de billetterie et de contrôle). · Mise en place de l'opérateur BRT, de l'autorité/équipe de gestion. · L'acquisition d'un parc de bus		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · TRANSCO · APEVCO (Association des propriétaires de véhicules "Esprit de Vie") · ACCO (Association des Chauffeurs du Congo tel que "taxi-bus" and "ketch")
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de transports, Gouvernement provincial de Kinshasa · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · TRANSCO, Opérateurs privés
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de Construction (6 routes): 86,60 millions de dollars US · Coût d'Expl. Et d'Entr. : 0,8 \$ US/ bus-km		<b>10. Attentions particulières</b> La ligne E2 et la ligne S1 ont certaines sections croisées avec la ligne E1, ainsi le coût se chevauche également.
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> BRT complet (Voie réservée): 21.9 km 

<b>Code du Projet:</b> BRT E-2	<b>Nom du projet:</b> Aménagement d'un système (BRT) Ligne E2	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer les transports Publics basés sur les itinéraires en améliorant l'efficacité avec des véhicules de plus grande capacité et des voies de bus dédiées ou prioritaires.		<b>2. Avantages attendus</b> · Atténuer les embouteillages · Améliorer la sécurité des utilisateurs et des conducteurs de bus.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Etude de faisabilité sur le système BRT. · Construction d'un système BRT (voies de bus, gares, approvisionnement du parc de bus, système de billetterie et de contrôle). · Mise en place de l'opérateur BRT, de l'autorité/équipe de gestion. · L'acquisition d'un parc de bus		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · TRANSCO · APEVCO (Association des propriétaires de véhicules "Esprit de Vie") · ACCO (Association des Chauffeurs du Congo tel que "taxi-bus" and "ketch")
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de transports, Gouvernement provincial de Kinshasa · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDTK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · TRANSCO, Opérateurs privés
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de Construction (6 routes): 107,60 millions de dollars US · Coût d'Expl. Et d'Entr. : 0,8 \$ US/ bus-km		<b>10. Attentions particulières</b> La ligne E1 a certaines sections croisées avec la ligne E2, ainsi le coût se chevauche également.
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> BRT complet (Voie réservée): 26.9 km 

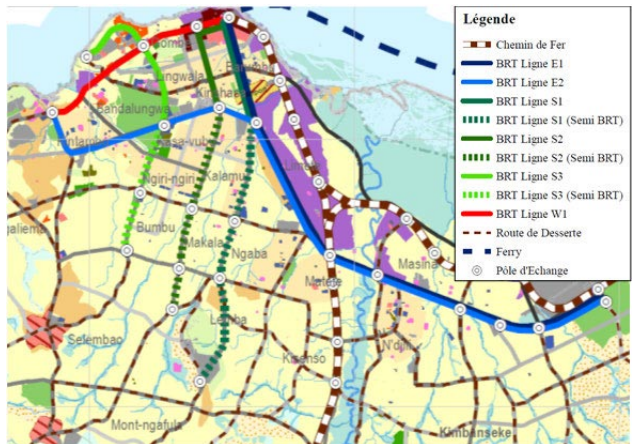
<b>Code du Projet:</b> BRT S-1	<b>Nom du projet:</b> Aménagement d'un système (BRT) Ligne S1	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 5 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer les transports Publics basés sur les itinéraires en améliorant l'efficacité avec des véhicules de plus grande capacité et des voies de bus dédiées ou prioritaires.	<b>2. Avantages attendus</b> · Atténuer les embouteillages · Améliorer la sécurité des utilisateurs et des conducteurs de bus.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Etude de faisabilité sur le système BRT. · Construction d'un système BRT (voies de bus, gares, approvisionnement du parc de bus, système de billetterie et de contrôle). · Mise en place de l'opérateur BRT, de l'autorité/équipe de gestion. · L'acquisition d'un parc de bus	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · TRANSCO · APEVCO (Association des propriétaires de véhicules "Esprit de Vie") · ACCO (Association des Chauffeurs du Congo tel que "taxi-bus" and "ketch")	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de transports, Gouvernement provincial de Kinshasa · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · TRANSCO, Opérateurs privés	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de Construction (6 routes): 56,40 millions de dollars US · Coût d'Expl. Et d'Entr. : 0,8 \$ US/ bus-km	<b>10. Attentions particulières</b> La ligne E1 a certaines sections croisées avec la ligne S1, ainsi le coût se chevauche également.	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> BRT complet (Voie réservée): 4.0 km Semi-BRT (Voie prioritaire): 10.1 km Total: 14.1 km 

<b>Code du Projet:</b> BRT S-2	<b>Nom du projet:</b> Aménagement d'un système (BRT) Ligne S2	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 5 ans
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer les transports Publics basés sur les itinéraires en améliorant l'efficacité avec des véhicules de plus grande capacité et des voies de bus dédiées ou prioritaires.	<b>2. Avantages attendus</b> · Atténuer les embouteillages · Améliorer la sécurité des utilisateurs et des conducteurs de bus.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Etude de faisabilité sur le système BRT. · Construction d'un système BRT (voies de bus, gares, approvisionnement du parc de bus, système de billetterie et de contrôle). · Mise en place de l'opérateur BRT, de l'autorité/équipe de gestion. · L'acquisition d'un parc de bus	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · TRANSCO · APEVCO (Association des propriétaires de véhicules "Esprit de Vie") · ACCO (Association des Chauffeurs du Congo tel que "taxi-bus" and "ketch")	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de transports, Gouvernement provincial de Kinshasa · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDTK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · TRANSCO, Opérateurs privés	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de Construction (6 routes): 49,20 millions de dollars US · Coût d'Expl. Et d'Entr. : 0,8 \$ US/ bus-km	<b>10. Attentions particulières</b> La ligne W1 a certaines sections croisées avec la ligne S2, ainsi le coût se chevauche également.	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> BRT complet (Voie réservée): 4.4 km Semi-BRT (Voie prioritaire): 7.9 km Total: 12.3 km 

<b>Code du Projet:</b> BRT S-3	<b>Nom du projet:</b> Aménagement d'un système (BRT) Ligne S3	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer les transports Publics basés sur les itinéraires en améliorant l'efficacité avec des véhicules de plus grande capacité et des voies de bus dédiées ou prioritaires.		<b>2. Avantages attendus</b> · Atténuer les embouteillages · Améliorer la sécurité des utilisateurs et des conducteurs de bus.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Etude de faisabilité sur le système BRT. · Construction d'un système BRT (voies de bus, gares, approvisionnement du parc de bus, système de billetterie et de contrôle). · Mise en place de l'opérateur BRT, de l'autorité/équipe de gestion. · L'acquisition d'un parc de bus		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · TRANSCO · APEVCO (Association des propriétaires de véhicules "Esprit de Vie") · ACCO (Association des Chauffeurs du Congo tel que "taxi-bus" and "ketch")
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de transports, Gouvernement provincial de Kinshasa · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · TRANSCO, Opérateurs privés
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de Construction (6 routes): 45,20 millions de dollars US · Coût d'Expl. Et d'Entr. : 0,8 \$ US/ bus-km		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+		<b>12. Carte de localisation</b> BRT complet (Voie réservée): 6.2 km Semi-BRT (Voie prioritaire): 5.1 km Total: 11.3 km 

<b>Code du Projet:</b> BRT W-1	<b>Nom du projet:</b> Aménagement d'un système (BRT) Ligne W1	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 5 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer les transports Publics basés sur les itinéraires en améliorant l'efficacité avec des véhicules de plus grande capacité et des voies de bus dédiées ou prioritaires.	<b>2. Avantages attendus</b> · Atténuer les embouteillages · Améliorer la sécurité des utilisateurs et des conducteurs de bus.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Etude de faisabilité sur le système BRT. · Construction d'un système BRT (voies de bus, gares, approvisionnement du parc de bus, système de billetterie et de contrôle). · Mise en place de l'opérateur BRT, de l'autorité/équipe de gestion. · L'acquisition d'un parc de bus	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · TRANSCO · APEVCO (Association des propriétaires de véhicules "Esprit de Vie") · ACCO (Association des Chauffeurs du Congo tel que "taxi-bus" and "ketch")	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de transports, Gouvernement provincial de Kinshasa · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public du PDTK <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · TRANSCO, Opérateurs privés	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de Construction (6 routes): 31,20 millions de dollars US · Coût d'Expl. Et d'Entr. : 0,8 \$ US/ bus-km	<b>10. Attentions particulières</b> La ligne S2 a certaines sections croisées avec la ligne W1, ainsi le coût se chevauche également	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> BRT complet (Voie réservée): 7.8 km 



<b>Code du Projet:</b> BRT-PTPS	<b>Nom du projet:</b> Systèmes prioritaires de transport en commun (PTPS)	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> 2 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer la commodité du BRT en améliorant la vitesse de déplacement principalement aux intersections signalées.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmenter l'achalandage du BRT.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Installer des feux de signalisation ayant une fonction de priorisation aux intersections (les feux deviennent bleus à l'arrivée d'un BRT). · Equiper les appareils GPS et le système de coordination avec des feux de signalisation.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · N/A	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · PNC · CNPR	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · PNC · CNPR	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · N/A (inclus dans l'installation des feux de signalisation. dans la section Gestion du trafic)	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  <p><b>Légende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Chemin de Fer</li> <li>BRT Ligne E1</li> <li>BRT Ligne E2</li> <li>BRT Ligne S1</li> <li>BRT Ligne S1 (Semi BRT)</li> <li>BRT Ligne S2</li> <li>BRT Ligne S2 (Semi BRT)</li> <li>BRT Ligne S3</li> <li>BRT Ligne S3 (Semi BRT)</li> <li>BRT Ligne W1</li> <li>Route de Desserte</li> <li>Ferry</li> <li>Pôle d'Echange</li> </ul>

## **ANN 1.3 Projets de bus et de transport adapté**

<b>Code du Projet:</b> BUS-1	<b>Nom du projet:</b> Aménagement de terminaux de bus et d'arrêts de bus	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input checked="" type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input checked="" type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Réduire les embouteillages aux intersections utilisées comme point des transits en aménageant des espaces pour les terminaux de bus.		<b>2. Avantages attendus</b> · Atténuer les embouteillages aux principales intersections · Un Environnement plus sûr pour les utilisateurs des Bus et du transport apté.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Construire des terminus de bus à 9 endroits dans la zone d'étude. · Construire un arrêt de bus avec un toit et une aire de repos à 100 endroits		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · N/A
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Province de Kinshasa
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · N/A
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Terminal Const.: 11, 5 millions de dollars (9sites) · Arrêt de Bus avec toit : 3 millions de dollars (100 sites)		<b>10. Attentions particulières</b> · Coordination étroite avec les gares ferroviaires
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b> <p>[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte</p>

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du Projet:</b> BUS-2	<b>Nom du projet:</b> Contrôle strict des minibus, des taxis et des taxis collectifs.	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input checked="" type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Réglementation de contrôler le transport adapté pour le BRT en tant que service de transport en commun · Promouvoir l'utilisation du transport en commun à grande capacité pour réduire la congestion routière.		<b>2. Avantages attendus</b> · Faciliter le trafic le long de l'itinéraire BRT. · Sécurité pour les utilisateurs du transport adapté en excluant les Ketchs non officiels
<b>3. Objectifs du projet</b> · Régleme les taxis collectifs, les taxis-bus et les minibus principalement sur la ligne BRT complet · Promotion du passage du Taxi-bus à Esprit de Vie · Contrôle strict des licences pour les taxis collectifs, les taxis-bus et le minibus.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Contrôle strict du stationnement illégal sur la chaussée · Réforme institutionnelle de l'industrie des bus et des taxis · Renforcement de l'organisme de réglementation des bus
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Director of Transport, Kinshasa Province · PNC
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · N/A
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Ressources humaines pour la mise en œuvre : 1,0 million de dollars (50 personnes pour 5 ans)		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+		<b>12. Carte de localisation</b> N/A

<b>Code du Projet:</b> BUS-3	<b>Nom du projet:</b> Réforme institutionnelle de l'industrie des bus et des taxis	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input checked="" type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input checked="" type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Eviter une concurrence excessive entre les conducteurs pour ne pas perturber les autres véhicules · Améliorer la sécurité routière et la commodité des bus. · Améliorer les conditions de vie des conducteurs		<b>2. Avantages attendus</b> · Moins d'impact négatif sur les autres trafics · Moins d'accident de circulation dus à la commodité sûre du transport Public · Amélioration de la qualité de vie des conducteurs
<b>3. Description du projet</b> · Améliorer les opérateurs individuels pour qu'ils soient employés par des opérateurs de bus de grande taille tels que Transco, New Transkin, une entreprise et un syndicat. · Application stricte de la norme de sécurité et de service Contrôle strict de la licence de bus		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Contrôle strict des minibus, des taxis et des taxis bus collectifs. · Renforcement de l'organisme de réglementation des bus
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de Transport, Province de Kinshasa · MTVC
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Transco · New Transkin · Sociétés privées d'autobus
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b>		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+		<b>12. Carte de localisation</b> N/A

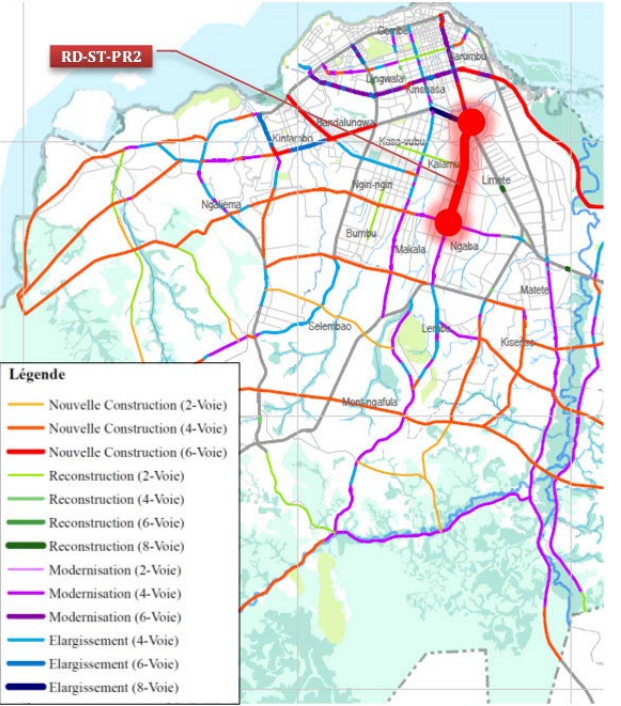
Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du Projet:</b> BUS-4	<b>Nom du projet:</b> Renforcement de l'organisme de réglementation des bus et des taxis	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input checked="" type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input checked="" type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input checked="" type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer le niveau de service des bus et des taxis · Améliorer l'efficacité de l'exploitation des bus et des taxis. · Améliorer la sécurité des bus et des taxis		<b>2. Avantages attendus</b> · Exploitation sûre et efficace des bus · Amélioration de la satisfaction des utilisateurs · Réduction de l'encombrement de la circulation par les bus et les taxis
<b>3. Objectifs du projet</b> · Elaboration d'une norme de service · Collecte de données et analyse du fonctionnement du bus · Consolidation des lignes de bus · Emploi d'officiers et renforcement des capacités		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Contrôle strict des minibus, des taxis bus et des taxis collectifs
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Direction de Transport, Province de Kinshasa
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> ·
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Service de consultation : <u>1 million de dollars (norme de service)</u> · Service de consultation : <u>2 millions de dollars US (changement de ligne de bus)</u> · Emploi d'offres : <u>0,5 million de dollars (10 personnes)</u> · Renforcement des capacités : <u>2 millions de dollars</u>		<b>10. Attentions particulières</b> ·
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+		<b>12. Carte de localisation</b> N/A

**ANN 1.4 Projets routiers**

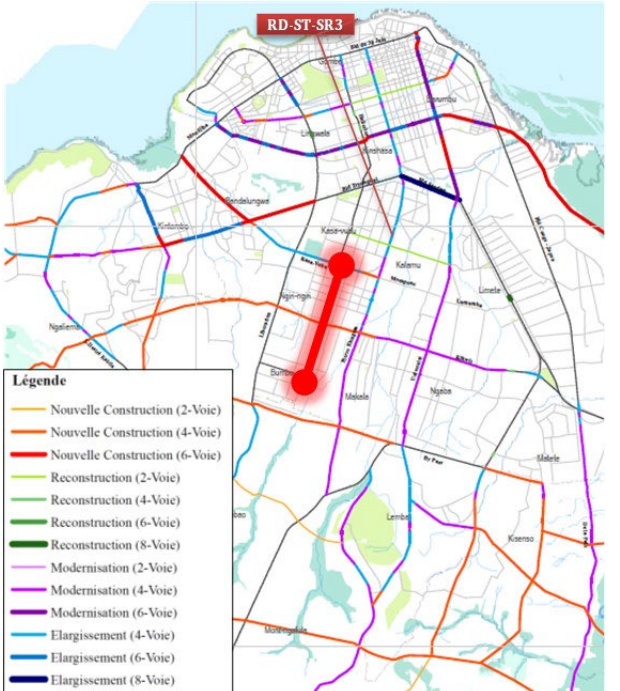
<b>Code du Projet:</b> RD-ST-PR1	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de Fonction de mobilité du réseau de routier Aménagement de l'avenue Elengesa	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 6 ans
<b>Lieu du projet :</b> De Kasa-Vubu à Mayabi (2,5 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau par section transversale typique inférieure à la norme de 15 m de largeur (2 voies : 2,5km)</li> <li>Pose de béton bitumineux</li> <li>Reconstruction d'un petit pont</li> <li>Installation de drainage, d'éclairage Publique et d'autres installations.</li> </ul>	<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-EW-W1, RD-PR-W3</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>17,1 Million de dollars US</u> O&M Recurrent: <u>US \$ 0.3 M/An</u>	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-NS-W1 [Moyen terme]</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 



<b>Code du Projet:</b> RD-ST-PR2	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de Fonction de mobilité du réseau de routier Aménagement de l'avenue Université	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Lieu du projet :</b> De Bld. Lumumba au contournement By-Pass (6.1 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 6 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise à niveau par section transversal typique inférieure à la norme de 15 m de largeur (2 voies : 6,1km) · Pose de béton bitumineux · Installation de drainage, d'éclairage Publique et d'autres installations.		<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> · RD-EW-W1, RD-EW-W2, RD-PR-W2, RD-SR-W4	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: <u>US\$ 36,6 Million</u> Recurring O&M: <u>US\$ 0.7 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b> · RD-NS-W2 [Moyen terme]	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	
		<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> RD-ST-SR1	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de Fonction de mobilité du réseau de routier Aménagement de l'avenue Itaga	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De l'ave. Mushi à l'ave. Lokele (2,5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 6 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau par section transversal typique inférieure à la norme de 10 m de largeur (2 voies : 6,1km)</li> <li>Pose de béton bitumineux</li> <li>Installation de drainage, d'éclairage Publique et d'autres installations</li> </ul>	<b>4. Related Projects/Sectors</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-SR-W11</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ <u>10,0 Million</u> O&M Recurrent: US\$ <u>0,2 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-SR-W1 [Moyen terme]</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau: B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution: B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance: B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources: B+ - - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> RD-ST-SR2	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de Fonction de mobilité du réseau de routier Aménagement de l'avenue Bongolo et Busu Djanoo	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De l'Ave. Université à l'Ave. Assossa (2.5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 6 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau par section transversal typique inférieure à la norme de 10 m de largeur (2 voies : 2,5 km)</li> <li>Pose de béton bitumineux</li> <li>Installation de drainage, d'éclairage Publique et d'autres installations</li> </ul>	<b>4. Related Projects/Sectors</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-SR-W11</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 16,0 Million O&M Recurrent : US\$ 0,3 M/an	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-SR-W4 [Moyen terme]</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> RD-ST-SR3	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de Fonction de mobilité du réseau de routier Aménagement de l'avenue Assossa	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De l'Ave. Kasa-Vubu à l' Ave. Manifeste (3.5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau par section transversal typique inférieure à la norme de 15 m de largeur (2 voies : 3,5km)</li> <li>Pose de béton bitumineux</li> <li>Installation de drainage, d'éclairage Publique et d'autres installations</li> </ul>	<b>4. Related Projects/Sectors</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-EW-W1, RD-PR-W3, RD-SR-W4</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: US\$ <u>21,0 Million</u> Recurring O&M: US\$ <u>0,4 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-SR-W11 [Moyen terme]</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> RD-IRR-WN	<b>Nom du projet:</b> Section nord de la rocade intérieur dans la division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-RR-WW (13.4 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies:0,7km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 0,2 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 1,4 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (4 voies : 0,2 km)		<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> · BRT Line W1 and E2, Railway, Gombe River Port · RD-IRR-WW, RD-IRR-WE, RD-ORR-WN, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-PR-W1, RD-PR-W3, RD-PR-W4, RD-PR-W5, RD-SR-W1, RD-SR-W11, RD-SR-W15, RD-EX-N1
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: US\$ <u>24,5 Million</u> Recurring O&M: US\$ <u>3.7 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> RD-IRR-WE	<b>Nom du projet:</b> Section Est de la rocade intérieur dans la Division de l'Ouest	<b>Sous Secteur de Transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> From RD-IRR-WN to RD-IRR-WS (15.7 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (4 voies:0,5 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 8,0 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,4 km)</li> </ul>	<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT Line E1 and E2, Railway</li> <li>RD-IRR-WN, RD-IRR-WS, RD-IRR-WE, RD-EW-W1, RD-EW-IA1, RD-EW-W2, RD-EW-IA2, RD-EW-W3, RD-EW-IA3, RD-PR-W1, RD-SR-W7, RD-SR-IA1, RD-EX-N1</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 142,8 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 4,6 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B± [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Project:</b> RD-IRR-WS	<b>Nom du projet:</b> Section sud de la rocade intérieur dans la division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-IRR-WW (12.6 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies:0,1 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 8,4 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (2 voies : 4,6 km)	<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-IRR-WE, RD-IRR-WW, RD-ORR-WE, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-SR-W13	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 189,4 Million O&M Recurrent: US\$ 3.9 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> RD-IRR-WW		<b>Nom du projet:</b> Section ouest de la rocade intérieure dans la division ouest		<b>Transport Sub-Sector</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-IRR-WS (11.8 km)			<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans		
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules			
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies:0,6 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 4,7 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (4 voies : 0,1 km)		<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> · RD-IRR-WN, RD-IRR-WS, RD-ORR-WN, RD-EW-W1, RD-EW-W2, RD-EW-W3, RD-NS-W1, RD-PR-W4, RD-PR-W5, RD-SR-W3, RD-SR-W5, RD-SR-W6			
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD			
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD			
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 41.0 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 2,7 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>			
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 	



<b>Code du Projet:</b> <b>RD-ORR-WN</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Section nord de la rocade extérieure dans la division ouest</b>	<b>Sous –secteur de Transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-EW-W1 (11.2 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies:9,1 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 1,2 km) Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,8 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-IRR-WN, RD-IRR-WW, RD-EW-W1, RD-SR-W2, RD-SR-W3, RD-SR-W9
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: US\$ 138,9 Million Recurring O&M: US\$ 2,9 M/an		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±  [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

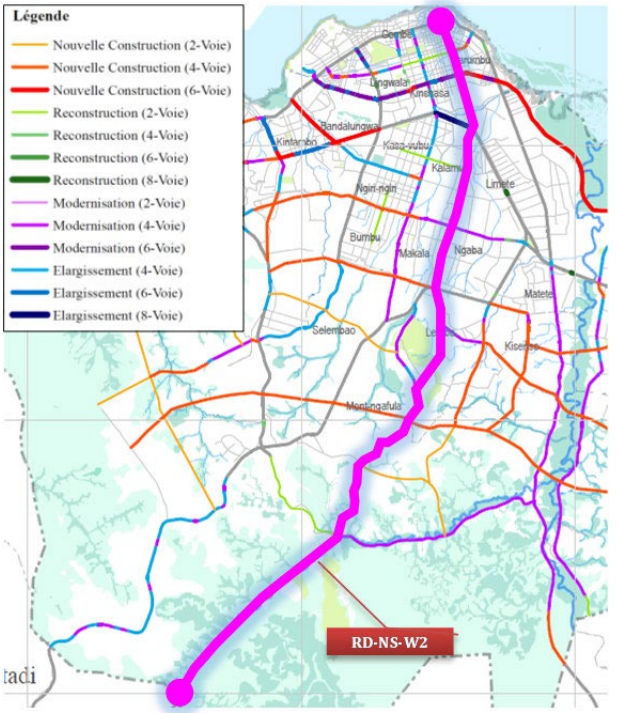
<b>Code du Project:</b> RD-ORR-WE	<b>Nom du projet:</b> Section Est de la rocade extérieur dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de Transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-NS-W3 (4.3 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies: 0,6 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4voies : 3,5 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,5 km)		<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> · RD-IRR-WE, RD-IRR-WS, RD-NS-W3
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 69,1 Million O&M Recurrent: US\$ 1.4 M/an		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		<b>12. Carte de localisation</b>  [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte

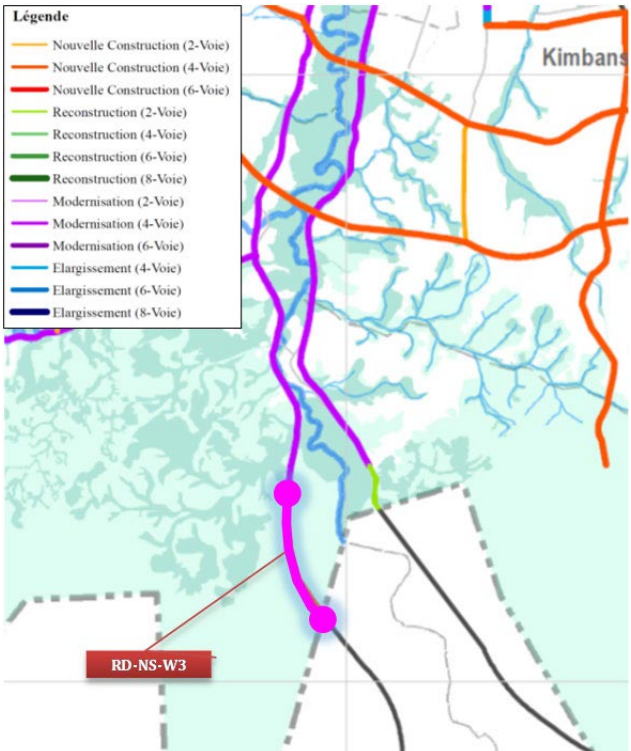
<b>Code du Projet:</b> RD-EW-W1	<b>Nom du projet:</b> Première route de l'axe Est-Ouest dans la division Ouest	<b>Transport Sub-Sector</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-ORR-WN à RD-IRR-WE (20.8 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (4voies: 10,6 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 8,1 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,9 km)</li> <li>Reconstruction des tronçons endommagés (4 voies : 0,1 km)</li> </ul>	<b>4. Projets et Secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT Line W1 and E2, Railway</li> <li>RD-IRR-WW, RD-IRR-WE, RD-ORR-WN, RD-EW-IA1, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-PR-W2, RD-PR-W4, RD-PR-W5, RD-SR-W3, RD-SR-W6, RD-SR-W9, RD-SR-W10, RD-SR-W11</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD Nouvelle construction (4 voies : 15,4 km)	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: US\$ 307.6 Million Recurring O&M: US\$ 7.2 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontalier: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> <b>RD-EW-W2</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Deuxième route de l'axe est-ouest dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous-secteur de Transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WW à RD-IRR-WE (11.8 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (4 voies: 4,6 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 5,1 km)</li> </ul>	<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie ferrée</li> <li>RD-IRR-WW, RD-IRR-WE, RD-EW-IA2, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-PR-W5, RD-PR-W6, RD-PR-W7, RD-SR-W13, RD-SR-W14</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: US\$ <u>175.2 Million</u> Recurring O&M: US\$ <u>3.8 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	
	<b>12. Carte de localisation</b> 	

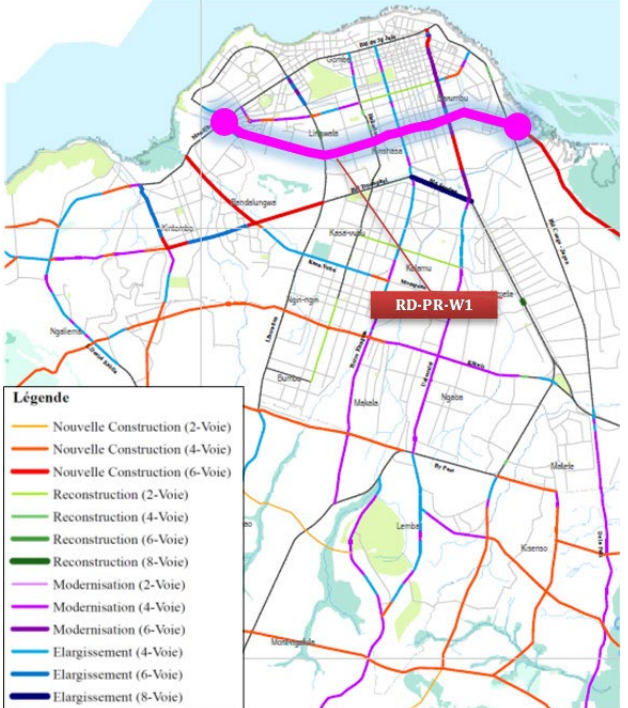
<b>Code du Projet:</b> RD-EW-W3	<b>Nom du projet:</b> Troisième axe est-ouest dans la division occidentale	<b>Sous- secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-ORR-WW [Y2040] à RD-IRR-WE (16.2 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 16,2 km)	<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-IRR-WW, RD-IRR-WE, RD-EW-IA3, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-SR-W9, RD-SR-W13, RD-SR-W14	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: <u>US\$ 271.2 Million</u> Recurring O&M: <u>US\$ 5.4 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> RD-NS-W1		<b>Nom du projet:</b> Première route de l'Axe Nord-Sud dans la Division de l'Ouest		<b>Sous –secteur de Transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Customer-Focused Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN via RD-SR-W9 à Limite de la zone d'étude en direction de Matadi (31,0 km)			<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme		
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>		<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>			
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 7,6 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 14,6 km)</li> </ul>		<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT Line W1 and E2, Gombe River Port</li> <li>RD-IRR-WN, RD-IRR-WS, RD-IRR-WW, RD-EW-W1, RD-EW-W2, RD-EW-W3, RD-PR-W1, RD-PR-W2, RD-PR-W3, RD-PR-W7, RD-SR-W1, RD-SR-W4, RD-SR-W6, RD-SR-W8, RD-SR-W9</li> </ul>			
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD et OR			
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD			
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 216,5 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 8,2 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-ST-PR1 [Short term]</li> </ul>			
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> <b>RD-NS-W2</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Deuxième route de l'axe Nord-Sud dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 10ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN via RD-IRR-WS à la limite de la zone d'étude en direction de Matadi en parallèle avec le chemin de fer à partir du RD-IRR-WS (26,6 km).		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (- voies: 1,0 km, 4 voies: 6,1 km)</li> <li>Mise à niveau (2 à 6 voies : 0,3 km, 2 à 4 voies : 17,9 km)</li> <li>Élargissement (2 à 6 voies : 2,6 km, 2 à 4 voies : 5,7 km)</li> </ul>	<b>4. Projets et Secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT Line W1, E1 and E2, Railway, Gombe River Port</li> <li>RD-IRR-WN, RD-IRR-WS, RD-EW-W1, RD-EW-W2, RD-EW-W3, RD-PR-W1, RD-PR-W2, RD-SR-W1, RD-SR-W4, RD-SR-W6, RD-SR-W7, RD-SR-W8</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 313.6 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 8.0 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-ST-PR2 [Court terme]</li> <li>Démolition de l'aéroport de N'dolo</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B± [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> <b>RD-NS-W3</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Troisième axe Nord-Sud dans la division Ouest</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-ORR- à la limite de la zone d'étude le long de la rivière N'djili en direction de Matadi (2,0 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · New construction (4-lane: 2,0 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-ORR-WE	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 31.9 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 0.6 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 



<b>Code du Projet:</b> RD-PR-W1	<b>Nom du projet:</b> Route principale Est-Ouest (1) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-IRR-WE (9.4 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>		<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction ( 6 voies: 0,3 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (6 voies : 4,3 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (6 voies : 2,6 km)</li> </ul>		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie ferrée</li> <li>RD-IRR-WN, RD-IRR-WE, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-PR-W5, RD-SR-W11, RD-SR-W15, RD-EX-N1</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 115.9 Million O&M Recurrent: US\$ 2.9 M/an		<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Délocalisation de camp Kokolo</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	
		<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> RD-PR-W2	<b>Nom du projet:</b> Route principale Est-Ouest (2) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de Transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publiques axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-PR-W4 à RD-EW-W1 (12.6 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction ( 6 voies : 2,3 km) · Élargissement (4 à 6 voies : 1,5 km, 6 à 8 voies : 3,0 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (8 voies : 0,1 km)	<b>4. Projets et secteurs apparentés</b> · BRT Line E1 and E2 · RD-EW-W1, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-PR-W3, RD-PR-W4, RD-PR-W5, RD-PR-W6, RD-SR-W3, RD-SR-W11	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial: US\$ 63,7 Million O&M Recurrent: US\$ 6,3 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> RD-PR-W3	<b>Nom du projet:</b> Route principale Est-Ouest (3) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous –secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-NS-W1 (5.7 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies:0,6 km, 6 voies: 2,8 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 2,8 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-IRR-WN, RD-NS-W1, RD-PR-W2, RD-PR-W5, RD-SR-W11	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ <u>73,8 Million</u> O&M Recurrent: US\$ <u>1,9 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet :</b> <b>RD-PR-W4</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route primaire Nord-Sud (1) dans la division Ouest)</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-IRR-WW (5.5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (voies: 2,5km, 6 voies: 2,8 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (6 voies : 0,6 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (6 voies : 2,1 km)</li> </ul>	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT Line E2</li> <li>RD-IRR-WN, RD-IRR-WW, RD-NS-W1, RD-EW-W1, RD-PR-W2, RD-SR-W3</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 69,4 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,6 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> RD-PR-W5	<b>Nom du projet:</b> Route primaire Nord-Sud (2) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-IRR-WW (13.0 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise à niveau (2 à 4 voies : 0,1 km, 4 à 6 voies : 0,3 km) · Élargissement (2 à 4 voies : 4,7 km, 4 à 6 voies : 5,4 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (6 voies : 0,2 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · BRT Line W1 and E2 · RD-IRR-WN, RD-IRR-WW, RD-EW-W1, RD-EW-W2, RD-PR-W1, RD-PR-W2, RD-PR-W3, RD-SR-W5, RD-SR-W6, RD-SR-W11, RD-SR-W15	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial : <u>US\$ 38,6 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 3,6 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> <b>RD-PR-W6</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route primaire Nord-Sud (3) dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-W1 à RD-EW-W2 (2.8 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (4 voies: 2,5km, 6 voies: 0,7 km)</li> <li>Reconstruction des sections endommagées (4 voies: 0,1km)</li> </ul>	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-EW-W1, RD-EW-W2, RD-PR-W2, RD-SR-W13</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 10.1 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,0 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> RD-SR-W1	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Est-Ouest (1) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-IRR-WN (6.0 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction ( 4 voies : 1,0 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,1 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 1,0 km)</li> <li>Reconstruction des tronçons endommagés (2 voies : 1,8 km)</li> </ul>	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-IRR-WN, RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-PR-W5, RD-SR-W11</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Initial Investment: <u>US\$ 67,0 Million</u> Recurring O&M: <u>US\$ 1,4 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-ST-SR1 [Short term]</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

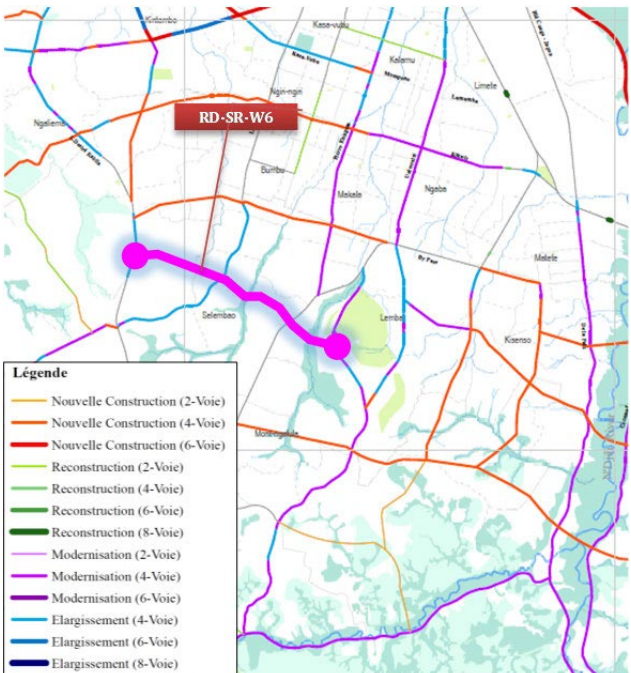
<b>Code du projet :</b> RD-SR-W2		<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Est-Ouest (2) dans la Division de l'Ouest		<b>Sous- Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-ORR-WN à RD-SR-W3 (7.9 km)			<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme		
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.			<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules		
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction à (4 voies: 0,6 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 7,3 km)			<b>4. Projets/ Secteurs apparentés</b> · RD-ORR-WN, RD-SR-W3, RD-SR-W9		
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>			<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD		
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé			<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD		
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 94,8 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 1,9 M/an</u>			<b>10. Attentions particulières</b>		
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 	



<b>Code du projet :</b> RD-SR-W3	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Est-Ouest (3) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-ORR-WN à RD-PR-W4 (4.6 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction à (4 voies: 0,9 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 1,9 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 1,8 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-IRR-WW, RD-ORR-WN, RD-PR-W2, RD-PR-W4, RD-SR-W2
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial: <u>US\$ 47,1 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,1 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-W4</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire Est-Ouest (4) dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous- secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-NS-W2 à RD-SR-W11 (2.5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reconstructions de sections endommagées (2 voies : 2,5 km)</li> </ul>	<b>4. Related Projects/Sectors</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-SR-W11</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 22,9 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 0,5 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-ST-SR2 [Court terme]</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

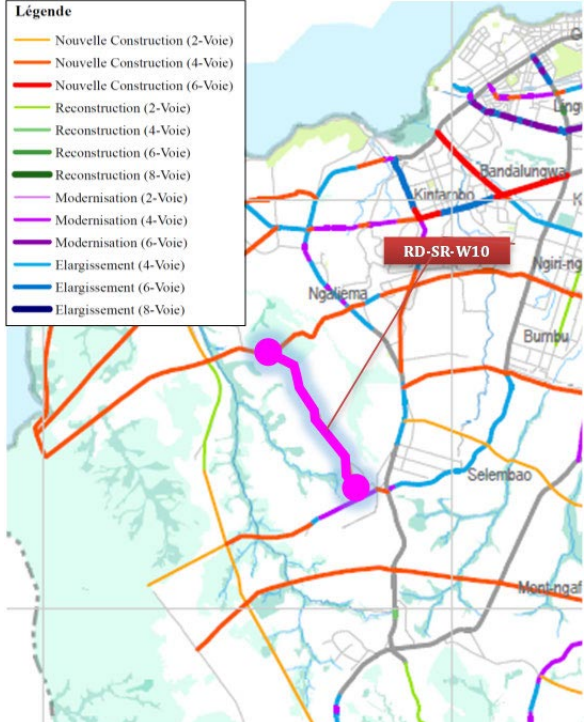
<b>Code du projet :</b> RD-SR-W5	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Est-Ouest (5) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-ORR-WW [Y2040] à RD-IRR-WW (6.5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (2 voies: 2,2 km, 4 voies : 4,7 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 1,4 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,3 km)</li> </ul>	<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-IRR-WW, RD-PR-W5, RD-SR-W9, RD-SR-W10</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 88,1 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,8 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-W6</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire Est-Ouest (6) dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WW à RD-SR-W12 (5,3 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 5,3 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-IRR-WW, RD-NS-W1, RD-PR-W5, RD-SR-W12	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 65,2 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,3 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-W7	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Est-Ouest (7) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-NS-W2 (4.5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 2,4 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,6 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,2 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Railway · RD-IRR-WE, RD-NS-W2, RD-SR-W13, RD-SR-W14	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 86,0 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,8 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-W8</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire Est-Ouest (8) dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-NS-W1 à RD-SR-W13 (5,3 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction ( 2 voies: 5,3 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-NS-W1, RD-NS-W2, RD-SR-W13	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 59,9 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,2 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-W9	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (1) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-ORR-WN à RD-NS-W1 (13.6 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 8,4 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 0,2 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (2 voies : 5,0 km)	<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · RD-ORR-WN, RD-EW-W1, RD-EW-W3, RD-NS-W1, RD-SR-W2, RD-SR-W5	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 154,6 Million O&M Recurrent: US\$ 3,1 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-W10</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire Nord-Sud (2) dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-W1 à RD-SR-W5 (4.1 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 0,1 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 1,0 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (2 voies : 3,0 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-EW-W1, RD-SR-W5	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ <u>45,8 Million</u> O&M Recurring: US\$ <u>0,9 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 



<b>Code du Projet:</b> RD-SR-W11	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (3) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-PR-W5 (9.1 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 1,3 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,6 km)</li> <li>Reconstruction des tronçons endommagés (2 voies : 2,0 km, 4 voies : 2,2 km)</li> </ul>	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-IRR-WN, RD-EW-W1, RD-PR-W1, RD-PR-W2, RD-PR-W3, RD-PR-W5, RD-SR-W1, RD-SR-W4</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 34.8 Million O&M Recurrent: US\$ 1,9 M/an	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-ST-SR3 [Court terme]</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B± <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <b>[Légende]:</b>            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact            - : Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte         </div>	<b>12. Carte de localisation</b> 	

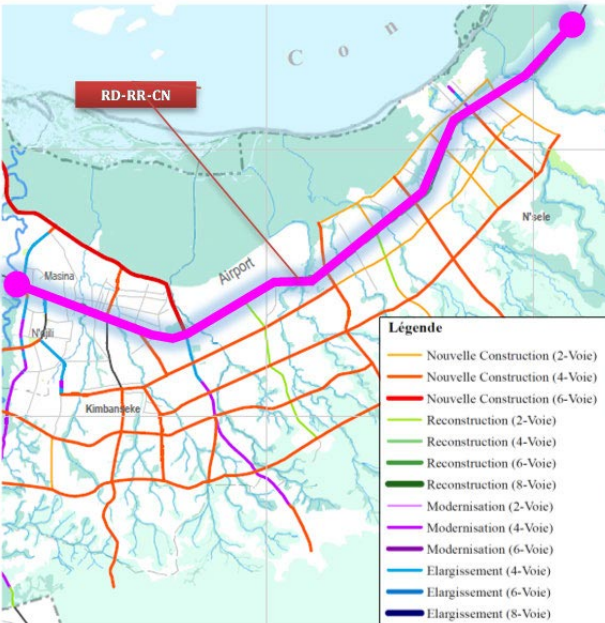
<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-W12</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire Nord-Sud (4) dans la Division de l'Ouest</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-NS-W2 à RD-PR-W7 (3.6 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,6 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 1,1 km)</li> </ul>	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-NS-W2, RD-PR-W7, RD-SR-W6</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 46,4 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,1 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-W13	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (5) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WS à RD-EW-W2 (9.3 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (2 voies : 4,6 km, 4 voies : 8,5 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 0,2 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,6 km)</li> </ul>	<b>4. projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-IRR-WS, RD-EW-W2, RD-EW-W3, RD-PR-W6, RD-SR-W7, RD-SR-W8</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 129,6 Million O&M Recurrent : US\$ 2,7 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-W14	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (6) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la forte demande <input checked="" type="checkbox"/> Développement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés sur le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-W2 à RD-EW-W3 (3.7 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du Projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers des voies ferrées, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 3,7 km)	<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · RD-EW-W2, RD-EW-W3, RD-SR-W7	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la DRC <input checked="" type="checkbox"/> Donateurs internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (à provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 53.7 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1.1 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l' environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l' air: B- - Qualité de l' eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Réinstallation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, crime: B± - Changement climatique, impacts transfrontières: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d' impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-W15	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire circulaire (1) dans la Division de l'Ouest	<b>Sous-secteurs de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-IRR-WN (4.1 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 1,8 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,6 km)		<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · BRT Line W1 · RD-IRR-WN, RD-PR-W5	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 22,9 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 1,1 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	
		<b>12. Carte de localisation</b> 	

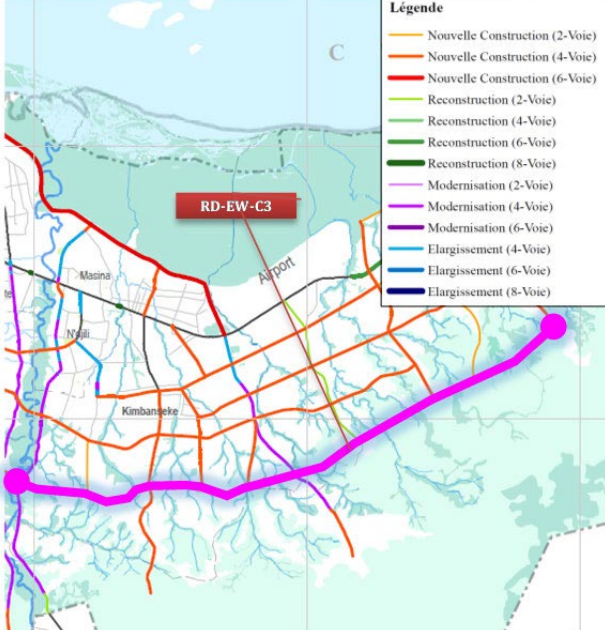
Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> RD-RR-CN	<b>Nom du projet:</b> Section nord de la rocade dans la division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publiques axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CW à RD-EW-IB1 (25.8 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Reconstruction des sections endommagés (6 voies : 7,2 km, 8 voies : 0,1 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · BRT Line E1 and E2, Railway, Aéroport · RD-RR-CW, RD-EW-IA1, RD-EW-IB1, RD-NS-C1, RD-NS-C2, RD-NS-C3, RD-NS-C4, RD-PR-C1, RD-PR-C2, RD-SR-C4, RD-SR-C6, RD-SR-C9, RD-SR-C10, RD-SR-C11, RD-SR-C12, RD-EX-AA	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD et OR	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 121,9 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 9,6 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet:</b> RD-RR-CW		<b>Nom du projet:</b> Section ouest de la rocade dans la division centrale		<b>Sous-secteur du projet</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement				<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CN à RD-SR-C13 (12.3 km)			<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme		<b>Période de réalisation</b> Total ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.			<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules		
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 0,4 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 10,3 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 2,0 km)			<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · BRT Line E1 and E2 · RD-RR-CN, RD-EW-IA1, RD-EW-IA2, RD-EW-C2, RD-EW-IA3, RD-EW-C3, RD-NS-C1, RD-SR-IA1, RD-SR-C3, RD-SR-C13		
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>			<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD		
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé			<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD		
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 168,4 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 3,8 M/an</u>			<b>10. Attentions particulières</b>		
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±			[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte		
			<b>12. Carte de localisation</b> 		

<b>Code du projet :</b> RD-EW-C2	<b>Nom du projet:</b> Deuxième axe est-ouest de la Division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CW à RD-SR-C12 (26.3 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 20,4 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 3,6 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 2,3 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-RR-CW, RD-EW-IA2, RD-NS-C2, RD-NS-C3, RD-NS-C4, RD-PR-C1, RD-PR-C2, RD-SR-C2, RD-SR-C4, RD-SR-C7, RD-SR-C9, RD-SR-C10, RD-SR-C11, RD-SR-C12
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 359,9 Million O&M Recurrent : US\$ 8,0 M/an		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		<b>12. Carte de localisation</b> <p>[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte</p>

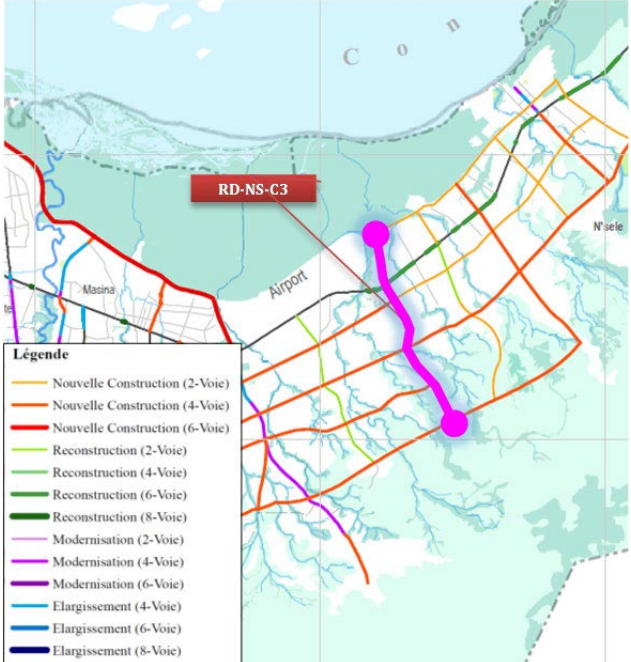


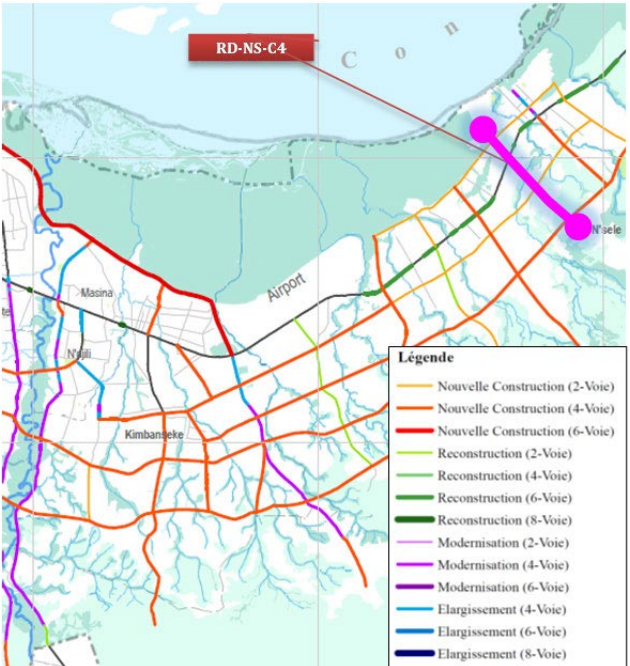
<b>Code du projet :</b> <b>RD-EW-C3</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Troisième axe est-ouest dans la Division centrale</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CW à RD-PR-C2 (21.6 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 21,6 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-RR-CW, RD-EW-IA3, RD-NS-C2, RD-NS-C3, RD-PR-C1, RD-PR-C2, RD-SR-C5, RD-SR-C7, RD-SR-C8, RD-SR-C9, RD-SR-C10	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 375,6 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 7,5 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

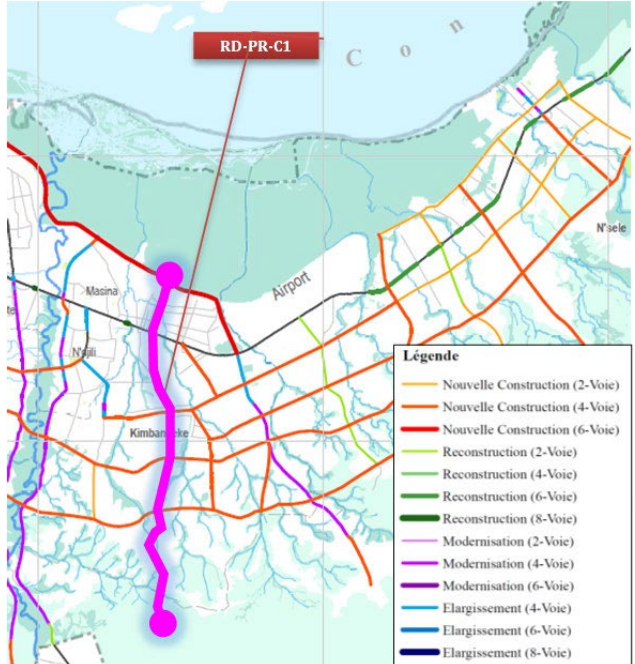
<b>Code du projet :</b> RD-NS-C1	<b>Nom du projet:</b> Première route de l'Axe Nord-Sud dans la Division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CN à RD-EX-N1 (2.6 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (4 voies : 0,3 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 0,2 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 2,1 km)</li> </ul>	<b>4. Projet/ secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT Line E1 and E2, Railway</li> <li>RD-RR-CN, RD-RR-CW, RD-EW-IA1, RD-EX-N1</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 16,1 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 0,7 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-NS-C2	<b>Nom du projet:</b> Deuxième axe Nord-Sud dans la Division centrale	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CN à RD-RR-CS [Y2040] (9.7 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 7,8 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 1,9 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · BRT Line E1 and E2, Aéroport · RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-EW-C3, RD-SR-C2, RD-SR-C3, RD-SR-C8, RD-EX-AA
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement: <u>US\$ 132,3 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 2,8 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Systèmes d'eau, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B± <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <b>[Légende]:</b>            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact            - : Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte         </div>		<b>12. Carte de localisation</b> 

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> RD-NS-C3	<b>Nom du projet:</b> Troisième axe Nord-Sud de la Division centrale	<b>Sous –secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C3 à RD-SR-C1 (7.3 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 4,9 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,5 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Railway · RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-EW-C3, RD-SR-C1, RD-SR-C2, RD-SR-C3
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 106,5 Million O&M Recurrent : US\$ 2.1 M/an		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±  [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-NS-C4	<b>Nom du projet:</b> Quatrième axe nord-sud de l'axe dans la division centrale	<b>Sous –secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C2 to Riverside à la Zone Industrielle de Kinkole (4.7 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (4 voies : 3,4 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 0,6 km)</li> <li>Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,7 km)</li> </ul>	<b>4. Projets /secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie ferrée, Port de la rivière Kinkole</li> <li>RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-SR-C1, RD-SR-C2</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 64,2 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,4 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du projet :</b> RD-PR-C1	<b>Nom du projet:</b> Route primaire Nord-Sud (1) dans la Division centrale	<b>Sous –secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CS [Y204] à RD-EX-N1 (12.6 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 7,3 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,4 km) · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 2,9 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · BRT Ligne E1 et E2, Voie ferrée · RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-EW-C3, RD-SR-C3, RD-EX-N1	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 180,9 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 3,9 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

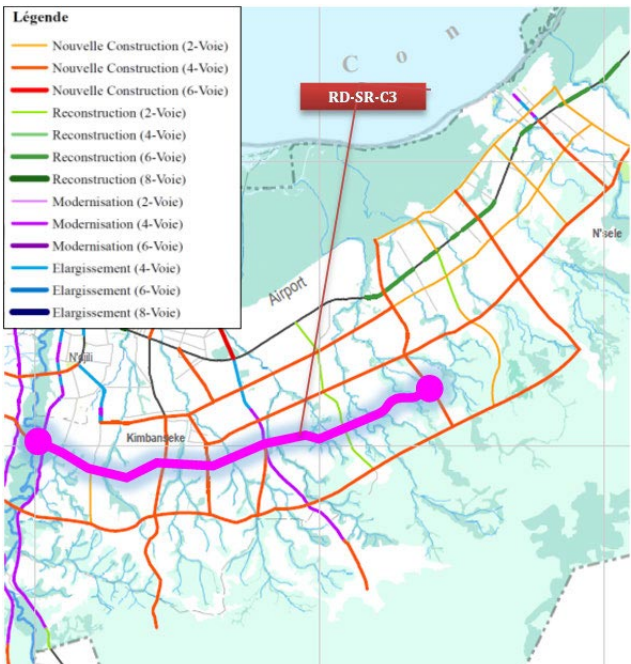
<b>Code du projet :</b> RD-PR-C2	<b>Nom du projet:</b> Itinéraire primaire Nord-Sud (2) dans la Division centrale	<b>Sous-secteurs de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C3 à RD-SR-C1 (7.1 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 7,1 km)	<b>4. Projets /secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-EW-C3, RD-SR-C1, RD-SR-C2	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 99.9 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 2.0 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> <b>RD-SR-C1</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire Est-Ouest (1) dans la Division centrale</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-NS-C3 à RD-SR-C12 (8.5 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 5,4 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 3,1 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-NS-C3, RD-NS-C4, RD-PR-C2, RD-SR-W10, RD-SR-W11, RD-SR-W12	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement: <u>US\$ 84,6 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,7 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	
		<b>12. Carte de localisation</b> 	



<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-C2</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire Est-Ouest (2) dans la Division centrale</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C2 à RD-SR-C12 (17.8 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 13,6 km, 4 voies : 8,2 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 4,2 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-EW-C2, RD-NS-C2, RD-NS-C3, RD-NS-C4, RD-PR-C2, RD-SR-C6, RD-SR-C9, RD-SR-C10, RD-SR-C11, RD-SR-C12	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 217,7 Million</u> Recurring O&M: <u>US\$ 4,4 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> RD-SR-C3	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Est-Ouest (3) dans la Division centrale	<b>Sous –secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CW à RD-NS-C3 (14.8 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 13,0 km) Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 1,7 km)		<b>4. Projets / secteurs apparentés</b> · RD-RR-CW, RD-NS-C2, RD-NS-C3, RD-PR-C1, RD-SR-IA1, RD-SR-C5, RD-SR-C7, RD-SR-C9
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: US\$ 250,2 Million O&M Recurrent : US\$ 5.0 M/an		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-C4	<b>Nom du projet:</b> Itinéraire secondaire Nord-Sud (1) dans la Division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CN à RD-EW-C2 (1.9 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Élargissement à partir de 2 voies (4 voies : 0,8 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-RR-CN, RD-EW-C2
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 2,1 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 0,2 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		<b>12. Carte de localisation</b>  [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte

<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-C5</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Itinéraire secondaire Nord-Sud (2) dans la Division centrale</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C3 à RD-SR-C3 (2.0 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 2,0 km)	<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · RD-EW-C3, RD-SR-C3	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 22,1 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 0,4 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-C6	<b>Nom du projet:</b> Itinéraire secondaire Nord-Sud (3) dans la Division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CN à RD-SR-C2 (2.2 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,2 km)		<b>4. Related Projects/Sectors</b> · BRT Line E1 and E2 · RD-RR-CN, RD-SR-C2
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 25,7 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 0,5 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		<b>12. Carte de localisation</b>  [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte

<b>Code du projet :</b> RD-SR-C7	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (4) dans la Division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C2 à RD-EW-C3 (2.6 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Ojectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (4 voies : 0,5 km)</li> <li>Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,1 km)</li> </ul>	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RD-EW-C2, RD-EW-C3, RD-SR-C3</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 36,2 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 0,7 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-C8	<b>Nom du projet:</b> Itinéraire secondaire Nord-Sud (5) dans la Division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C3 à RD-NS-C2 (2.5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 2,5 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-EW-C3, RD-NS-C2	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement:           US\$ 39,6 Million O&M Recurrent :         US\$ 0,8 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
 Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du Projet:</b> <b>RD-SR-C9</b>		<b>Nom du projet:</b> <b>North-South Secondary Route (6) in Central Division</b>		<b>Transport Sub-Sector</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publiques axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CN à RD-EW-C3 (4.7 km)			<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme		
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules			
<b>3. Objectifs du projet</b> · Reconstruction des sections endommagés (2 voies : 4,7 km)		<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · BRT Ligne E1 et E2, Voie ferrée, Aéroport · RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-EW-C3, RD-SR-C2, RD-SR-C3			
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD			
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD			
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 50,9 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 1,0 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>			
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 	




<b>Code du Projet:</b> RD-SR-C10	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (7) dans la Division centrale	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C3 à RD-SR-C1 (7.6 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés.</li> <li>Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future.</li> <li>Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules</li> <li>Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle construction (2 voies : 5,4 km)</li> <li>Reconstruction des tronçons endommagés (2 voies : 2,2 km)</li> </ul>	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie ferrée</li> <li>RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-EW-C3, RD-SR-C1, RD-SR-C2</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial: US\$ 78,5 Million O&M Recurrent : US\$ 1,6 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-C11</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Itinéraire secondaire Nord-Sud (8) dans la Division centrale</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C2 à RD-SR-C1 (3,8 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 3,8 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-SR-C1, RD-SR-C2,	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial: <u>US\$ 40,7 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 0,8 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-C12	<b>Nom du projet:</b> Itinéraire secondaire Nord-Sud (9) dans la Division centrale	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-C2 à RD-SR-C1 (3,5 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 3,5 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-RR-CN, RD-EW-C2, RD-SR-C1, RD-SR-C2,	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial : US\$ 31,4 Million O&M Recurrent : US\$ 0,6 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> RD-SR-C13		<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (10) dans la Division centrale		<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordinating Transport & Urban Dev. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CW à la limite de la zone d'étude le long de la rivière N'djili à travers Sanda vers Matadi (0,8 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme			
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules			
<b>3. Objectifs du projet</b> · Reconstruction des sections endommagées (2 voies : 0,8 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-RR-CW			
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD			
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD			
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 9,5 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 0,2 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>			
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> <b>RD-RR-EW</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Section ouest de la rocade dans la division de l'Est</b>	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-ES à RD-EW-E1 (13,5 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules
<b>3. Objectifs du projet</b> · Élargissement à partir de 2 voies (6 voies : 13,5 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-RR-ES, RD-EW-E1, RD-EW-IB1, RD-PR-E1, RD-PR-E2
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD et OR
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial : <u>US\$ 92,5 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 6,5 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Écosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Égalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B± <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <b>[Légende]:</b>            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact            - : Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte         </div>		<b>12. Carte de localisation</b> 

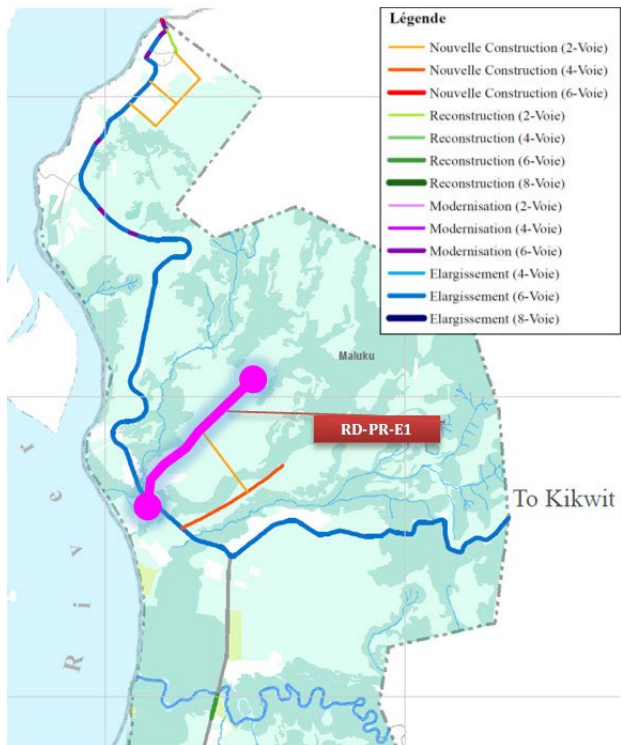
Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> RD-RR-ES		<b>Nom du projet:</b> Section sud de la rocade dans la division de l'Est		<b>Sous –secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-EW à RD-NS-E1 (2.8 km)			<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme		
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules			
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 2,8 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-RR-EW, RD-EW-IB1, RD-NS-E1			
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD			
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD			
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial : US\$ <u>27,5 Million</u> O&M Recurrent : US\$ <u>0,5 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>			
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du Projet:</b> RD-EW-E1	<b>Nom du projet:</b> Première route de l'axe Est-Ouest dans la Division de l'Est	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publiques axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-EW au pont ferroviaire sur le fleuve Congo jusqu'à Brazzaville (11,7 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise à niveau à partir de 2 voies (6 voies : 1,4 km) · Élargissement à partir de 2 voies (6 voies : 10,3 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée, Port de la rivière Maluku · RD-RR-EW, RD-SR-E2, RD-SR-E3 · Route cumulative du pont ferroviaire sur le fleuve Congo	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD et OR	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial : <u>US\$ 96,9 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 4,5 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> <b>RD-NS-E1</b>		<b>Nom du projet:</b> <b>Première route de l'axe Nord-Sud dans la Division de l'Est</b>		<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-ES jusqu'à la limite de la zone d'étude en direction de Kikwit (8,8 km)			<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme		
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.		<b>2. Avantages attendus</b> · Increase of Route transport capacity to meet future traffic demand · Improvement of level of service for vehicle operation · Savings in travel time and vehicle operation cost			
<b>3. Objectifs du projet</b> · Élargissement à partir de 2 voies (6 voies : 11,5 km)		<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-RR-ES			
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD et OR			
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD			
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement initial : <u>US\$ 74,1 Million</u> O&M Recurrent: <u>US\$ 4,2 M/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b>			
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte		<b>12. Carte de localisation</b> 	



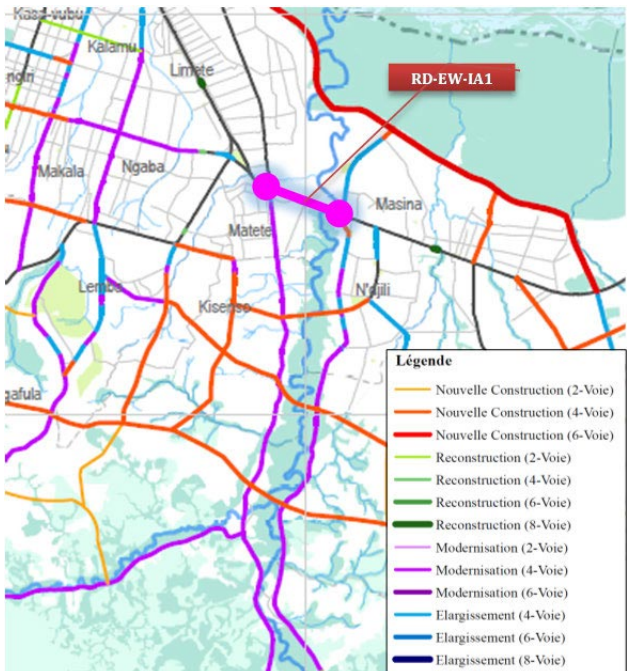
<b>Code du projet :</b> <b>RD-PR-E1</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route primaire Nord-Sud (1) dans la Division de l'Est</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-EW à RD-RR-EE [Y2040] (5.3 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 2,8 km) · Mise à niveau à partir de 2 voies (4 voies : 2,5 km)	<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-RR-EW, RD-SR-E1	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 84,0 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 1,7 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du projet :</b> <b>RD-PR-E2</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route primaire Nord-Sud (2) dans la Division de l'Est</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-EW à RD-RR-EE [Y2040] (4.0 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 4,0 km)	<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · RD-RR-EW, RD-SR-E1	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI and OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial : <u>US\$ 62,8 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 1,3 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

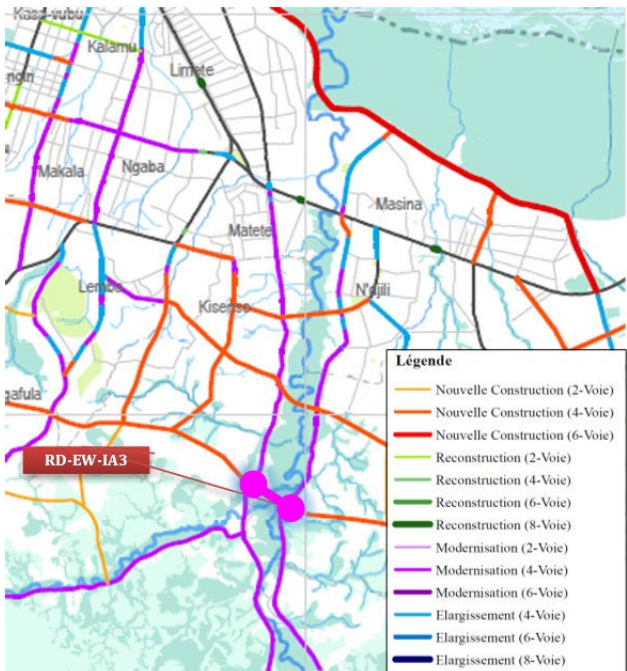
<b>Code du projet :</b> RD-SR-E1	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Est-Ouest (1) dans la Division de l'Est	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-PR-E1 à RD-PR-E2 (2.6 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 4,2 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · RD-PR-E1, RD-PR-E2	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial : <u>US\$ 170.0 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 0,9 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B± <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>[Légende]:            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact</p> <p>- : Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte</p> </div>	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du projet :</b> <b>RD-SR-E2</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Route secondaire circulaire (1) dans la Division de l'Est</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-E1 à RD-EW-E1 (5.4 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 4,5 km) · Reconstruction des tronçons endommagés (2 voies : 0,9 km)	<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · RD-EW-E1, RD-SR-E2	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 60,4 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 1,2 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légendé]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-SR-E3	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire Nord-Sud (1) dans la Division de l'Est	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EW-E1 à RD-SR-E2 (1.2 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (2 voies : 1,2 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-EW-E1, RD-SR-E2	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Publique-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial: US\$ 13,0 Million O&M Recurrent : US\$ 0,3 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±  [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du projet :</b> RD-EW-IA1	<b>Nom du projet:</b> Premier axe est-ouest entre les divisions occidentale et centrale.	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publiques axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-RR-CN (1.9 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Reconstruction de tronçons endommagés (8 bandes : 0,1 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · BRT Line E1 and E2, Railway · RD-IRR-WE, RD-RR-CN, RD-RR-CW, RD-EW-W1, RD-NS-C1	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD et OR	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial: <u>US\$ 1,4 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 1,1 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> RD-EW-IA2	<b>Nom du projet:</b> Deuxième axe est-ouest entre les divisions occidentale et centrale.	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-RR-CW (1.4 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 1,4 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-IRR-WE, RD-RR-CW, RD-EW-W2, RD-EW-C2	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial : US\$ <u>28,8 Million</u> O&M Recurrent : US\$ <u>0,6 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	<b>12. Carte de localisation</b> 	

<b>Code du projet :</b> RD-EW-IA3	<b>Nom du projet:</b> Troisième axe est-ouest entre les divisions occidentale et centrale.	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publiques axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-RR-CW (0.9 km)		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 0,9 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-IRR-WE, RD-RR-CW, RD-EW-W3, RD-EW-C3	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investment Initial : <u>US\$ 25,7 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 0,5 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 



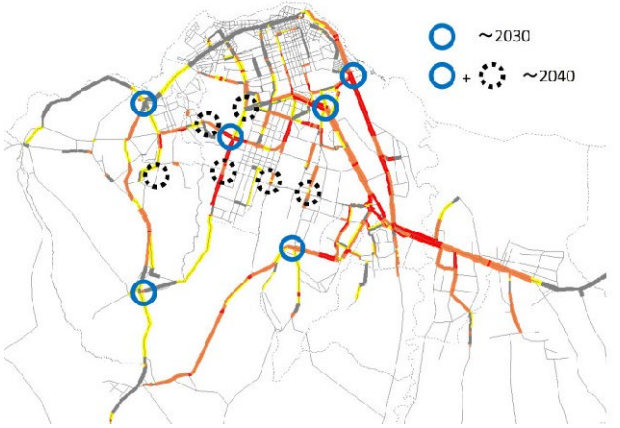
<b>Code du projet :</b> RD-SR-IA1	<b>Nom du projet:</b> Route secondaire est-ouest (1) entre les divisions occidentale et centrale.	<b>Sous secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WE à RD-RR-CW (1.2 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (4 voies : 1,2 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-IRR-WE, RD-RR-CW, RD-SR-W7, RD-SR-C3	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement initial : US\$ <u>27,2 Million</u> O&M Recurrent : US\$ <u>0,5 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

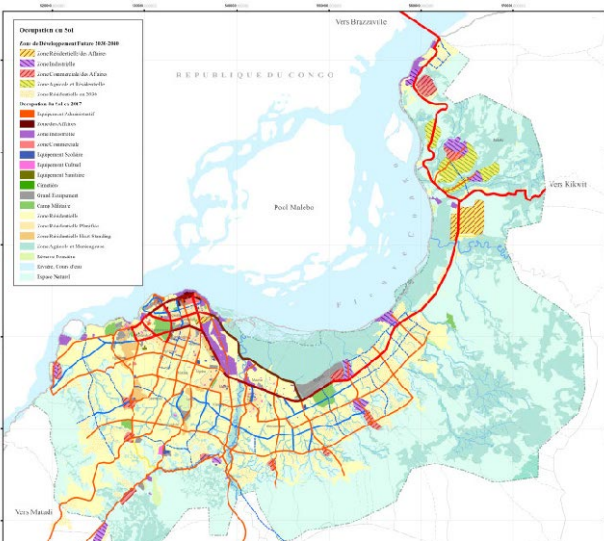
<b>Code du projet :</b> RD-EW-IB1	<b>Nom du projet:</b> Premier axe est-ouest entre les divisions du Centre et de l'Est.	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus																												
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain																												
<b>Lieu du projet :</b> De RD-RR-CN à RD-RR-EW (10.4 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans																												
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules																													
<b>3. Objectifs du projet</b> · Reconstruction of damaged sections (6-lane, 1,2 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-RR-CN, RD-RR-EW, RD-RR-ES																													
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD et OR																													
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD																													
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement Initial: <u>US\$ 18,3 Million</u> O&M Recurrent : <u>US\$ 2,5 M/an</u>	<b>10. Attentions particulières</b>																													
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  <table border="1" data-bbox="1182 1675 1417 1989"> <caption>Légende</caption> <tr><td>—</td><td>Nouvelle Construction (2-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Nouvelle Construction (4-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Nouvelle Construction (6-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Reconstruction (2-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Reconstruction (4-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Reconstruction (6-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Reconstruction (8-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Modernisation (2-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Modernisation (4-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Modernisation (6-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Modernisation (8-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Elargissement (4-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Elargissement (6-Voie)</td></tr> <tr><td>—</td><td>Elargissement (8-Voie)</td></tr> </table>	—	Nouvelle Construction (2-Voie)	—	Nouvelle Construction (4-Voie)	—	Nouvelle Construction (6-Voie)	—	Reconstruction (2-Voie)	—	Reconstruction (4-Voie)	—	Reconstruction (6-Voie)	—	Reconstruction (8-Voie)	—	Modernisation (2-Voie)	—	Modernisation (4-Voie)	—	Modernisation (6-Voie)	—	Modernisation (8-Voie)	—	Elargissement (4-Voie)	—	Elargissement (6-Voie)	—	Elargissement (8-Voie)
—	Nouvelle Construction (2-Voie)																													
—	Nouvelle Construction (4-Voie)																													
—	Nouvelle Construction (6-Voie)																													
—	Reconstruction (2-Voie)																													
—	Reconstruction (4-Voie)																													
—	Reconstruction (6-Voie)																													
—	Reconstruction (8-Voie)																													
—	Modernisation (2-Voie)																													
—	Modernisation (4-Voie)																													
—	Modernisation (6-Voie)																													
—	Modernisation (8-Voie)																													
—	Elargissement (4-Voie)																													
—	Elargissement (6-Voie)																													
—	Elargissement (8-Voie)																													

<b>Code du projet :</b> RD-EX-N1	<b>Nom du projet:</b> Autoroute urbaine (ligne de front de la rivière, section 1)	<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>Lieu du projet :</b> De RD-IRR-WN à RD-EX-AA (12.6 km)	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.	<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (6 voies : 12,5 km)	<b>4. Projets/secteurs apparentés</b> · Voie ferrée · RD-IRR-WN, RD-IRR-WE, RD-NS-C1, RD-PR-W1, RD-PR-C1, RD-EX-AA	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement initial : US\$ 212.6 Million Recurring O&M: US\$ 4.3 M/an	<b>10. Attentions particulières</b>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Ecosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ -Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L' économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Egalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du Projet:</b> RD-EX-AA		<b>Nom du projet:</b> Autoroute Urbain (ligne d'accès à l'aéroport)		<b>Sous Secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input checked="" type="checkbox"/> Coordonner le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Des transports Publics axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans	
<b>Lieu du projet :</b> De RD-EX-N1 à RD-RR-CN (2.0 km)			<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme		
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de transport ferroviaire de passagers à intervalle rapprochés. · Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les passagers de la voie ferrée, comme la vitesse et le confort.			<b>2. Avantages attendus</b> · Augmentation de la capacité de transport de l'itinéraire pour répondre à la demande de trafic future. · Amélioration du niveau de service pour l'exploitation des véhicules · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules		
<b>3. Objectifs du projet</b> · Nouvelle construction (6 voies : 2,0 km)			<b>4. Projets/ secteurs apparentés</b> · Aéroport · RD-RR-CN, RD-NS-C2, RD-EX-N1		
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>			<b>6. Agence de mise en œuvre</b> CI et OVD		
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé			<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> OVD		
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Investissement initial: US\$ <u>28,3 Million</u> O&M Recurrent : US\$ <u>0,6 M/an</u>			<b>10. Attentions particulières</b>		
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B- - Qualité de l'eau : B- - Déchets: B± - Autre impact de la pollution : B- 2) Environnement naturel - Écosystème: B- - Régime hydrique, inondation: B+ - Géologie: B- 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: B- - Pauvreté: B± - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : B+ - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B± - Séparation des communautés: B- - Ressources historiques et culturelles: B- - Paysage: B+ - Égalité de sexe: B+ - Sanitation, états de santé publique, etc.: B+ - Accidents, Délit: B± - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B±			<b>12. Carte de localisation</b> 		
[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte					

<b>Code du Projet</b> RD-FO	<b>Project Name</b> Installation de Flyover	<b>Sous-secteur du transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input checked="" type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 2 ans /point
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa, Zone urbaine	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> · Augmenter la capacité de circulation aux intersections où la circulation est libre.	<b>2. Avantages attendus</b> · Réduire la congestion de la circulation à chaque intersection.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Installation d'un viaduc (6 intersections)". · Nombre de voies : 2 voies dans les deux sens.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Amélioration des grandes intersections et du "pôle" (TM-1)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> La période de construction devrait être déterminée en surveillant la demande future de trafic et l'état d'avancement des plans d'aménagement des routes. La coordination avec les services de transport Publique est également essentielle.	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Cellule Infrastructure, MITPR · OR, OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · OR, OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial: US\$ 212 Million · O&M Recurrent : US\$ 4.2 Million/an	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B± - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: A+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <b>[Légendé]:</b>            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact            -: Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte         </div>	<b>12. Carte de localisation</b> 	

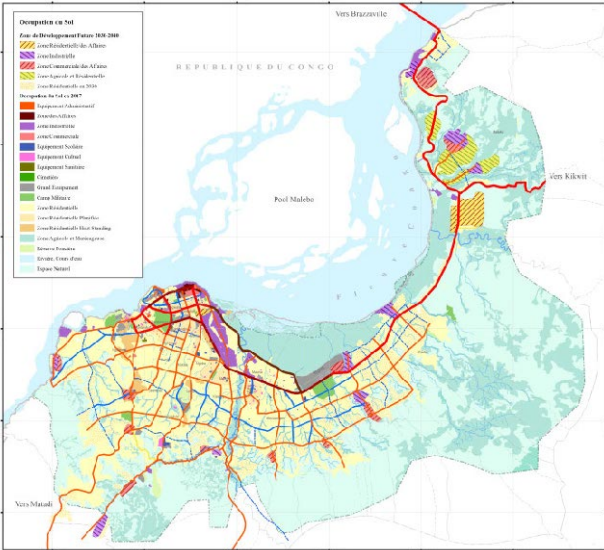
## **ANN 1.5 Projets de gestion du trafic**

<b>Code du projet :</b> TM-1	<b>Nom du projet:</b> Révision de la politique de développement des parcs de stationnement	<b>Sous-secteur du transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Points de goullets d'étranglement dans la zone urbaine de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input checked="" type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une bonne gestion du stationnement.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction de la demande de déplacements vers le centre-ville ;</li> <li>Augmentation de la capacité de trafic sur les routes principales.</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Définition et classification du parking ;</li> <li>Clarification du rôle entre les installations de parking sur la chaussée et à côté de la chaussée ;</li> <li>Révision de la réglementation relative à la fiscalité du stationnement ;</li> <li>Contrôle et soutien du développement des parkings par le secteur privé ;</li> <li>Interdiction de stationnement sur rue et d'arrêt sur les routes principales, les voies prioritaires pour les bus et le réseau BRT.</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion du stationnement sur rue (TM-5)</li> <li>Application stricte du stationnement illégal (TM-6)</li> <li>Développement d'un parc de stationnement exploité selon le modèle PPP (TM-7)</li> <li>Parking Carte de localisation et Système de guidage de parking(TM-8)</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city</li> </ul>	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Ville de Kinshasa</li> </ul>	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Coût de l'étude: <u>US\$ 0.7 Million</u></li> </ul>	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  <p align="center">Occupation du sol et Réseau de Transport Futur : 2030</p>

<b>Code du projet :</b> TM-2	<b>Nom du projet:</b> Amélioration des grandes intersections et du "pôle".	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 5 ans
<b>Lieu du projet :</b> Points de goulots d'étranglement dans la zone urbaine de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Éliminer les goulots d'étranglement ; · Pour assurer une circulation fluide.	<b>2. Avantages attendus</b> · Allègement de la congestion du trafic aux points de goulet d'étranglement ; · Diminution des accidents de circulation.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Amélioration des intersections surdimensionnées en les rendant plus compactes ; · Amélioration des intersections multiples par intégration pour créer des intersections simples ; · Amélioration des carrefours en remplaçant les par les feux de circulation.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Introduction de systèmes améliorés de contrôle des feux de circulation (TM-2) · Élaboration d'un règlement sur la bonne circulation (TM-3)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · CI, MITPR · OR, OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · OR, OVD	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial: US \$ <u>26.9 Million</u>	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Équipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 



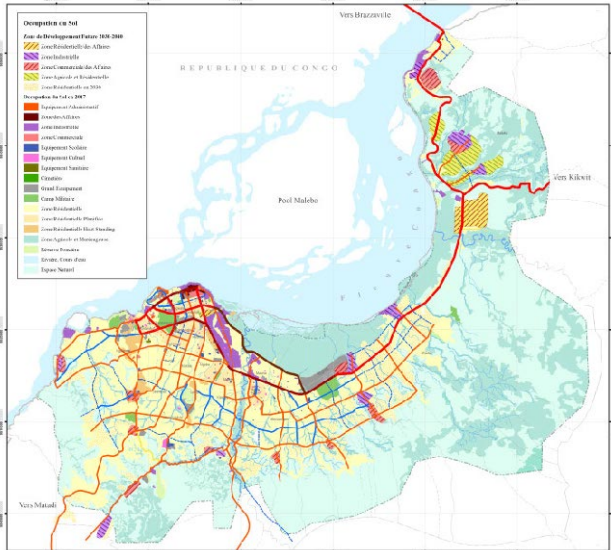
<b>Code du projet :</b> TM-3	<b>Nom du projet:</b> Gestion du parking sur la chaussée	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Quartier central des affaires et autour des marchés à Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Réaliser une bonne gestion du parking sur la chaussée.	<b>2. Avantages attendus</b> · Réduction de la demande de déplacements vers le centre-ville ; · Augmentation de la capacité de trafic sur les routes principales.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Utilisation efficace des installations du parking à côté de la chaussée existantes ; · Introduction d'un système de taxe de parking pour le stationnement sur la chaussée dans les zones désignées ; · Interdiction de stationner sur la chaussée à l'extérieur des zones désignées.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Révision de la politique de développement des parcs de stationnement (TM-4) · Gestion du stationnement sur rue (TM-5) · Application stricte du stationnement illégal (TM-6) · Parking Carte de localisation et Système de guidage de parking(TM-8)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city · Secteur privé	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de l'étude: <b>US\$ 0.7 Million -</b>	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <b>[[Légende]:</b>            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact            - : Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte         </div>	<b>12. Carte de localisation</b>  Occupation du sol et Réseau de Transport Futur : 2030	

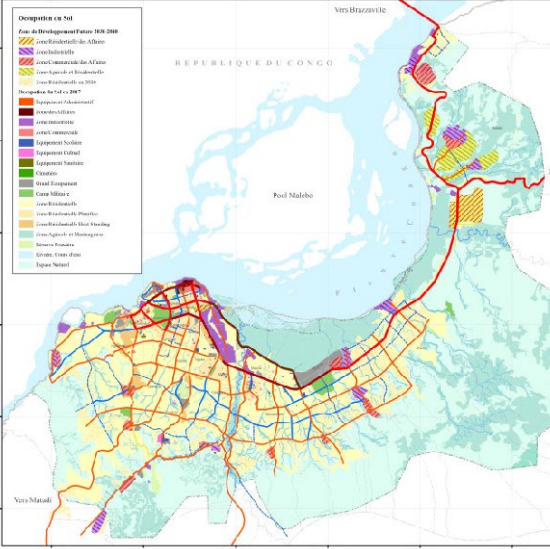
<b>Code du projet:</b> <b>TM-4</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Application stricte du stationnement illégal</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 2 ans
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> Quartier central des affaires et autour des marchés à Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Réaliser une bonne gestion du Parking sur la chaussée.	<b>2. Avantages attendus</b> · Réduction de la demande de déplacements en voiture particulière vers le centre-ville ; · Augmentation de la capacité de trafic sur les routes principales.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Signalisation claire et visible de l'absence de zones de parking (le stationnement sur la chaussée devrait être interdit sur les routes principales) ; · Fixer des autocollants, des serre-joints ou d'autres dispositifs aux véhicules stationnés illégalement ; · L'application de la loi du parking illégal en utilisant des sociétés privées.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Révision de la politique de développement des parcs de stationnement (TM-4) · Gestion du stationnement sur rue (TM-5) · Application stricte du stationnement illégal (TM-6) · Parking Carte de localisation et Système de guidage de parking(TM-8)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Police de Circulation Routière (PCR) · Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city · Secteur privé	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de l'étude <b>US\$ 0.7 Million</b>	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  <p>Occupation du sol et Réseau de Transport Futur : 2030</p>

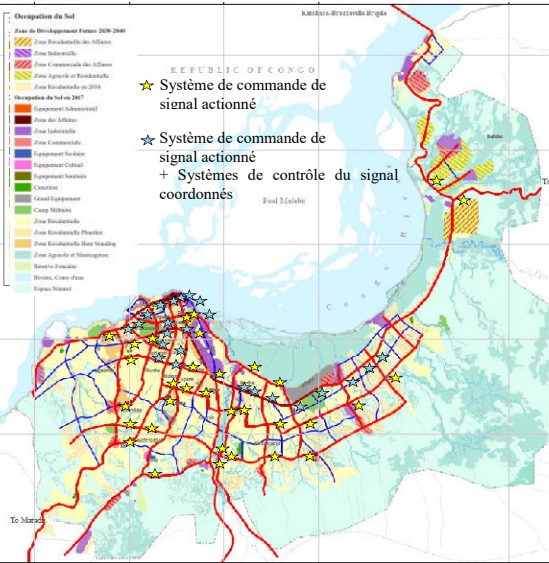
<b>Code du projet :</b> TM-5	<b>Nom du projet:</b> Mise en place d'un parking exploité selon le modèle PPP	<b>Sous-secteur du transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 3 ans
<b>Lieu du projet :</b> Quartier central des affaires et autour des marchés à Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Fournir des installations de parking pour les visiteurs dans les zones commerciales.	<b>2. Avantages attendus</b> · Réduction de la congestion de la circulation dans les aires de stationnement avoisinantes par la réduction du nombre de véhicules à la recherche de places de stationnement ; · Augmentation de la capacité de trafic sur les routes principales.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Introduction et exploitation d'installations de stationnement hors rue selon le modèle de partenariat Publique-privé (3 emplacements, 3 étages).	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Révision de la politique de développement des parcs de stationnement (TM-4) · Gestion du stationnement sur rue (TM-5) · Application stricte du stationnement illégal (TM-6) · Parking Carte de localisation et Système de guidage de parking(TM-8)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city · Private sector	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city · Secteur privé	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial : 13,9 millions de dollars US	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <b>[Légende]:</b>            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact            -: Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte         </div>	<b>12. Carte de localisation</b>  <p style="text-align: center;">Occupation du sol et Réseau de Transport Futur : 2030</p>	

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

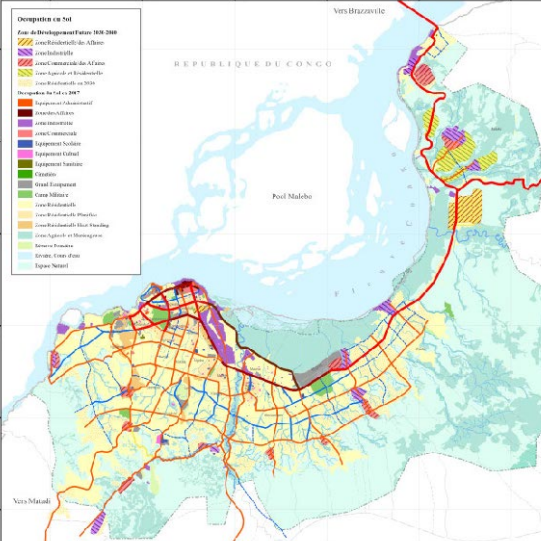
<b>Code du projet :</b> TM-6	<b>Nom du projet:</b> Transférer la demande de trafic des heures de pointe dans le centre-ville. (décalage d'heure de pointe)	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 1 an
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa Zone urbaine		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Réduire la demande de déplacements aux heures de pointe en faisant passer les heures de départ des heures de pointe aux heures creuses en collaboration entre le gouvernement, le secteur privé et les écoles.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Allègement de trafic de la circulation aux heures de pointe ;</li> <li>· Réduire le temps de trajet jusqu'à la destination aux heures de pointe.</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Introduction d'un programme ou d'une campagne d'horaires flexibles au sein du gouvernement et des entreprises privées.</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Introduction de systèmes améliorés de contrôle des feux de circulation (TM-2)</li> <li>· Fourniture d'informations routières pour le choix de l'itinéraire en utilisant les STI (TM-9)</li> <li>· Transfert de la demande de trafic de l'heure de pointe au centre-ville (TM-10)</li> <li>· Restriction de l'utilisation des véhicules dans le centre-ville (TM-12)</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Ville de Kinshasa</li> </ul>	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Ville de Kinshasa</li> <li>· Secteur privé</li> </ul>	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Coûts d'Investissement initial</li> </ul>	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: B+ - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  <p>Occupation du sol et Réseau de Transport Futur : 2030</p>

<b>Code du projet :</b> TM-7	<b>Nom du projet:</b> Restriction de l'utilisation des véhicules dans le centre-ville	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa Zone urbaine		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Réduire la demande de transport dans le centre-ville en encourageant le transfert modal de la voiture particulière vers les transports Publiques.		<b>2. Avantages attendus</b> · Promotion of utilization for Publique transport; · Alleviation of traffic congestion in the city centre.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Introduction d'un système de taxe de parking pour le stationnement sur la chaussée aux endroits désignés (TM-5). · Interdiction de stationnement sur la chaussée à l'extérieur des zones désignées (TM-5) · Introduction du parking extérieure (TM-11)		<b>4. Liens avec d'autre projets/secteurs</b> · Gestion du stationnement sur rue (TM-5) · Introduction du parking extérieure (TM-11)
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ville de Kinshasa
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Publique-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Ville de Kinshasa · Secteur privé
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coûts d'Investissement initial :		<b>10. Attentions particulières</b> N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D -Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B+ - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  <p>Occupation du sol et Réseau de Transport Futur : 2030</p>

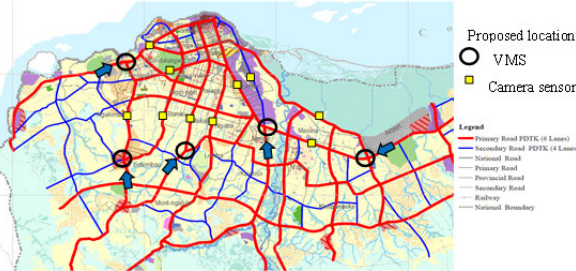
<b>Code du projet :</b> TM-8	<b>Nom du projet:</b> Carte de localisation de Parking et le Système de guidage de parking	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Quartier central des affaires et autour des marchés à Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 1 an
<b>1. Objectifs du projet</b> · Empêcher les véhicules de chercher une place de stationnement en fournissant des informations sur le stationnement dans les zones commerciales.	<b>2. Avantages attendus</b> · Réduction de la congestion de trafic dans les zones de parking proches par la réduction du nombre de véhicules à la recherche d'une place de parking.	
<b>3. Objectifs du projet</b> [Mise à disposition de parking Carte de localisation] (Court terme) -Aménagement et mise à disposition de parking Carte de localisation. Collecte de données [Collecte des données] -Développement d'un système de collecte d'informations sur les emplacements de parking et les places gratuites en temps réel auprès de chaque opérateur de parking. [Fourniture d'un système de guidage de stationnement] -Développement d'un système de guidage de stationnement pour fournir des informations à l'aide de panneaux d'information sur le stationnement, de sites Web et d'applications pour téléphones intelligents.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Révision de la politique de développement des parcs de stationnement (TM-4) · Gestion du stationnement sur rue (TM-5) · Application stricte du stationnement illégal (TM-6) · Développement d'un parc de stationnement exploité selon le modèle PPP (TM-7)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs, Kinshasa city · Secteur privé	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Publique-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Ministry of Transport, Sports, Youth and Leisure, Kinshasa city · Private sector	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial: US\$ 13.9Million	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D -Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  <p>Occupation du sol et Réseau de Transport Futur : 2030</p>


<b>Code du projet :</b> TM-9	<b>Nom du projet:</b> Introduction de systèmes de contrôle des feux de circulation améliorés	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Période de réalisation Total 5ans
<b>Lieu du projet :</b> Intersections dans les routes primaires et secondaires à Kinshasa City	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 5ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Atténuer les embouteillages ;</li> <li>Assurer la fluidité de la circulation et la Sécurité routière.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Allègement de la congestion du trafic aux points de goulet d'étranglement ;</li> <li>Diminution des accidents de circulation.</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> [Phase 1] environ 60 intersections <ul style="list-style-type: none"> <li>Introduction d'un système de contrôle des feux de circulation aux intersections des routes primaires ;</li> <li>Introduction d'une voie de virage à gauche et d'une phase de virage à gauche.</li> </ul> [Phase 2] environ 25 intersections <ul style="list-style-type: none"> <li>Introduction de systèmes coordonnés de contrôle des signaux aux intersections des routes primaires.</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des grandes intersections et du "pôle" (TM-1)</li> <li>Élaboration d'un règlement sur la fluidité de la circulation (TM-3)</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>CI, MITPR</li> <li>OR, OVD</li> </ul>	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR)</li> </ul>	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Coût d'Investissement initial : 29,1 millions de dollars US (feux de circulation, contrôleur, détecteur de véhicule, etc.)</li> <li>O&amp;M Récurrent : US\$ 0,04Million/an</li> </ul>	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Équipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b>  Réseau de Transport Futur : 2030

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
**Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1**

<b>Code du projet :</b> <b>TM-10</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Élaboration d'un règlement sur la fluidité de la circulation</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>Lieu du projet :</b> Intersections dans les routes primaires et secondaires à Kinshasa City	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 2 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Atténuer les embouteillages ; · Pour assurer la fluidité de la circulation et la Sécurité routière.	<b>2. Avantages attendus</b> · Allègement de la congestion du trafic aux points de goulet d'étranglement ; · Diminution des accidents de circulation.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Élaboration d'une réglementation pour la fluidité du trafic. · (Pas de règle du virage à gauche, rues à sens unique) ; · Identification du point d'amélioration ; · Introduction d'une bande médiane ou d'enseignes.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Amélioration des grandes intersections et du "pôle" (TM-1) · Introduction de systèmes améliorés de contrôle des feux de circulation (TM-2)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · OR, OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR)	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de l'étude : 0,7 Millions de dollars US	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

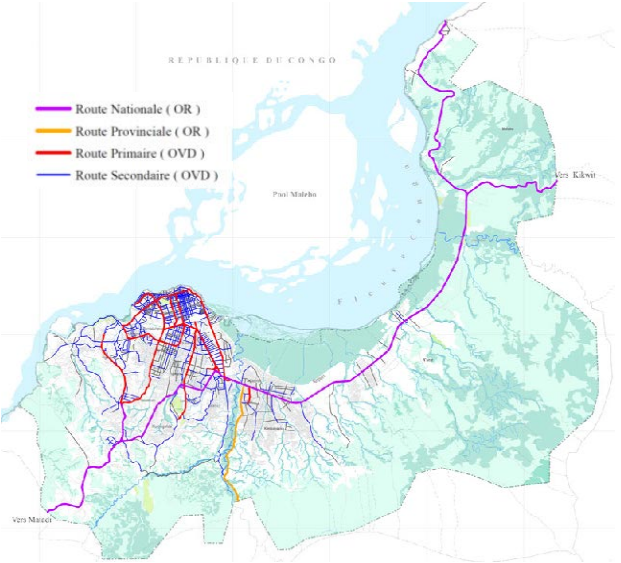



<b>Code du projet:</b> TM-11	<b>Nom du projet:</b> Fourniture d'informations routières pour le choix de l'itinéraire par l'utilisation des STI (changement d'itinéraire)	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Routes primaires dans la ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 3 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Maximiser la fonction du réseau routier en fournissant des informations en temps réel sur la circulation et les incidents de circulation ; · Pour aider le conducteur à choisir un itinéraire approprié ; · Optimiser la circulation.	<b>2. Avantages attendus</b> · Réduire le temps de trajet jusqu'à la destination en sélectionnant l'itinéraire en fonction des informations routières en temps réel.	
<b>3. Objectifs du projet</b> [Traffic données collection] · Installation de caméras de vidéosurveillance pour détecter les conditions de circulation (congestion, accidents, etc.) à l'aide d'un programme de traitement d'images à 15 endroits. [Data processing] · Élaboration d'un système de traitement pour la détection des incidents ; · Élaboration d'un système d'analyse sur l'accumulation d'informations précises sur la congestion et le contrôle de Trafic. [Information provision] · Élaboration d'un système de fourniture d'informations par le biais des applications Internet/smartphone ; · Installation de VMS sur les Routes pour fournir des informations sur le trafic (8 sites)	<b>4. Liens avec d'autre projets/secteurs</b> · Introduction de systèmes améliorés de contrôle des feux de circulation (TM-2) · Transférer la demande de trafic des heures de pointe dans le centre-ville (TM-10) · Introduction du parc-o-bus (TM-11) · Restriction de l'utilisation des véhicules dans le centre-ville (TM-12)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> Ce projet devrait être réalisé après la construction d'une route alternative.	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · CI, MITPR · OR, OVD	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · CNPR · OR	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Coût d'Investissement initial : 8,6 millions de dollars US	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D - Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> TM-12	<b>Nom du projet:</b> Introduction du stationnement incitatif (changement de mode)	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<b>Période de réalisation</b> Total 3 ans
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa zone Urbaine		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Réduire la demande de transport dans le centre-ville en encourageant le transfert modal de la voiture particulière vers les transports Publiques.	<b>2. Avantages attendus</b> · Promotion de l'utilisation des transports Publiques ; · Réduction de la congestion de la circulation dans le centre-ville.	
<b>3. Objectifs du projet</b> [Parc et Installations de transport] Présentation du parc et des installations de transport dans la zone Extérieure. [Fourniture d'informations sur le transfert] Élaboration d'un système de fourniture d'information sur les transferts pour les utilisateurs au moyen d'applications pour téléphones intelligents.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Introduction de systèmes améliorés de contrôle des feux de circulation (TM-2) · Fourniture d'informations routières pour le choix de l'itinéraire en utilisant les STI (TM-9) · Transfert de la demande de trafic de l'heure de pointe au centre-ville (TM-10) · Restriction de l'utilisation des véhicules dans le centre-ville (TM-12)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> Ce projet devrait être réalisé après la mise en œuvre des voies prioritaires pour les autobus et des projets BRT.	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ville de Kinshasa	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Ville de Kinshasa · Secteur privé	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial : 24,2 millions de dollars US	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: B+ - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D [[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 	

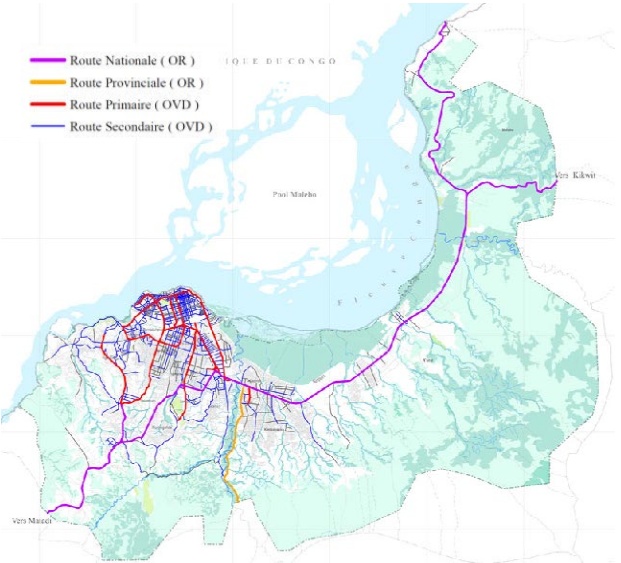
<b>Code du projet:</b> TM-13	<b>Nom du projet:</b> Installation d'un système de localisation des autobus pour fournir de l'information	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa Zone urbaine	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 2 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> [Opérateur de bus] · Obtenir la situation opérationnelle actuelle de chaque bus (emplacement, statut, vitesse de déplacement) ; · Analyser les itinéraires d'autobus appropriés et donner des instructions à ce sujet par un directeur des opérations. [Utilisateur de Bus ] · Améliorer la qualité du service de bus, par exemple en diffusant des informations en temps réel sur l'arrivée des bus ; · Promouvoir le passage de la voiture particulière aux transports Publiques.		<b>2. Avantages attendus</b> · Promotion de l'utilisation des transports Publiques.
<b>3. Objectifs du projet</b> [collectes des données] · Installation d'équipements pour la transmission d'informations de localisation sur chaque bus (environ 650 bus). [Traitement des données] · Développement d'un système de traitement de la base de données de collecte (localisation, statut, vitesse de déplacement). [Système d'information sur la localisation des bus]. Développement d'un système d'information sur la localisation des autobus pour fournir de l'information sur les sites Web et les applications pour téléphones intelligents.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Mise en œuvre de projets de voies prioritaires BRT et de voies réservées aux autobus · Introduction du parc-o-bus (TM-11)
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> Ce projet devrait être réalisé après la mise en œuvre des voies prioritaires pour les autobus et des projets BRT.		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · TRANSCO, New TransKin
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · TRANSCO, New TransKin
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial : 1,8 million de dollars US		<b>10. Attentions particulières</b> N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b> <p>[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte</p>

## **ANN 1.6      Projets de sécurité routière**

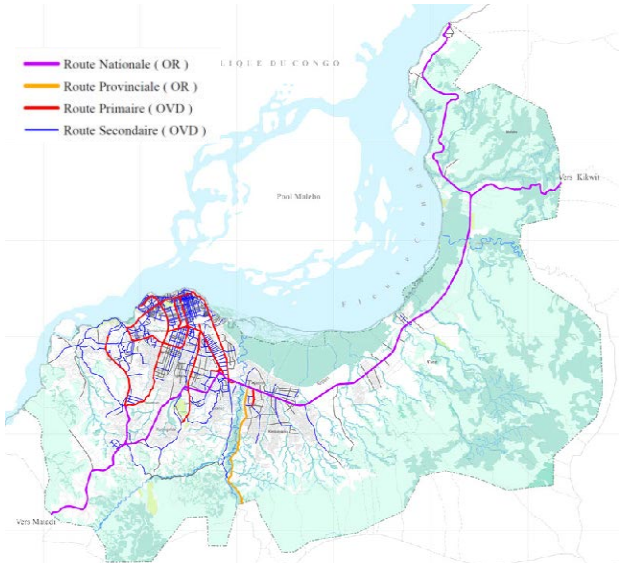
<b>Code du projet :</b> TS-1	<b>Nom du projet:</b> Élaboration et mise en œuvre d'un système de base de données sur les accidents de circulation routière.	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux	
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa (Province entière) comme un projet pilote, La base de données devrait être un système national.		<b>Priorité du projet</b> <input checked="" type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Establish systematic data collection procedure;</li> <li>Enables accident analysis (e.g. blackspots).</li> </ul>		<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la transparence des indicateurs de suivi ;</li> <li>Diminution des accidents de circulation, des décès et des blessés.</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Review accident data collection system;</li> <li>Revise data collection reporting form;</li> <li>Develop a data system;</li> <li>Implement a database system in Kinshasa as pilot project.</li> </ul>		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>N/A</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC), Police nationale congolaise (PNC)</li> </ul>	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR)</li> </ul>	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>2.0 millions de dollars É.-U.</li> </ul>		<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>La collecte de données sur les accidents auprès de la PCR, du CNPR et des hôpitaux doit être intégrée.</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: A+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	
		<b>12. Carte de localisation</b> 	

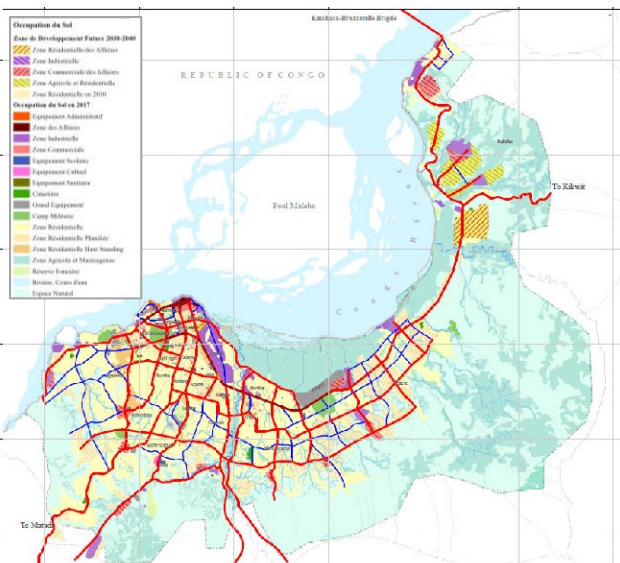
<b>Code du projet :</b> TS-2	<b>Nom du projet:</b> Mise en œuvre continue de l'éducation et de la sensibilisation à la sécurité des routes.	<b>Sous-secteur de transport</b>
<b>Politique des transports urbains :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande</li> <li><input type="checkbox"/> Aménagement du réseau</li> <li><input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous</li> <li><input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement</li> <li><input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain.</li> <li><input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation</li> <li><input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité</li> <li><input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux</li> </ul>		<input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Urgent</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Court terme</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme</li> </ul>	<b>Période de réalisation</b> Chaque année
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Selection of targets for awareness campaign;</li> <li>· Development of programs as school curriculum;</li> <li>· Implementation of activities continuously.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Réduire le nombre d'accident de circulation mortels et graves.</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Élaborer un programme d'éducation pour les enfants d'âge scolaire ;</li> <li>· Fixer des objectifs et élaborer un programme de campagne pour chaque année ;</li> <li>· Mise en œuvre d'une campagne pour la sécurité routière.</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Ministère de l'Education</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· N/A</li> </ul>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)</li> <li>· Ministère de l'Education</li> </ul>	
<b>7. Programme de financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Publique Sector of RDC</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> International Donors</li> <li><input type="checkbox"/> Publique Private Partnership</li> <li><input type="checkbox"/> Private Sector Initiative</li> </ul>	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR)</li> <li>· ONG</li> </ul>	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 1,0 million de dollars US/an (budget annuel)</li> </ul>	<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· N/A</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 80%;"> <p>1) Pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualité de l'air: D</li> <li>- Qualité de l'eau: D</li> <li>- Déchets: D</li> <li>- Autre impact de la pollution: D</li> </ul> <p>2) Environnement naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecosystème: D</li> <li>- Régime hydrique, inondation: D</li> <li>- Géologie: D</li> </ul> <p>3) Environnement social et économique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D</li> <li>- Pauvreté: D</li> <li>- L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D</li> <li>- L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D</li> <li>- Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: D</li> <li>- Institutions sociales: D</li> <li>- Séparation physique des communautés : D</li> <li>- Ressources historiques et culturelles: D</li> <li>- Paysage: D</li> <li>- Genre: D</li> <li>- Assainissement, état de santé publique, etc. : D</li> <li>- Accidents, Délit: A+</li> <li>- Changement climatique, impacts transfrontaliers: D</li> </ul> </div> <div style="width: 15%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>[[Légende]:</b></p> <p>A: Impact significatif</p> <p>B: Impact modéré</p> <p>C: Inconnu pour le moment</p> <p>D: Pas d'impact</p> <p>- : Impact négatif</p> <p>+: Impact positif</p> <p>±: Impact mixte</p> </div> </div>	<b>12. Carte de localisation</b> 	


<b>Code du projet :</b> TS-3	<b>Nom du projet:</b> Développement d'un plan d'action de sécurité routière pour Kinshasa	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Améliorer la Sécurité routière à Kinshasa City ; · Travailler en étroite collaboration avec la stratégie nationale de sécurité routière et les organisations pertinentes.		<b>2. Avantages attendus</b> · Diminution des accidents de circulation, des décès et des blessés ; · Mise en œuvre des activités de sécurité des routes avec les organisations concernées de manière cohérente.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Development of a Route safety action plan; · Implementation of the action plan; · Monitoring of activities and organizing a coordination group with relevant stakeholders.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> Stratégie nationale de sécurité routière (rédigé à PDNIT)
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> Stratégie nationale de sécurité routière		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Gouvernement Provincial de Kinshasa, Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Publique-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · N/A
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de l'étude : 0.7 Millions de dollars US · Suivi/évaluation : 0.1 million de dollars US /3 ans		<b>10. Attentions particulières</b> · The Route safety action plan for Kinshasa should be implemented in line with the national Route safety strategy.
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc.: D - Accidents, Délit: A+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b> [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte 

<b>Code du projet:</b> TS-4	<b>Nom du projet:</b> Identification et plan d'amélioration des Blackspots	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		
<b>Lieu du projet :</b> Routes primaires et secondaires dans la ville de Kinshasa, en particulier aux intersections.		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Amélioration efficace des endroits susceptibles de provoquer des accidents.	<b>2. Avantages attendus</b> · Visualiser sur une carte les endroits à risque d'accidents de la route ; · Diminution des accidents de circulation, des décès et des blessés.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Développement d'un système d'analyse de données ; · Identification et priorisation des points noirs ; · Diagnostic et plan d'amélioration de la conception sur chaque site ; · Mise en œuvre de l'amélioration.	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Élaboration et mise en œuvre d'un système de base de données sur les accidents de circulation routière (TS-2)	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC), · Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR)/OVD, OR	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Accident data management : Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR)	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de l'étude : 0,7 Millions de dollars US	<b>10. Attentions particulières</b> · N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 




<b>Code du projet :</b> TS-5	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de la signalisation des routes et du balisage des routes	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Routes dans la ville de Kinshasa, en particulier aux intersections.		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Amélioration de l'infrastructure routière pour la sécurité routière.		<b>2. Avantages attendus</b> · Contribuer au respect des règles de circulation par les usagers de la Route ; · Application juste et équitable des règles de la circulation.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Identification et priorisation de la signalisation des itinéraires et du balisage des itinéraires ; · Mise en œuvre de la signalisation et du balisage des itinéraires.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Autres projets de réhabilitation de routes.
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR) · Office des Routes (OR), Office des Voiries et Drainages (OVD)
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Panneau d'itinéraire (5 000 articles) : 2,0 Millions \$US · balisage des itinéraires (50 000 articles) : 2,1 millions de dollars US · Marquage des voies de circulation (30 000 km) : 0,75 millions de dollars EU  (Source: CNPR)		<b>10. Attentions particulières</b> · N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b>  [Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte

<b>Code du Projet:</b> TS-6	<b>Nom du projet:</b> Introduction de l'audit de sécurité routière obligatoire	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement	
<b>Lieu du projet :</b> Projets d'aménagement de routes dans la ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer d'améliorer le niveau de sécurité pour les projets d'aménagement de routes ;</li> <li>Réduire le risque d'accidents de la route par les étapes de conception, de construction et d'entretien.</li> </ul>		<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire le nombre d'accident de circulation, de décès et de blessés.</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Élaborer des lignes directrices pour l'audit de sécurité des routes ;</li> <li>Introduire l'audit de sécurité des routes pour les projets de développement de routes comme exigence.</li> </ul>		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>N/A</li> </ul>	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>N/A</li> </ul>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)</li> <li>Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR)</li> </ul>	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>CNPR</li> <li>OR, OVD, ACGT, CI</li> </ul>	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>0,7 Millions de dollars US</li> <li>Affecter dix pour cent du coût du projet à la sécurité routière.</li> </ul>		<b>10. Attentions particulières</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>N/A</li> </ul>	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <b>[Légende]:</b>            A: Impact significatif            B: Impact modéré            C: Inconnu pour le moment            D: Pas d'impact             - : Impact négatif            +: Impact positif            ±: Impact mixte         </div>		<b>12. Carte de localisation</b>  <p style="text-align: right;">(Future transport network 2030)</p>	


<b>Code du projet :</b> TS-7	<b>Nom du projet:</b> Mise à jour du Règlement sur la sécurité routière	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Niveau national et provincial		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Adoption du Code de la route révisé et rédigé en 2014.		<b>2. Avantages attendus</b> · L'application correcte de la loi par la mise à jour du Code de la route.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mettre en place un groupe de travail pour cette action ; · Réviser le plan du Code de la route ; · Soumettre le projet de loi du Code de la route à l'Assemblée nationale.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · N/A
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · N/A
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Révision du coût de l'étude : 0,35 Millions de dollars US		<b>10. Attentions particulières</b> · N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: B± - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: A+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b>  <p>[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte</p>

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
 Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> TS-8	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de l'équipement pour l'application de la loi	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input checked="" type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Routes nationales ; routes provinciales ; routes primaires dans la ville de Kinshasa.		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Application stricte et équitable de la loi pour excès de vitesse.		<b>2. Avantages attendus</b> · Réduire le nombre d'accident de circulation mortels et graves.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Installation de caméras automatisées de contrôle de la vitesse ; · Acheter des véhicules pour l'application de la loi ; · Formation des agents de la PCR (renforcement des capacités).		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · N/A
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Police nationale congolaise (PNC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · PNC
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Radars (10 caméras) : 0,85 million de dollars US · Véhicule de contrôle (10 voitures) : 0,35 Millions de dollars US (Total 1,2 million de dollars US)		<b>10. Attentions particulières</b> · N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> TS-9	<b>Nom du projet:</b> Construction d'une école modèle de formation pour le permis de conduire.	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Improvement of the driving test Environnement.		<b>2. Avantages attendus</b> · Amélioration des comportements des conducteurs.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Conception conceptuelle et sélection d'un emplacement ; · Concevoir une école de formation / acquisition de terrain ; · Construire un bâtiment et des installations ; · Formation du personnel.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · N/A
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR), CONADEP
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · 10,0 millions de dollars US (hors acquisition de terrains)		<b>10. Attentions particulières</b> · N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: B± - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b>  <p>[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ±: Impact mixte</p>

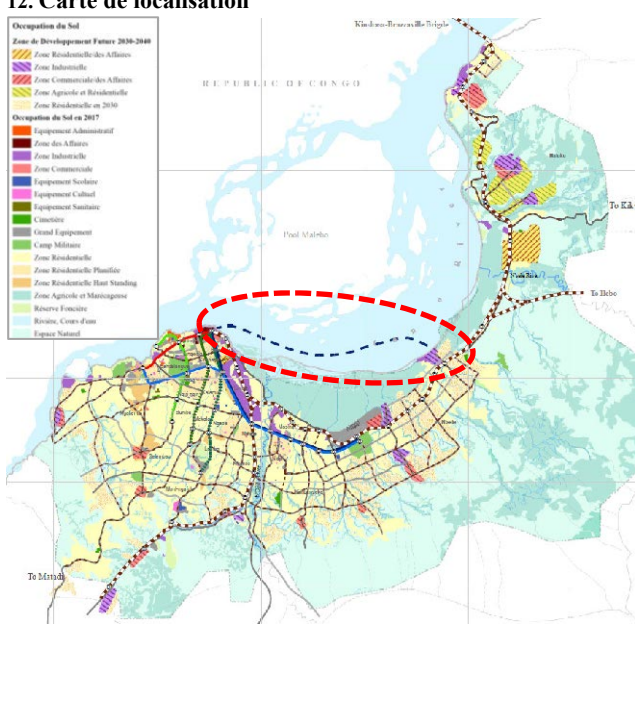
Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
**Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1**

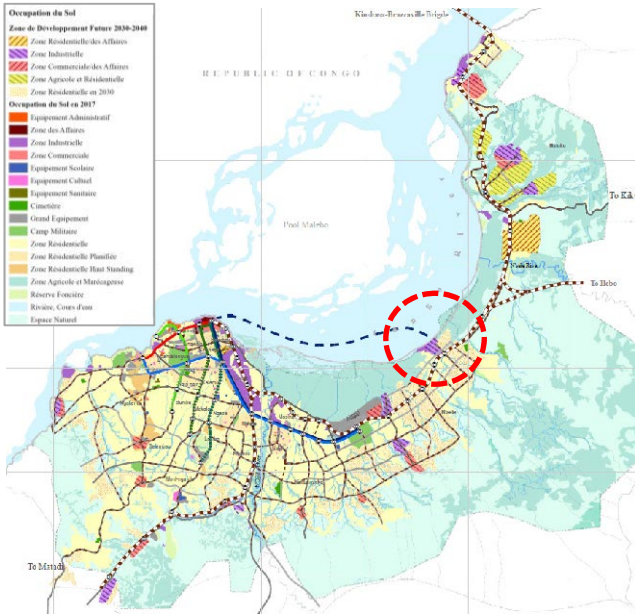
<b>Code du projet :</b> TS-10	<b>Nom du projet:</b> Introduction of Demerit Point System for Driving Licence	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Routes primaires dans la ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Une application stricte et équitable de la loi pour les excès de vitesse		<b>2. Avantages attendus</b> · Réduire le nombre d'accident de circulation mortels et graves.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Étude du système de points d'inaptitude ; · Modification de la loi du Code de la route.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · N/A
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Application de la loi : Police de Circulation Routière (PCR)
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût de l'étude: US\$ 0,35 Million		<b>10. Attentions particulières</b> · N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> TS-11	<b>Nom du projet:</b> Amélioration de la mobilité et des services médicaux pour le sauvetage en cas d'accident.	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input checked="" type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Amélioration de la prise en charge des victimes après un accident ; · Renforcement des plates-formes techniques des hôpitaux par la mise à disposition de ressources humaines.		<b>2. Avantages attendus</b> · Sauver la vie de la victime autant que possible ; · Soins de traumatologie des victimes.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Assurer la mobilité (véhicule d'urgence, ambulance) des équipes de secours ; · Améliorer la capacité du personnel hospitalier.		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Police nationale congolaise (PNC), Croix-Rouge
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Ministère de la Santé Publique.
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Croix-Rouge · Service d'incendie
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Achat de véhicules : 0,7 Millions de dollars US · Formation : 3,5 millions de dollars US		<b>10. Attentions particulières</b> N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Pauvreté: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		<b>12. Carte de localisation</b> <p>[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte</p>

## **ANN 1.7      Projets de transport fluvial**



<b>Code du projet :</b> TW-1	<b>Nom du projet:</b> <b>Service de ferry : du quartier d'affaires (Beach Ngobila) - Port de Kinkole</b>	<b>Sous-secteur de transport</b> <input checked="" type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Customer-oriented Publique Transport <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> 1 an pour la préparation 9 ans d'exploitation
<b>1. Objectifs du projet</b> · Réduire la demande de transport sur le boulevard Congo-Japon et Lumumba en encourageant le transfert modal des véhicules privés vers les transports Publiques.	<b>2. Avantages attendus</b> · Promotion de l'utilisation des transports Publiques · Économies de temps de déplacement et de coûts d'exploitation des véhicules entre le quartier d'affaires et Kinkole.	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Préparation du bateaux ferry (6 bateaux) · Exploitation de services de ferry : de Beach Ngobila - Port de Kinkole (20 km)	<b>4. Linkages with Other Projects/Sector</b> · Route Aménagement du réseau and BRT service to Kinkole Port	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · Beach Ngobila est disponible pour ce nouveau service de ferry.	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Gouvernement Provincial de Kinshasa, Ministère de Transport et Vies de Communications (MTVC) · Société Commerciale des Transports et des Ports / Commercial Society of Transport and Ports (SCTP)	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Baillleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Publique-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Société Commerciale des Transports et des Ports / Commercial Society of Transport and Ports (SCTP)	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial (acquisition de navires) : 18,42 Millions de \$EU · O & M : US\$ 3.00 Million/an	<b>10. Attentions particulières</b> · Aucun	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: B+ - Qualité de l'eau: D - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D -Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: D - Poor: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : B+ - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publiques, infrastructure, services sociaux: B+ - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : B+ - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: B+ - Changement climatique, impacts transfrontaliers: B+	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> 

<b>Code du projet :</b> TW-2	<b>Nom du projet:</b> Aménagement du port de passager de Kinkole	<b>Sous-secteur de transport</b> <input checked="" type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus
<b>Politique des transports urbains :</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input checked="" type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input type="checkbox"/> Coordination, autorités et financement		<input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Lieu du projet :</b> Kinkole, Ville de Kinshasa		<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme
<b>1. Objectifs du projet</b> · Exploiter un service de ferry entre le quartier d'affaire (Beach Ngobila) et le port de Kinkole.		<b>2. Avantages attendus</b> · Promotion de l'utilisation des transports Publics
<b>3. Objectifs du projet</b> · Construction d'une installation terrestre pour l'aérogare et les parcs de stationnement. · Construction d'une installation d'amarrage pour les ferry-boats		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> · Aménagement du réseau de routes et un service de BRT vers le port de Kinkole.
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b> · N/A		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> · Kinshasa Provincial Gouvernement, Ministère de transport et de communication (MTVC) · Société Commerciale des Transports et des Ports / Commercial Society of Transport and Ports (SCTP)
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> · Société Commerciale des Transports et des Ports / Commercial Society of Transport and Ports (SCTP)
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> · Coût d'Investissement initial: US\$ <u>45.15 Million</u> · O & M : US\$ <u>1.81 Million/an</u>		<b>10. Attentions particulières</b> · Une Délocalisation minimale peut être nécessaire pour l'aménagement du port de Kinkole.
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - Qualité de l'air: D - Qualité de l'eau: B- - Déchets: D - Autre impact de la pollution: D 2) Environnement naturel - Ecosystème: D - Régime hydrique, inondation: D - Géologie: D 3) Environnement social et économique - Délocalisation involontaire et/ou perte de biens: C- - Poor: D - L'économie locale, comme l'emploi et les moyens de subsistance : D - L'occupation du sol, droits d'utilisation des ressources : D - Trafic/Equipements Publics, infrastructure, services sociaux: D - Institutions sociales: D - Séparation physique des communautés : D - Ressources historiques et culturelles: D - Paysage: D - Genre: D - Assainissement, état de santé publique, etc. : D - Accidents, Délit: D - Changement climatique, impacts transfrontaliers: D		[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte
		<b>12. Carte de localisation</b> 

**ANN 1.8      Projet d'arrangement institutionnel et financier**

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
 Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> IF-01	<b>Nom du projet:</b> Mise en place et fonctionnement du cadre institutionnel	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input checked="" type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input checked="" type="checkbox"/> Coordination, ressources humaines et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Gombe/ Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input checked="" type="checkbox"/> Urgent (Establishment) <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (Operation)	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Établir le cadre institutionnel comme méthode de conseil. · Remplir tous les rôles que le cadre institutionnel est censé remplir. · Prendre les mesures nécessaires à la préparation d'un cadre institutionnel réussi.		<b>2. Avantages attendus</b> · Coordination among all stakeholders. · Periodic and continuous monitoring of each project. · Timely and feasible update of the M/P. · Smooth and gradual transfer to a succeeding institutional framework.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Mise en place du cadre institutionnel (y compris le processus juridique nécessaire, la mise en place de procédures d'activité et de formats standard, l'emploi de personnel d'appui et l'aménagement de l'espace d'activité) [Urgent]. · Suivi périodique et continu de chaque projet selon une condition définie [Moyen terme]. · La mise à jour du M/P [Moyen terme]. · Préparation de la mise en place d'un cadre institutionnel successif et de son transfert progressif [Moyen terme].		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> Chaque équipe de projet rendra compte de l'état d'avancement de la mise en œuvre au cadre institutionnel.
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) et experts/organisations externes.
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) et experts/organisations externes.
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Coût initial pour l'établissement : US\$20,500 Coût d'exploitation annuel: US\$110,000/an		<b>10. Attentions particulières</b> N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - N/A 2) Environnement naturel - N/A 3) Environnement social et économique - N/A		<b>12. Carte de localisation</b> N/A

[Légende]:  
 A: Impact significatif  
 B: Impact modéré  
 C: Inconnu pour le moment  
 D: Pas d'impact  
 - : Impact négatif  
 +: Impact positif  
 ±: Impact mixte

<b>Code du projet :</b> IF-02	<b>Nom du projet:</b> Renforcement des capacités	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input checked="" type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input checked="" type="checkbox"/> Coordination, ressources humaines et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Renforcer les capacités organisationnelles et humaines, afin de contribuer à une mise en œuvre harmonieuse du P/M.	<b>2. Avantages attendus</b> · L'acquisition et l'amélioration des compétences liées à ce qui suit ; - Coordination, Surveillance - Mise à jour du P/M - Communication, IT - Fonctionnement et entretien de l'équipement	
<b>3. Objectifs du projet</b> · Organiser des formations/ ateliers sur la coordination et le suivi pour les principaux membres du cadre de mise en œuvre au début de la mise en œuvre du P/M; le programme de formations/ateliers comprend l'élaboration de formats standard à appliquer à la mise en œuvre et au suivi du P/M [Court terme]. · Mener des formations sur la communication, l'exploitation et la maintenance des équipements informatiques et des équipements pour les personnes engagées dans la mise en œuvre du P/M [Moyen terme]. · Animation de formations/ateliers sur la mise à jour du M/P au cours du second semestre 2030 [Moyen terme].	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> Les capacités des organisations et du personnel engagés dans d'autres projets, donc la mise en œuvre sera améliorée.	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> Planifié par le Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) Fourni par des experts/organisations externes	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) et experts/organisations externes.	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Coût annuel : 25 500 \$US/an - Formation/atelier de coordination (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an) - Formation/atelier de suivi (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an) - Formation/atelier de mise à jour M/P (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an) - Formation en communication (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an) - Formation aux compétences informatiques (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an) - Formation à l'utilisation et à l'entretien de l'équipement (3 jours pour 10-15 personnes, 2 fois par an)	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - N/A 2) Environnement naturel - N/A 3) Environnement social et économique - N/A	<b>[Légende]:</b> A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif + : Impact positif ± : Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> N/A

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDTK  
**Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1**

<b>Code du Projet:</b> <b>IF-03</b>	<b>Nom du projet:</b> <b>Préparation de la réussite du cadre institutionnel</b>	<b>Sous-secteur du transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input checked="" type="checkbox"/> Coordination, ressources humaines et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<input checked="" type="checkbox"/> Institution/Financement <b>Période de réalisation</b> Total 5 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Préparer la mise en place d'une autorité en tant que cadre institutionnel succédant, pour traiter officiellement et unilatéralement toutes les questions de transport.</li> <li>Mettre en place progressivement un cadre institutionnel succédant, et transférer les rôles du cadre institutionnel jusqu'en 2030 à ce cadre institutionnel succédant.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un plan de transfert graduel sera élaboré.</li> <li>Les processus nécessaires, y compris l'obtention d'un statut juridique, seront pris en compte.</li> <li>Une autorité sera établie en tant que cadre institutionnel réussi, et les rôles et fonctions lui seront transférés progressivement et sans difficulté.</li> <li>Le cadre institutionnel initial sera dissous en 2030.</li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pour contribuer à la prise en charge progressive et sans failles de tous les rôles et fonctions d'une autorité nouvellement créée en tant que cadre institutionnel réussi ; toutes les activités nécessaires de la planification du calendrier seront réalisées au cours des cinq dernières années à l'horizon 2030. [Moyen terme]</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> Chaque équipe de projet commencera à rendre compte des progrès de la mise en œuvre au cadre institutionnel suivant et sera supervisée par ce dernier.	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> Planifié par le Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) Fourni par des experts/organisations externes	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) et experts/organisations externes.	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Coût annuel: 144 000 \$US/an*. * Estimation basée sur ce début à partir des cinq dernières années jusqu'en 2030, et n'inclut pas le paiement unique pour la mise en place d'une régie en tant que cadre institutionnel réussi.	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - N/A 2) Environnement naturel - N/A 3) Environnement social et économique - N/A	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> N/A

<b>Code du Projet</b> IF-02	<b>Nom du projet:</b> Renforcement des capacités	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input checked="" type="checkbox"/> Coordination, ressources humaines et financement <input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux		<input checked="" type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 10 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer les capacités organisationnelles et humaines, afin de contribuer à une mise en œuvre harmonieuse du P/M.</li> </ul>	<b>2. Avantages attendus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'acquisition et l'amélioration des compétences liées à ce qui suit ;               <ul style="list-style-type: none"> <li>Coordination, Surveillance</li> <li>Mise à jour du P/M</li> <li>Communication, IT</li> <li>Fonctionnement et entretien de l'équipement</li> </ul> </li> </ul>	
<b>3. Objectifs du projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Organiser des formations/ateliers sur la coordination et le suivi pour les principaux membres du cadre de mise en œuvre au début de la mise en œuvre du P/M ; le programme de formations/ateliers comprend l'élaboration de formats standard à appliquer à la mise en œuvre et au suivi du P/M [Court terme].</li> <li>Mener des formations sur la communication, l'exploitation et la maintenance des équipements informatiques et des équipements pour les personnes engagées dans la mise en œuvre du P/M [Moyen terme].</li> <li>Animation de formations/ateliers sur la mise à jour du M/P au cours du second semestre 2030[Moyen terme].</li> </ul>	<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> Les capacités des organisations et du personnel engagés dans d'autres projets, donc la mise en œuvre sera améliorée.	
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>	<b>6. Agence de mise en œuvre</b> Planifié par le Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) Fourni par des experts/organisations externes	
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Public de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé	<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) et experts/organisations externes.	
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Coût annuel : 25 500 \$US/an <ul style="list-style-type: none"> <li>Formation/atelier de coordination (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an)</li> <li>Formation/atelier de suivi (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an)</li> <li>Formation/atelier de mise à jour M/P (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an)</li> <li>Formation en communication (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an)</li> <li>Formation aux compétences informatiques (3 jours pour 10-15 personnes, 1 fois/an)</li> <li>Formation à l'utilisation et à l'entretien de l'équipement (3 jours pour 10-15 personnes, 2 fois par an)</li> </ul>	<b>10. Attentions particulières</b> N/A	
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - N/A 2) Environnement naturel - N/A 3) Environnement social et économique - N/A	[Légende]: A: Impact significatif B: Impact modéré C: Inconnu pour le moment D: Pas d'impact  - : Impact négatif +: Impact positif ±: Impact mixte	<b>12. Carte de localisation</b> N/A

Projet d'élaboration du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa / PDK  
 Rapport Final ; Annexe 1 de Volume 1

<b>Code du projet :</b> IF-03	<b>Nom du projet:</b> Préparation de la réussite du cadre institutionnel	<b>Sous-secteur de transport</b> <input type="checkbox"/> Chemin de fer / nouveau transit <input type="checkbox"/> Transport par bus <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Gestion du trafic <input type="checkbox"/> Sécurité routière <input type="checkbox"/> Environnement <input type="checkbox"/> Aménagement urbain <input checked="" type="checkbox"/> Institution/Financement
<b>Politique des transports urbains :</b> <input type="checkbox"/> Gérer la hausse de la demande <input type="checkbox"/> Aménagement du réseau <input type="checkbox"/> Accessibilité pour tous <input checked="" type="checkbox"/> Coordination, ressources humaines et financement		<input type="checkbox"/> Synchroniser le transport et le dév. urbain. <input type="checkbox"/> Schéma d'entretien et exploitation <input type="checkbox"/> Transports en commun axés vers le client <input type="checkbox"/> Gérer le flux de trafic et la sécurité <input type="checkbox"/> Réduire les impacts environnementaux
<b>Lieu du projet :</b> Ville de Kinshasa	<b>Priorité du projet</b> <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme	<b>Période de réalisation</b> Total 5 ans
<b>1. Objectifs du projet</b> · Préparer la mise en place d'une autorité en tant que cadre institutionnel succédant, pour traiter officiellement et unilatéralement toutes les questions de transport. · Mettre en place progressivement un cadre institutionnel succédant, et transférer les rôles du cadre institutionnel jusqu'en 2030 à ce cadre institutionnel succédant.		<b>2. Avantages attendus</b> · Un plan de transfert graduel sera élaboré. · Les processus nécessaires, y compris l'obtention d'un statut juridique, seront pris en compte. · Une autorité sera établie en tant que cadre institutionnel réussi, et les rôles et fonctions lui seront transférés progressivement et sans difficulté. · Le cadre institutionnel initial sera dissous en 2030.
<b>3. Objectifs du projet</b> · Pour contribuer à la prise en charge progressive et sans failles de tous les rôles et fonctions d'une autorité nouvellement créée en tant que cadre institutionnel réussi ; toutes les activités nécessaires de la planification du calendrier seront réalisées au cours des cinq dernières années à l'horizon 2030. [Moyen terme]		<b>4. Liens avec d'autres projets/secteurs</b> Chaque équipe de projet commencera à rendre compte des progrès de la mise en œuvre au cadre institutionnel suivant et sera supervisée par ce dernier.
<b>5. Hypothèses importantes (conditions du projet)</b>		<b>6. Agence de mise en œuvre</b> Planifié par le Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) Fourni par des experts/organisations externes
<b>7. Programme de financement</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secteur Publique de la RDC <input checked="" type="checkbox"/> Bailleurs de fonds internationaux <input type="checkbox"/> Partenariat Public-privé <input type="checkbox"/> Initiative du Secteur privé		<b>8. Opérateur prévu (provisoire)</b> Conseil pour la mise en œuvre du plan directeur des transports à Kinshasa (provisoire) et experts/organisations externes.
<b>9. Coût du projet (en prix constant 2017)</b> Coût annuel: 144 000 \$US /an*. * Estimation basée sur ce début à partir des cinq dernières années jusqu'en 2030, et n'inclut pas le paiement unique pour la mise en place d'une régie en tant que cadre institutionnel réussi.		<b>10. Attentions particulières</b> N/A
<b>11. Impact sur l'environnement</b> 1) Pollution - N/A 2) Environnement naturel - N/A 3) Environnement social et économique - N/A		<b>12. Carte de localisation</b> N/A



---

**Annexe2 de Volume 1**

**EVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
STRATÉGIQUE**

---

## Résumé

L'étude vise à contribuer et à résoudre les problèmes de transport urbain à Kinshasa selon l'élaboration du Plan Directeur de Transports Urbains, avec un programme de développement des infrastructures de transports à moyen terme vers 2030, en fonction d'une prévision de la demande de transport dans une vision de développement à long terme à l'horizon 2040.

Le PDK comporte quatre (4) composantes illustrées dans le tableau suivant. Cette EES a examiné les trois (3) premières composantes du plan directeur. D'autres analyses et évaluations ont été réalisées sur des scénarios de développement spatial (section 6.2), puis sur des scénarios de développement des transports (section 6.3).

**Tableau 1 Composantes du Projet**

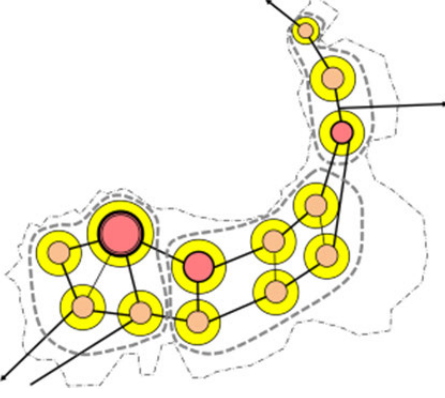
Composantes du projet	Phase et résultat de l'Etude	Examen environnemental
1. Scénarios de développement alternatif à l'horizon 2040	a. Plan d'occupation du sol b. Projection du développement économique c. Projection de la population	EES
2. Enquêtes et analyses de transport	d. Plan de transport en commun e. Plan de développement routier f. Planification de la gestion du trafic	
3. Plan de mise en œuvre du projet	h. Identification des Projets i. Structures de mise en œuvre	
4. Étude préliminaire sur les projets prioritaires	j. Sélection des projets prioritaires k. Etude préliminaire de faisabilité l. EEI	EEI (pour examen par la JICA) (À préparer d'ici mars 2019)

Source: L'équipe d'étude

Comme le PDK est un projet d'élaboration du plan directeur, il a été classé dans la catégorie C selon les normes de la JICA. Un projet d'élaboration d'un plan directeur est requis par les directives de la JICA 2010 pour l'EES. Ce document est préparé pour répondre aux exigences des cadres juridiques congolais et de la JICA.

Parmi les trois alternatives de scénario de développement spatial pour Kinshasa en 2040, celle avec un placement stratégique des fonctions urbaines sur une zone relativement plate à Kinshasa, montrée et expliquée dans le tableau suivant, a reçu la note la plus élevée comme scénario préféré.

**Tableau 2 Scénario préférentiel de développement spatial**

Scénario	Référentiel Spatial	Description
<p>3. Construction du corridor de croissance sud de Kinshasa et répartition des fonctions urbaines</p>		<p>Un nouveau corridor de croissance offre une nouvelle valeur de développement sur l'ensemble du réseau routier et réduit le volume de trafic dans la zone urbaine actuelle. La répartition prévue des centres urbains, des lieux de travail et des zones résidentielles le long du réseau routier de type échelle améliorera les potentiels de développement dans le sud pour le secteur formel et permettra d'améliorer le trafic et l'environnement urbain.</p> <p>Il convient toutefois d'envisager une méthode de collecte de fonds pour investir dans le scénario. Le nouveau corridor offre une nouvelle valeur de développement tout au long du réseau routier et réduit le volume de trafic dans la zone urbaine actuelle.</p> <p>Il convient toutefois d'envisager une méthode de collecte de fonds pour investir dans le scénario.</p>

Source: L'Equipe d'étude

Sur la base du scénario spatial ci-dessus, trois (3) alternatives de développement des transports ont été développées. Parmi les scénarios Faire le minimum, Route Intensive et Transport Public Intensif, c'est le scénario Transport Public Intensif qui a obtenu le score le plus élevé comme scénario préféré.

Dans le scénario Transport Public Intensif, trois (3) plans, le Plan de Transport Public, le Plan d'Aménagement Routier et le Plan de Sécurité, Contrôle et Gestion du Trafic, ont été proposés. Chaque plan comporte un nombre de projets pour atteindre l'objectif du PDTK.

**Tableau 3 Plans et projets proposés dans le PDK**

<b>Plans</b>	<b>Projets</b>	<b>Travaux de construction importants</b>	<b>Nombre de projets</b>
1 Plan de transport en commun	1.1 Modernisation du chemin de fer	Y	10
	1.2 Développement du système du BRT	Y	
	1.3 Bus et Paratransit	Y	
2 Plan d'aménagement routier	2.1 Projets de routes stratégiques	Y	76
	2.2 Routes primaires	Y	
	2.3 Routes secondaires	Y	
	2.4 Voies express urbaines	Y	
	2.5 Schéma d'entretien routier	N	
3 Plan de gestion de circulation	3.1 Projets de gestion de la sécurité routière	N	24
	3.2 Routes plus sécurisées et projets de mobilité	N	
	3.3 Projets de sécurisation des usagers de la route	N	
	3.4 Projets de sécurisation des usagers de la route	N	
	3.5 Projets de prise en charge après accident	N	
	3.6 Projets d'amélioration de goulot d'étranglement	Y	
	3.7 Projets de programme de gestion du Parking	N	
	3.8 Projets de gestion de la demande en transport	N	
	3.9 Fonctionnement harmonieux des projets de transport en commun	N	

Source: L'équipe d'étude

Les impacts positifs attendus de la mise en œuvre du Plan directeur des transports (transports publics intensifs) sont énumérés ci-dessous.

1. L'augmentation de la vitesse de circulation et l'amélioration de service de transport en commun réduisent les émissions des gaz d'échappement des véhicules.,
2. La répartition des causes d'eaux usées domestiques et industrielles va s'étendre et le volume total va augmenter.
3. Le plan de réalisation peut clarifier les procédures de prise de décision dans la mise en œuvre du plan directeur, y compris la participation publique et le mécanisme de résolution des différends.
4. En réalisant le plan de transport urbain et le plan de transport en commun, la population profitera d'un meilleur accès aux lieux de travail, marchés, écoles, hôpitaux, etc...
5. En réalisant le plan routier, les entreprises profiteront d'un meilleur accès aux fournisseurs et aux consommateurs.
6. En réalisant le plan de voirie, le réseau routier praticable toute saison sera élargie et amélioré.
7. Avec la révision de la conception de l'espace routier autour des marchés, la congestion devant

les marchés sera atténuée, et

8. En réalisant le transport urbain, la sécurité routière et du trafic pourrait améliorer et le nombre d'accidents de trafic pourrait diminuer par unité de population.

Les impacts positifs de la mise en œuvre des travaux de construction d'un projet spécifique proposé dans le PDK comprendront les impacts économiques suivants.

- Création d'emploi
- Développement des services pour les travailleurs
- Achat de matériaux de construction, location de véhicules et de machines

En ce qui concerne les aspects négatifs, l'élargissement d'une route existante ou la construction d'une nouvelle route peut entraîner la réinstallation des résidents, la division physique de la collectivité existante et la perte de ressources naturelles, historiques et culturelles.

Dans la phase d'exploitation et d'entretien, les impacts positifs de la mise en œuvre des travaux de construction d'un projet spécifique proposé dans le PDK comprendront les impacts sociaux et économiques suivants.

- Une circulation routière plus rapide et plus fluide permettra de réduire la consommation totale de carburant et les émissions totales de gaz à effet de serre.
- Des routes praticables toute l'année, à l'échelle régionale, qui facilitent l'accès à l'école, à l'emploi et à d'autres services sociaux et de santé.
- Avantage à l'échelle régionale et nationale de la stimulation des activités économiques par un transport de marchandises meilleur, plus sûr et plus rapide.
- Les impacts négatifs de la phase d'exploitation et d'entretien seront les suivants.
- Dégagement de gaz d'échappement et de bruit le long des nouvelles routes
- Fréquence des accidents de la route.
- Difficulté de traverser la route (division potentielle de la communauté)

Les projets proposés dans le cadre du PDK feront l'objet d'un examen de l'EIAS lorsque chaque projet sera mis en œuvre. Un plan de gestion environnementale propre au projet sera élaboré tout au long du processus d'examen de l'EIES afin d'éviter, de minimiser et d'atténuer les impacts négatifs.

Pour maximiser les impacts positifs du plan directeur, il faut encourager les fonctions urbaines à se concentrer le long du corridor de transport en commun, particulièrement à proximité des stations de transport en commun. À proximité d'une station de transport en commun, l'utilisation mixte des terres doit être améliorée. Ainsi, les activités urbaines telles que les commerces et affaires se regroupent à forte densité autour des nœuds de transport en commun, comme le montre le Tableau 2.

Pour la mise en œuvre du plan directeur, il est recommandé d'utiliser pleinement le comité existant et le groupe de travail technique formé pour élaborer le PDK. L'ACE est actuellement représenté dans les deux et sera informé de l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan directeur. Les projets du plan directeur de divers sous-secteurs des transports, tels que les routes, les chemins de

fer, les autobus, la sécurité, le contrôle et la gestion du trafic, seront mis en œuvre par diverses organisations motrices. Avant la mise en œuvre de chacun des projets proposés dans le plan directeur, le projet sera examiné par l'ACE afin de déterminer si une étude de l'EIAS est nécessaire ou non. Le propriétaire du projet, avec l'aide d'un consultant en environnement, doit proposer un plan de gestion environnementale pour éviter et minimiser les impacts négatifs. L'ACE conseille et supervise la mise en œuvre du plan de gestion. La responsabilité des impacts environnementaux de projets spécifiques sera également assumée par le maître d'ouvrage.

## Bokuse Bwa Malongi

Ntina munene ya mabongisi maye matali makambu ya kotonga mpe kobongisa ba nzela na engumbe munene ya Kinshasa, maye mabengami «PDTK» na lopoto, ezali mpo na koyanola makambu ya nkokoso ya bomemi batu na mpe biloko bia bango na bimemeli lokola mituka nakati ya engumbe munene ya Kinshasa eye ezali mpe engumba munene ya mboka RDC mobimba, mpo na kobongisa na eloko ya mukuse lolenge ya bomemi batu uta sika awa tii na mbula 2030, mpe na eleko ya mulayi oyo ekokende tii na mbula 2040.

Mabongisi ya PDTK mazali na biteni binei lokola elakisami na lokasa loye lozali kolanda. Malongi maye matali mambi ma biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batukati ya biteni misatu bia mabongisi. Bolandeli mpe botaleli malamau nde bosalamaki mpo na maye matali bisika wapi misala mikosalema (Molongo 6.2) na mpe lolenge ya bomemi batu (Molongo 6.3).

### Lokasa 1. Biteni binei bia mabongisi ma PDTK

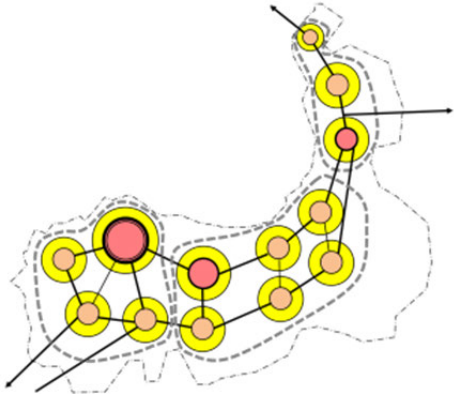
Eleko	Molongo na eyano ya malongi	Botaleli mambi ma biloko biye bizingi mokili
1. Bolengeli mabongisi tii na 2040	a. bolengeli bosaleli mabele b. botaleli mambi ma mimbongo c. botaleli motangu ya batu	Molongi mpo na biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batu (EES)
2. Malongi ya bomemi batu na engumba lelo na mpe mikolo mikoya	d. bolengeli ya Mbulamatali mpo na bomemi batu e. botaleli mambi ma ba nzela f. botaleli etamboleli ya mituka to bimemeli	
3. Bolengeli lolenge ya kosalela mabongisi	g. bomonisi misala to mabongisi h. botii masanga ma basaleli	
4. Malongi ma yambu mpo na misala ya motuya ya yambo	i. Boponi misala miye mia motuya ya yambo j. Bosali malongi ma yambo mpo na yango lokola	Malongi mpo na bilembo biye misala mikotika likolo ya biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batu. «EIES» (malongi maye makobongisama na JICA na sanza ya misatu (3) ya mbula 2019)

Makambu maye mauti na ba Nganga mayele baye basalaki malongi

Lokola mabongisi ya PDTK ezali mabongisi ya nkoma to malongi ya bolengeli mambi ma bomemi batu na mpe biloko bia bango, ekotisami na kati ya lisanga like lia mabongisi lia C kolandana na politiki to mimesanu ya esaleli ya misala ya bayi JICA. Malongi maye masalemi mpo na koyanola to kolanda masengi ya mibeko ya Mbulamatali ya RDC na mpe masengi ma politiki ya JICA lokola.

Nakati ya lolenge misatu ya kosalela mabele mpo na bisika biye misala ya ba nzela ekoki kosalema na engumba munene ya Kinshasa tii na mobu mwa 2040, nzela moko ya bosaleli na motuya penza nakati ya engumba ya Kinshasa nde eye emonisami mpe etalamaki lokola eye esengeli.

**Lokasa 2. Nzela eye esengeli mpo na mabongisi ya bisika wapi misala mikosalema**

Ndakisa/Esalameli	Lolenge ya bisika bikobongisama	Monisi ya bisika biango
<p>Botongi to bobongisi ba nzela ya molongo ya ngambu ya nse to SUD ya engumba munene ya Kinshasa na bokaboli biteni bia mabele kolandana na motuya ya eteni na eteni.</p>	 <p>The diagram illustrates a network of bicycle stations (nodes) represented by yellow circles with red centers, connected by black lines. The nodes are distributed across a map of Kinshasa, with a higher density in the central and southern parts. Arrows point to specific nodes, likely indicating key locations or transfer points.</p>	<p>Bofongoli ba nzela ya sika nde bokopesa mpe bobongisi to bokolisi motuya ya bisika bia sika, bokokitisa bokangami ya mituka na nzela mpe bokokitisa bobimisi milinga ya mituka, mpe bokosalisa ete botamboli bozala malamu mpe bosalema na lombangu penza mpe bokokitisa ntalu ya mafuta ya mituka.</p> <p>Kasi esengeli koluka lolenge ya kosala mpo na bozwi mbongo mpo na misala miango.</p>

Makambu maye mauti na ba Nganga mayele baye basalaki malongi

Kolandana na maye mapesami na kati ya lokasa mpo na nzela eye eponamaki mpo na misala, nde ba lolenge misatu (3) ya kobongisa mambi ma bomemi batu epesamaki, bosaleli lolenge ya muke penza (Do minimum Senario), bosaleli ba nzela munene penza (the Road Intensive Senario), na mpe bosaleli nzela munene ya bomemi ya motuya ya Mbulamatali (Public Transport Intensive Senario), eye eponamaki mpo na maye matali mabongisi ya PDTK.

Nakati ya lolenge loye la misatu, nde tozali lisusu na ba lolenge misatu ya kolandela: lolenge ya Mbulamatali mpo na bomemi batu, lolenge ya bosaleli ba nzela, na mpe lolenge ya kosala na mpe kolandela etamboleli na kati ya ba nzela epesamaki. Lolenge moko moko ya kosalela nde epesami kolandana na misala miye mikosalema mpo na kokokisa to koyanola maye mabongisi ya PDTK mazali kosenga.



**Lokasa 3. Ba ndakisa na mpe misala miye mipesami na kati ya mabongisi ya PDTK.**

<b>Bolengeli</b>	<b>Mabongisi mamisala</b>	<b>Misala minene mia botongi ba nzela miye mikosalema</b>	<b>Mutango ya mabongisi</b>
1. Lolenge ya Mbulamatali ya bomemi batu	1.1. Bobongisi ba nzela ya rail	Y	10
	1.2. Bobongisi lolenge ya BRT	Y	
	1.3. Ba bus na mpe mituka misusu	Y	
2. Bolengeli bobongisi ba nzela	2.1. Bobongisi na nzela ya motuya penza	Y	76
	2.2. Bobongisi kaka ba nzela ya munene	Y	
	2.3. Bobongisi ba nzela ya kolanda eye ya munene	Y	
	2.4. Bobongisi ba nzela ya motuya muke na engumba	Y	
	2.5. Bobongisi mambi ma bolandeli ba nzela	N	
3. Bolengeli bokengeli, mpe bolandeli mambi ma etamboleli na ba nzela	3.1. Mabongisi ya loelenge ya bokengeli ya batu na kati ya ba nzela	N	24
	3.2. Mabongisi ya ba nzela malamumu mpe bofongoli yango.	N	
	3.3. Mabongisi mpo na bitamboleli (mituka lokola) biye bisengeli.	N	
	3.4. Mabongisi mpe etamboli elamu ya batu na kati ya nzela.	N	
	3.5. Mabongisi mpo na sima ya bobebi ya bitamboleli na kati ya nzela.	N	
	3.6. Mabongisi mpo na bisika biye mituka mikangamaka mingi mpo na boke bwa nzela	Y	
	3.7. Mabongisi ya biska biye mituka mikobanda kotelemela.	N	
	3.8. Mabongisi mpo na koyanola bosengi mpo na mituka.	N	
	3.9. Mabongisi mpo na bokambi malamumu bomemi ya batu ya Mbulamatali	N	

Makambu maye mauti na ba Nganga mayele baye basalaki malongi

Bilembo bia malamumu mpe bia motuya biye bikouta na mabongisi maye maponami mpo na kosalama (Public Intensive Transport) nde biye bizali kolanda.

1. Botamboli na lombangu na mpe bokitisi milinga eye ebimaka na bitamboleli.
2. Bokitis ntalu ya mafuta ya mituka mpe bokitisi bosaleli mafuta ya mituka ntalu lokola mituka mikokangama lisusu na nzela te mpo na bozangi bisika bia kolekela.
3. Bosengi ete kaka mituka miye mizali mia malamumu mikoka kotambola bokosalisa mpe mpo na

kokengela mpe kobatela baye bakotambola na kati mpe bokokitisa makama.

4. Batu banso bakosepela mpo bakobanda kotambola na lombangu mpe na mituka miye milongobani na mpe bakokende na pete bisika binso biye bakolinga.
5. Biloko na mpe bayi mimbongo bakotambola noki na lombangu ntalu ya biloko ekokita lokola.
6. Bobongisi ba nzela ekosalisa kobakisa ba nzela mususu ya sika mpe kokitisa mikakatanu mpo na etamboleli to botamboli ya batu.
7. Na bobongisi bisika ya mituka kotelemela na bisika ya ba wenze (parking) ekosalisa mpo bokangami ya ba mituka na nzela ezala lisusu te.
8. Bobongisi ba nzela ekokitisa motuya ya makama mpe ekobakisa bobateli batu na bokebi na kati ya nzela.

Bilembo bia malamumu lisusu biye bikouta na misala ya PDK ya bobongisi ba nzela bikoza biye bizali kolanda.

- Bopesi batu bayike misala miye mikofuta mpe bakozwa mosolo.
- Bokolisi lolenge ya kosalela ya bayi misala.
- Bosombi bisaleli ya sika lokola ba mituka na mpe ba masini ya sika ya kosalela misala.

Kasi mpo na maye matali bilembo bia mabe biye bikoki kouta na mabongisi maye ma PDK mia bofungoli ba nzela eye ezalaka mpe botongi ba nzela mususu ya sika, bikoza: bolongoli batu na mpe bobebisi biloko bia batu bisika wapi silama mikosalema, bokobabola mpe batu mpo na bolongoli ba mosusu mpe bomamemi bango bisika mususu, mpe bako kobebisa lolenge ya efandeli na bango lokola na mimesano na bango.

Na eleko ya bosaleli nzela na mpe bolandeli mpo na bobongisi yango, bilembo bia malamumu bikoza bia misala ya PDK bikoza mpo na ngambu ya efandeli ya batu na mpe mimbongo na bango bikoza biye bizali kolanda.

- Botamboli na lombangu na biloko binso, mpe bofungwami ya ba nzela ekokitisa ntangu ya kotambola makasi na mpe bosaleli mafuta ya mituka ekosila mbangu te, na mpe bokokitisa bobimisi milinga ya mituka na nzela.
- Bolandeli mpe bobongisi lolenge ya kokimisa mituka na mbangu mpe bobongisi lolenge ya ntangu ya kokende bisika lokola misala, kelasi na mpe bisika ya mimbongo.
- Bobongisi mpe bokolisi lolenge ya kosalela mimbongo na kati ya engumba na bomemi biloko na lombangu.

Bilembo biye bia mabe biye bikoki kozala na eleko eye bizali biye bizali kolanda.

- Bosali makele na ntangu ya kobongisa na mpe kolandela ba nzela mpo na kobongisa yango.
- Makama maye makoki kouta na atambwisi mabe ya mituka na mbangu na bayi batambwisaka yango.

- Mikakatanu mpo na baye bakoluka kokatisa nzela na ndenge ekokoma munene.

Mabongisi ya misala mia PDTK nde makosenga bakoka kosala malongi mpo na bilembo binso biye bikotikala likolo ya biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batu «EIES» liboso misala mibanda kosalema. Mpe makosenga mabongisi ya lolenge ya bosaleli na bokebi mambi ma bokengeli biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batu «PGES» eye ekolandama malamumu mpo na mosala moko moko mpo na kokitisa bilembo binso bia mabe na mpe kokolisa biye bia malamumu.

Mpo na kokembisa bilembo biye bia malamumu, mabongisi mamisala nde makotosa motuya ya bisika binso biye ndelo ya nzela ekozalela mpo na kosalela misala. Mpe pembeni ya bisika biye nzela ekolekela nde ba kotia ba ndelo to bilemebo biye bikolakisa ndelo eye ekosalisa mpo na kokengela nzela. Yango wana mambi ma mimbongo to ma bisika biye mimbongo mikosalema na pembeni ya nzela malakisama na kati ya emonisi na lokasa la 2. loye lozali likolo.

Mpo na bosaleli mabongisi maye ma PDTK, esengeli penza bakoka kosalela masanga ma ban ganga mayele maye masalisaki mpo ete mabongisi maye masalema (maye mazali CCC na mpe GTT). ACE ezali na kati ya masanga maye mabale, yang onde ekolandela na bokebi mambi manso maye matali bosaleli misala minso na bokengeli biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batu. Misala miye minso mia botongi ba nzela ya mitindo mikeseni lokola nzela ya mabele, ya engunduka (rail) ya ba bus, na ya bolandeli bobateli batu na mpe mituka, na bosaleli ba nzela nde mikosalema na mangomba makeseni. Yambo yakobanda musala moko moko, nde ACE esengeli kotala malamumu soki ekosenga mabonsi ya malongi mosusu to ekoki kokoba kaka lolenge wana na malongi maye masalamaki liboso. Basalisi misala na mpe baye bakosala misala basengeli kobongisa kobongisa lolenge ya ya kosalela mpe kobatela biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batu «PGES» eye ekolandama na ACE oyo akopesa kondima na ye mpo misala misalema malamumu mpe ye akolandela yango na bokebi. Bolandelami ya bilembo biye misala mikotika likolo ya biloko biye bizingi mokili na mpe efandeli ya batu nde bokosalema mpe na baye bakozala bakolo to bakambi ya misala miye mikosalema.

## Executive Summary

The aim of the Master Plan of Urban Transport of the City of Kinshasa, "PDK", in French acronym, is to solve urban transport problems in Kinshasa City, the capital of DRC, with a middle-term transport infrastructure development programme toward 2030 as the target year, based on a transport demand forecast under a long-term development vision toward 2040.

PDK has four (4) components shown in the following table. This SEA examined the first three (3) components that consist the master plan. Alternative analysis and evaluation was done on spacial development scenarios (Section 6.2) and then on transport development scenarios (Section 6.3).

**Table 1 PDK Components**

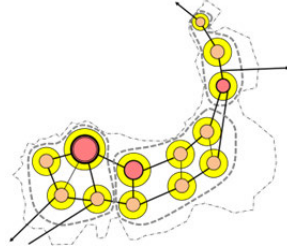
Components	Phase and Output of the Study	Environmental Examination
1. Development Scenarios toward 2040	a. Land use plan b. Economic development projection c. Population projection	SEA
2. Urban Transportation Survey and Future Prediction	d. Public Transport Plan e. Road Development Plan f. Traffic Management Planning	
3. Project Implementation Plan	g. Identification of Projects h. Implementation Structures	
4. Preliminary Study on Priority Projects	i. Selection of Priority Projects j. Preliminary Feasibility Study	IEE (for JICA review) (To be prepared by March 2019)

Source: The Study Team

Since PDK is master plan development, it was classified as a category C project by JICA standards. Master plan development project is required an SEA by the JICA Guidelines 2010. This document is prepared to fulfil the requirement of both Congolese and JICA legal frameworks.

Among three alternatives of spatial development scenario for Kinshasa in 2040, the one with strategic placement of urban functions on relatively flat area in Kinshasa, shown and explained in the following table, was given the highest score as preferred scenario.

**Table 2 Preferred Spatial Development Scenario**

Scenario	Spatial Framework	Description
Construction of Kinshasa Southern Growth Corridor and Distribution of Urban Functions		<p>New growth corridor offers new development value along the overall road network, and reduces the traffic volume into/through the current urban area. The planned distribution of urban centres, work places and residential area along the ladder type of road network will enhance the development potentials in the south for the formal sector and endorse better traffic and urban life environment.</p> <p>However, a method of fund raising to invest for the scenario needs to be addressed.</p>

Source: The Study Team

Based on the above spatial scenario, three (3) transport development alternatives were developed. Among the Do Minimum scenario, the Road Intensive scenario, and the Public Transport Intensive scenario, the Public Transport Intensive scenario was given the highest score as preferred scenario.

Under the Public Transport Intensive scenario, three (3) plans, the Public Transport Plan, the Road Development Plan, and the Traffic Safety, Control and Management Plan, were proposed. Each plan is given numbers of projects to achieve the objective of PDK.

**Table 3 Plans and Projects Proposed in the PDK**

Plans	Projects	Major construction works involved	Number of projects
1 Public Transport Plan	1.1 Modernization of Railways	Y	10
	1.2 Development of BRT System	Y	
	1.3 Bus and Paratransit	Y	
2 Road Development Plan	2.1 Strategic Road Projects	Y	76
	2.2 Primary Roads	Y	
	2.3 Secondary Roads	Y	
	2.4 Urban Expressways	Y	
	2.5 Road Maintenance Scheme	N	
3 Traffic Safety, Control and Management Plan	3.1 Road Safety Management Projects	N	24
	3.2 Safer Roads and Mobility Projects	N	
	3.3 Safer Vehicles Projects	N	
	3.4 Safer Road Users Projects	N	
	3.5 Post-crash Care Projects	N	
	3.6 Bottleneck Point Improvement Projects	Y	
	3.7 Parking Management Program Projects	N	
	3.8 Transport Demand Management Projects	N	
	3.9 Smooth Operation of Public Transport Projects	N	

Source: The Study Team

Positive impacts expected when the Transport Master Plan (Public Transport Intensive) is implemented are listed as follows.

1. Increased traffic speed and improvement of public transport service will reduce vehicle emissions,
2. By implementing the Public Transport Plan, the per capita consumption of transportation fuel will be reduced, as well as greenhouse gas emissions in the Transport Sector,
3. The Implementation plan for the Master Plan may clarify decision-making procedures for the implementation of the Master Plan, including public involvement and grievance redress mechanisms,

4. By implementing the Urban Transport Plan and Public Transport Plan, the general public will enjoy better access to work places, markets, schools, hospitals, etc.,
5. Due to the implementation of the Road Plan, businesses will enjoy better access to goods, consumers, and workers,
6. The implementation of the Road plan will expand and improve the network of all-season roads,
7. By re-designing the road space around markets, congestion in front of the markets will be reduced, and
8. The implementation of the Urban Transport Plan will improve the road and traffic safety and the number of traffic accidents per capita will decrease.

Positive impacts from implementation of the construction works of specific project proposed in the PDK will include following economic impact.

- Generation of employment
- Development of services for workers
- Procurement of construction materials, lease of vehicles and machineries

As for the negative side, expansion of existing road or construction of new road may lead to resettlement of residents, physical division of existing community, and loss of natural, historical, and cultural resources.

In the operation and maintenance phase, positive impacts from implementation of the construction works of specific project proposed in the PDK will include following social and economic impacts.

- Faster, smoother road traffic will reduce total fuel consumption, and the total emission of greenhouse gases will also be reduced.
- Regional scale benefit of all-year roads that provide better access to school, job, and other social and health facilities with
- Regional and national scale benefit of stimulation of economic activities by better, safer, and faster transportation of goods
- Negative impacts in the operation and maintenance phase will include followings.
- Generation of exhaust gas and noise felt along new roads
- Occurrence of road accidents
- Difficulty of road crossing (potential community divide)

Projects proposed in PDK will be subject to the ESIA review when each project is implemented. Project-specific environmental management plan will be developed along the ESIA review process to avoid, minimize, and mitigate the negative impacts.

To maximize the positive impacts of the Master Plan, urban functions must be encouraged to concentrate along the transit corridor especially in the vicinity of transit stations. In the vicinity of a transit station, mixed-use land use must be enhanced. Thus, urban activities such as business and

commercial activities cluster at high density around nodes of transit as shown in Table 2.

For implementation of the Master Plan, it is recommended to fully utilize the existing committee and the technical working group formed to develop PDTK. ACE is currently represented in both, and will be updated about the progress of Master Plan implementation. The Master Plan projects of various transport sub-sectors, such as roads, railways, buses, traffic safety, control and management will be implemented by various driving force organization. Before the implementation of the each projects proposed in the Master Plan, the project will be reviewed by ACE to determine whether an ESIA study is necessary or not. The project owner, with assistance of environmental consultant, shall propose environmental management plan to avoid and minimize negative impacts. ACE shall advise and supervise the implementation of the management plan. The responsibility of environmental impacts from specific projects will also be beard by the project owner.

## INTRODUCTION

### (1) Contexte et logique pour l'EES

Dans le cadre de la coopération bilatérale entre la République Démocratique du Congo et le Japon, le gouvernement japonais, par le biais de son Agence de coopération internationale JICA appuie la mise en œuvre du Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa, " PDK, en sigle.

### (2) But et Objectifs de l'EES

Les objectifs de l'EES sont :

- S'assurer que le PDK est conçu pour apporter des solutions durables aux différents problèmes auxquels la RDC est confrontée dans le secteur des transports en général et en particulier dans la ville de Kinshasa;
- Appuyer des activités économiques urbaines saines, assurer l'équité dans les transports, améliorer la sûreté et la sécurité et assurer un transport écologiquement durable;
- Répondre aux exigences législatives de la RDC et de la JICA;
- Évaluer les alternatives pour PDK avant la publication du plan final.
- Relier le PDK au processus de réalisation des objectifs de développement durable;
- Intégrer les principes de durabilité dans le PDK, processus de prise de décision en amont de la vision à long terme pour Kinshasa;
- Assurer l'incorporation des opinions des parties prenantes, des composantes environnementales et sociales, et éviter les impacts négatifs de manière proactive;

### (3) Caractéristique d'instrument de la EES

Le promoteur du PDK est le Ministère de l'Infrastructure, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR), Cellule Infrastructures. La JICA a mandaté une équipe de consultants (équipe d'étude de la JICA) pour aider la Cellule Infrastructures à élaborer le plan directeur ainsi qu'à préparer un projet provisoire pour l'EES. La liste des consultants japonais et leurs responsabilités dans la préparation du projet de rapport de l'EES figure au du présent rapport.

L'élaboration de l'EES a été menée en étroite collaboration avec l'ACE, sous la supervision technique des fonctionnaires de l'ACE dont les noms ci-dessous:

1. M. Jean Claude Emene Elenka, Directeur général, (Membre du CCC), ACE
2. M. Felix Mbumba, Directeur d'Etudes et Inspection, (Membre du GTT), ACE
3. M. Steve Lemba Diето, Directeur d'Instruction et Evaluation
4. M. Cherubin Emene, Chef de Coopération, ACE

Les termes de référence de l'EES publiés par l'ACE énumèrent les besoins de neuf (9) consultants pour réaliser l'étude. En raison du calendrier de travail de l'équipe d'étude de la JICA, les



consultants nationaux ne sont pas impliqués. Tous les membres de l'équipe d'étude ont contribué à la préparation du présent rapport de cadrage. Les consultants nationaux qui correspondent aux exigences du mandat seront affectés à la préparation de l'évaluation environnementale initiale du projet prioritaire sélectionné parmi la liste des projets du plan directeur.

#### **(4) Approche méthodologique.**

L'étude a été menée avec la participation des institutions et des personnes impliquées dans le projet, y compris les services techniques de l'administration, les acteurs non gouvernementaux et les responsables locaux.

L'étude de l'EES a été menée selon les approches suivantes:

- 1) Comprendre l'obligation légale et recevoir des conseils techniques concernant l'étude EES : Consultation avec les fonctionnaires de l'ACE et de l'Unité de l'environnement de l'Unité des Infrastructures. Étude d'exemples de rapports d'EES antérieurs.
- 2) Comprendre la zone et les conditions existantes : Observations sur le terrain et enquête documentaire, y compris une enquête statistique. Discussion avec les participants dans diverses réunions.
- 3) Comprendre et participer à l'élaboration et à l'évaluation des scénarios d'aménagement du territoire : Discussion avec les planificateurs et les ingénieurs de l'équipe d'étude. Discussion avec les participants dans diverses réunions.
- 4) Comprendre et participer à l'élaboration et à l'évaluation des scénarios du Plan directeur des transports urbains : Discussion avec les planificateurs et les ingénieurs de l'équipe d'étude. Discussion avec les participants dans diverses réunions.

Le Chapitre 12 donne la liste de personnes consultées.

#### **(5) Contenu de l'EES**

Le consultant doit décrire brièvement l'approche et les techniques utilisées pour élaborer l'EES.

Le présent rapport comprend onze parties principales:

1. Contexte et justification du PDK
2. Description du projet et de sa composante
3. Environnement existant
4. Résumé de la portée de l'étude
5. Approche méthodologique utilisée dans l'étude EES
6. Analyse des alternatives
7. Identification et évaluation des impacts du développement des transports
8. Mesures d'atténuation et d'optimisation

9. Arrangement institutionnel
10. Consultation du public
11. Conclusion et recommandations.

Le consultant a été assisté par la cellule Infrastructures tout au long de sa mission. La cellule Infrastructures a fourni, dans la mesure du possible, des données et des études déjà réalisées sur le projet. La cellule Infrastructures a assisté le consultant dans la recherche d'autorisations et de contacts.

#### **(6) Résultats attendus de l'EES**

Le rapport de l'EES sera inclus dans le document du plan directeur et sera soumis au gouvernement congolais. Toutes les institutions invitées aux réunions des parties prenantes recevront une copie dure et une copie en soft de la cellule Infrastructures

Du côté de la JICA, le rapport de l'EES sera examiné par la division d'examen interne dans le cadre du processus d'examen des projets.

Dans la prochaine phase du projet, le projet prioritaire sélectionné dans le document du plan directeur fera l'objet d'une étude officielle de l'EIES selon les exigences congolaises et de la JICA. L'étude de l'EIES dans le cadre de la directive de la JICA comprendra une évaluation de l'impact social, un plan de gestion environnementale (plan d'atténuation et plan de suivi), un plan d'acquisition des terres et un plan d'action de réinstallation, si nécessaire.

## **CHAPITRE 1 Contexte et Justification du PDK**

---

### **1.1 Contexte**

La population de la ville de Kinshasa, capitale de la République démocratique du Congo (ci-après dénommée RDC), est passée d'environ 400.000 habitants en 1960 à 11.150.000 en 2015 et devrait atteindre environ 20 millions en 2030 à condition qu'une tendance récente à la croissance démographique (3,6% entre 2000 et 2005 et 4,7% entre 2005 et 2013) se maintienne dans le futur. Une grande partie de la population vit dans la partie centrale (583 km<sup>2</sup>) de la ville de Kinshasa (9 985 km<sup>2</sup>) où six districts centraux forment des zones densément urbanisées telles que Bumbu (1 010 personnes/ha), Matete (680 personnes/ha), Ngaba (630 personnes/ha), Kintambo (560 personnes/ha) et Makala (540 personnes/ha) communes.

Bien que l'urbanisation de la ville de Kinshasa soit rapide, le développement actuel des infrastructures est encore insuffisant, 80% de la longueur totale des routes demeurent encore non bitumées sous la juridiction de l'ODV (Office des Voiries et Drainage). Parmi les quatre artères majeures, le Boulevard Lumumba, le Boulevard Congo-Japon (Ex Avenue Poids-Lourds), la Route de Matadi et le Boulevard du 30 juin, la circulation la plus lourde est de 35 749 véhicules / 12 heures a été observée avec des embouteillages fréquents sur le Boulevard du 30 juin. L'exploitation du transport par bus n'est pas bien gérée puisque l'exploitation mixte de bus publics, privés et les véhicules privés sont prédominants, bien qu'ils aient été un moyen de transport majeur en 2009. De plus, les trois lignes ferroviaires existantes, depuis la gare centrale vers Kintambo / Kinsuka (ligne Ouest), Matadi (ligne Sud) et l'aéroport (ligne Est) ne sont presque pas utilisées. Actuellement, seules quelques opérations sont maintenues sur les lignes Sud et Est dans la matinée et l'après-midi à cause de la dégradation de la voie, alors que la ligne Ouest n'est pas opérationnelle à l'heure actuelle.

Dans les circonstances susmentionnées, le SOSAK (Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinnoise) a été élaboré et officiellement approuvé par l'Assemblée provinciale en 2015, afin de promouvoir le développement urbain planifié de la ville de Kinshasa avec le soutien de l'AFD (Agence Française de Développement), qui appelle à la nécessité du Plan Directeur de Transport Urbain en parallèle avec le développement urbain.

### **1.2 Justification et objectifs du PDK.**

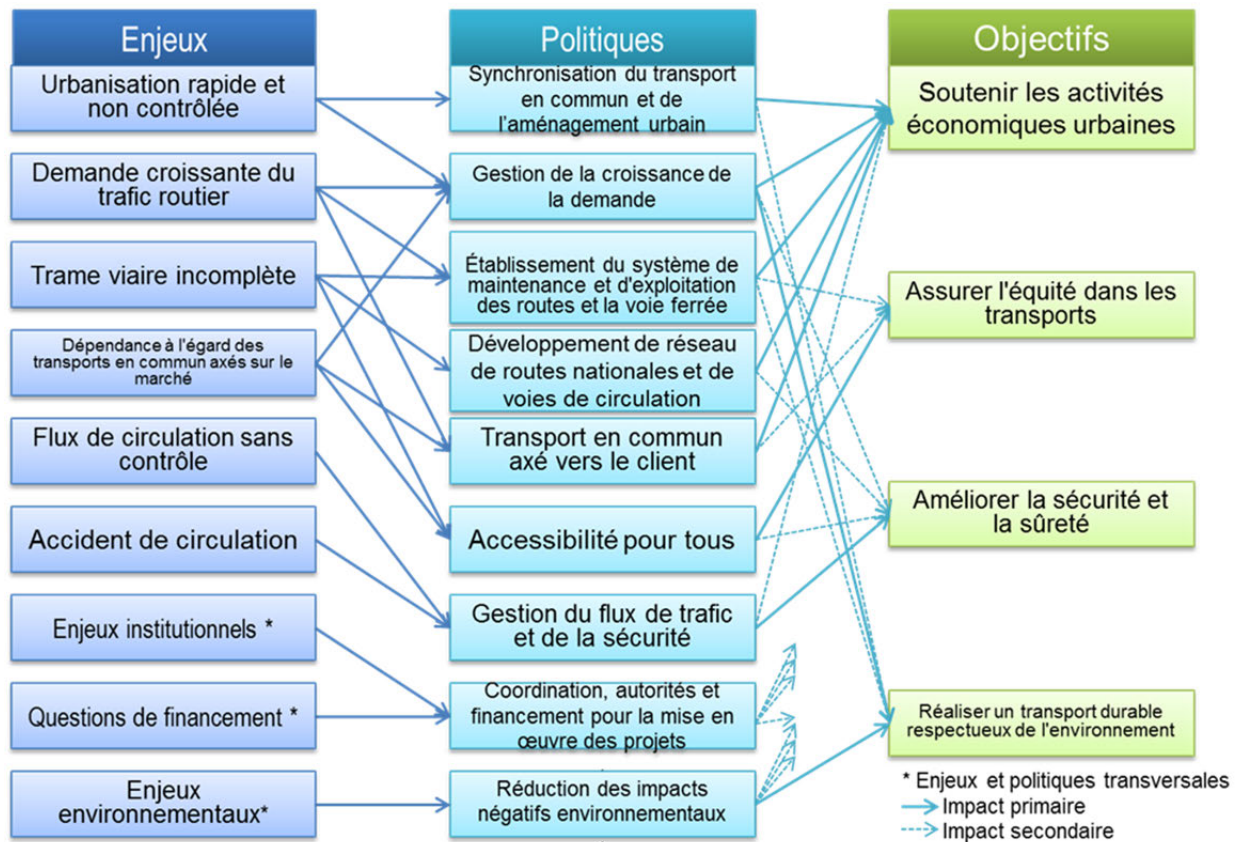
#### **1.2.1 Objectifs de l'étude du PDK**

L'étude vise à contribuer et à résoudre les problèmes de transport urbain à Kinshasa selon l'élaboration du Plan Directeur de Transports Urbains, avec un programme de développement des infrastructures de transports à moyen terme vers 2030, en fonction d'une prévision de la demande de transport dans une vision de développement à long terme à l'horizon 2040. L'étude comprend également une étude préliminaire de faisabilité pour les projets prioritaires.

#### **1.2.2 Politiques de Transport Urbain**

Neuf politiques de transport urbain sont formulées pour guider l'élaboration du Plan directeur des transports urbains. Les liens entre les enjeux, les politiques et les objectifs sont résumés à la

Figure 1.2.1.



Source: L'équipe d'étude

Figure 1.2.1 Enjeux, politiques et objectifs de transport pour la zone d'étude

## 1.3 Liens du projet avec d'autres plans et programmes aux niveaux régional et national

### 1.3.1 Corridors économiques continentaux.

Pour faciliter le flux du commerce dans la région, onze corridors économiques ont été identifiés, reliant avec l'Afrique centrale, l'Afrique australe et une partie de l'Afrique de l'Est (Tableau 1.3.1 C, Figure 1.3.1). Ces corridors font partie d'une approche à long terme pour faciliter le commerce international ainsi que le développement des pays dans la région. En RDC, la CEPCO (Cellule d'Appui et de Suivi des Projets Intégrateurs et des Activités des Corridors des Transports), une organisation sous la gestion du Ministère des transports et voies de communications, est chargée de promouvoir les corridors régionaux pour utiliser la position stratégique de la RDC.

Kinshasa est le nœud du Corridor National et le point de départ du Corridor Central du Congo.

**Tableau 1.3.1 Caractéristiques des corridors économiques**

Corridor	Itinéraire	Caractéristiques
1. Corridor National	Banana-Kinshasa (environ 400km) par route/chemin de fer, Kinshasa-Ilebo (environ 800km) par le fleuve, Ilebo-Lubumbashi (environ 1500km) par le chemin de fer	Le corridor historique et l'itinéraire pour relier avec l'Océan Atlantique.
2. Corridor du Nord	Mombasa-Kisangani (2 466km) par route	Le corridor qui traverse le Kenya, l'Ouganda, et/ou le Burundi et la RDC
3. Corridor Central	Dar es Salaam-Bujumbura-Bukavu (1 539km) par route/Dar es Salaam-Kigoma (1 254km) par chemin de fer et Kigoma-Kalemie par le fleuve	Le corridor est un ensemble des itinéraires des transports multimodaux (chemin de fer, route, fleuve et lac) reliant la Tanzanie, le Burundi, la RDC, l'Ouganda et le Rwanda. Il est intégré par le traité de la SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe / <i>South African Development Community</i> ).
4. Corridor de Dar es Salaam	Dar es Salaam-Kigoma (1 254km) par chemin de fer, Kigoma-Lubumbashi (913km) par route	Le corridor relie la Tanzanie, le Malawi, la RDC et la Zambie par le chemin de fer et le réseau routier.
5. Corridor de Lobito	Lobito-Lubumbashi-Mapiri Mpochi (2 304km/2 156km) par chemin de fer/route	Le corridor relie le port de Lobito en Angola passant par la Zambie et la RDC. La voie ferrée angolaise a été réhabilitée en 2015.
6. Corridor de Beira	Beira-Lusaka-Lubumbashi par chemin de fer/route (2 652km/1 593km)	Le corridor relie le port de Beira au Zimbabwe passant par la Zambie et la RDC.
7. Corridor de Walvis Bay	Walvis Bay-Lusaka-Lubumbashi (2 600km) par chemin de fer/route	Le corridor relie le port de Walvis Bay en Namibie passant par la Zambie et la RDC.
8. Corridor du Bas Congo	Kinshasa-Lufu-Luanda (1 060km) par route	Le corridor multimodal reliant la ville de Kinshasa, Bas Congo et le port de Luanda en Angola
9. Corridor de Malanje	Luanda-Kananga (1 137km) par route	Le corridor relie les provinces du sud-ouest de la RDC et le port de Luanda.
10. Corridor du Nord-Sud	Durban-Lusaka-Lubumbashi par route/chemin de fer (2 933km/3 276km)	Le plus long corridor d'Afrique australe reliant l'Afrique du Sud, le Zimbabwe, la Zambie et la RDC. Les traités ont été conclus à la COMESA et à la SADC.
11. Corridor de Kribi	Kribi-Akula (2 050km) par route	Le corridor relie le port de Kribi au Cameroun avec la RDC.

Source: CEPCO



Source: CEPCO

**Figure 1.3.1 Carte de 11 Corridors**

### 1.3.2 Lois et réglementations sur la circulation

La loi sur la circulation dans la ville de Kinshasa relève de la législation nationale. Le gouvernement national a promulgué la loi n° 78/022 intitulée « Le Nouveau Code de la Route » en tant que loi générale sur la circulation le 30 août 1978. Ce code de la route est la loi sur la circulation routière qui décrit les réglementations routières, les feux de signalisation, les panneaux routiers et les marquages routiers, l'immatriculation du véhicule et les permis de conduire, etc. Cependant, ce code de la route n'a pas été révisé et entraîne parfois une mauvaise interprétation des pénalités pour les infractions liées circulation. En outre, ce code de la route ne comprend pas les technologies ou les méthodes actuelles et ne correspond pas au plan international. Par conséquent, la CNPR a soumis au Parlement un projet de révision correspondant à la "Décennie des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020" et ce projet est encore en discussion.

Il existe quatre types de réglementation : LOI, votée par le parlement ; ORDONNANCE, promulguée par le président ; EDIT, promulgué par la Ville-Province ; et ARRETE, promulgué par le Ministre national ou Ministre provincial. La Commission Nationale de la Prévention Routière (CNPR) a été instituée en tant que principale organisation responsable de la gestion de la sécurité routière par l'ordonnance-loi n ° 78/478 du 26 décembre 1978.

Selon le ministère provincial des Transports, Sports Jeunesse et Loisirs, les arrêtés liés à la gestion du trafic délivrés par le Ministre provincial sont les suivants :

- Restrictions pour les grands camions
- Règles du stationnement, autorisation d'espace spécifique et critères d'installation
- Enregistrement de taxis et de bus
- Tarifs de transport, etc.

### **1.3.3 Politiques et programmes de secteur de transport national**

#### **(1) PNSD (Plan National Stratégique de Développement)**

Le gouvernement de la RDC est en train de mettre au point le PNSD (Plan National Stratégique de Développement) pour 2017 à 2021 qui constitue la vision nationale du développement économique d'ici 2030.

#### **(2) PDNIT (Le Plan Directeur National Intégré des Transports)**

Le PDNIT (Le Plan Directeur National Intégré des Transports) est en cours d'élaboration par la cellule Infrastructures en contractant conjointement Louis Berger et SYSTRA avec le financement de la Banque africaine de développement (BAD). Le PDNIT préparera un plan directeur national intégré des transports pour l'ensemble de la RDC. Les années cibles du plan directeur sont 2017, 2020, 2030 et 2040.

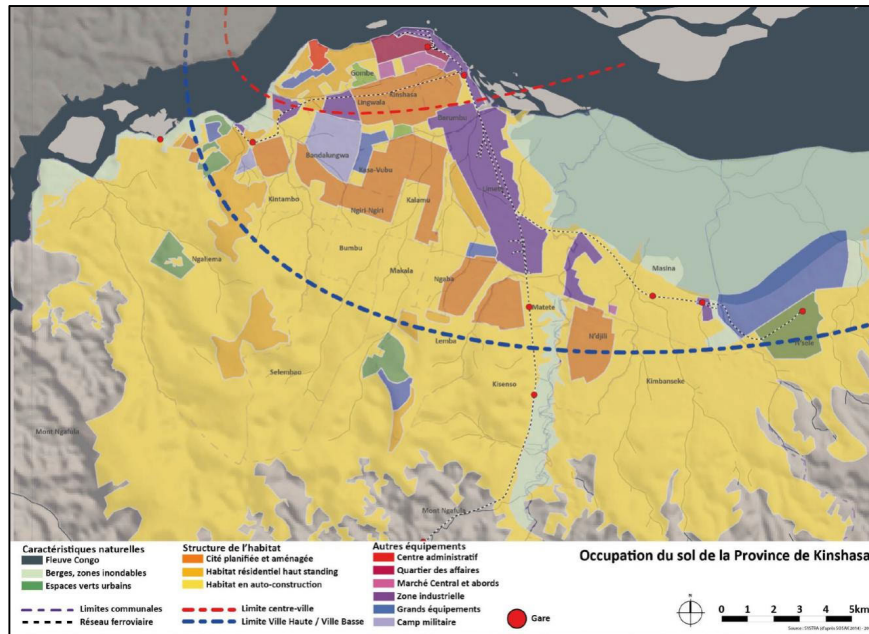
L'étude du PDNIT comporte des composantes nationales et urbaines. La composante urbaine comprend une partie Kinshasa et une partie pour quatre villes de plus de 300 000 habitants : Lubumbashi, Kisangani, Bukavu et Matadi.

Bien que la zone d'étude de Kinshasa ne soit pas clairement décrite dans le rapport de la Phase 1, la seule zone urbanisée actuelle sera étudiée selon l'interview à l'équipe d'étude du PDNIT. La zone d'étude du PDNIT est généralement semblable à la zone illustrée à la Figure 1.3.2.

En conclusion du rapport de la phase 1, huit problèmes de transport urbain de Kinshasa ont été décrits.

- Enjeu 1 : Réaménagement du réseau routier
- Enjeu 2 : Approche intégrée des routes
- Enjeu 3 : Développement des systèmes de transport en commun
- Enjeu 4 : Modernisation du réseau ferroviaire urbain et périurbain
- Enjeu 5 : Restructuration des services de transport public informel
- Enjeu 6 : Développement des pôles de transport.

- Enjeu 7 : Mieux réguler les flux de trafic
- Enjeu 8 : Gestion intégrée des transports locaux



Source : PDNIT 2017 basé sur le SOSAK 2014 et Systra (après 2014))

**Figure 1.3.2 Zone cible du PDNIT et occupation du sol de Kinshasa**

### 1.3.4 Politiques et programmes de l'occupation du sol et transport pour Kinshasa

#### (1) SOSAK (Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois)

Le Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois (SOSAK) contient une analyse et une proposition sur le développement urbain et le transport.

Les contenus sur le développement urbain dans le SOSAK sont présentés dans le Tableau 1.3.2.



**Tableau 1.3.2 Contenu sur le développement urbain dans le SOSAK**

Objectifs et états du plan	Provision de la future situation économique et démographique Provision de développement économique et spatial Équilibrer l'environnement social avec les résidents Définir les installations et services urbaines
Analyse sur la situation urbaine actuelle et historique	Analyse sur la planification urbaine précédente Analyse sur l'urbanisation précédente de la ville de Kinshasa Estimation de la population actuelle Estimation of current population Situation actuelle des infrastructures Current situation of infrastructure facilities
Plannification du développement futur	Concept de développement Estimation de la population future Prévision de la zone de développement futur Prévision du scénario de développement et évaluation

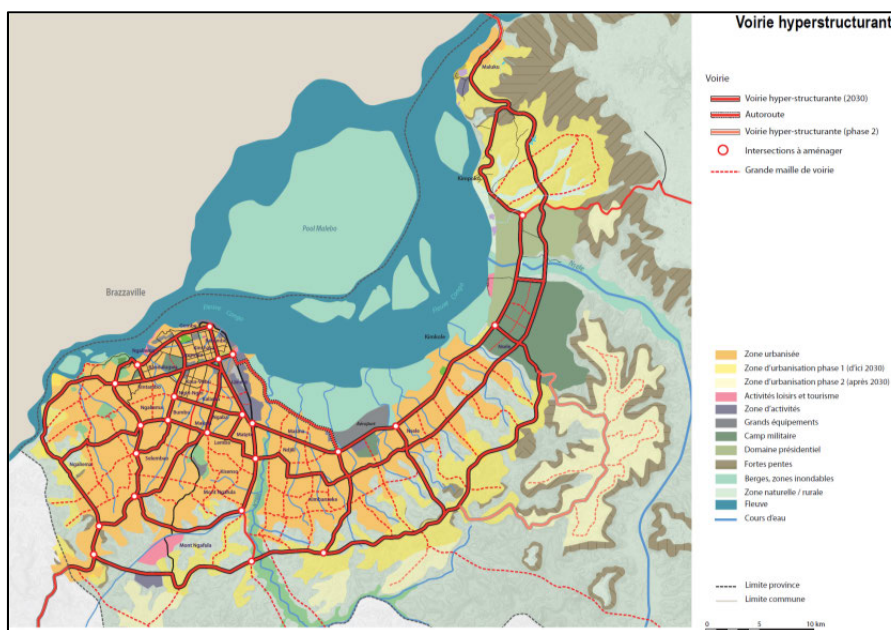
Source: SOSAK

Les contenus sur le transport dans le SOSAK sont résumés dans le Tableau 1.3.3 .

**Tableau 1.3.3 Contenu sur le transport dans le SOSAK**

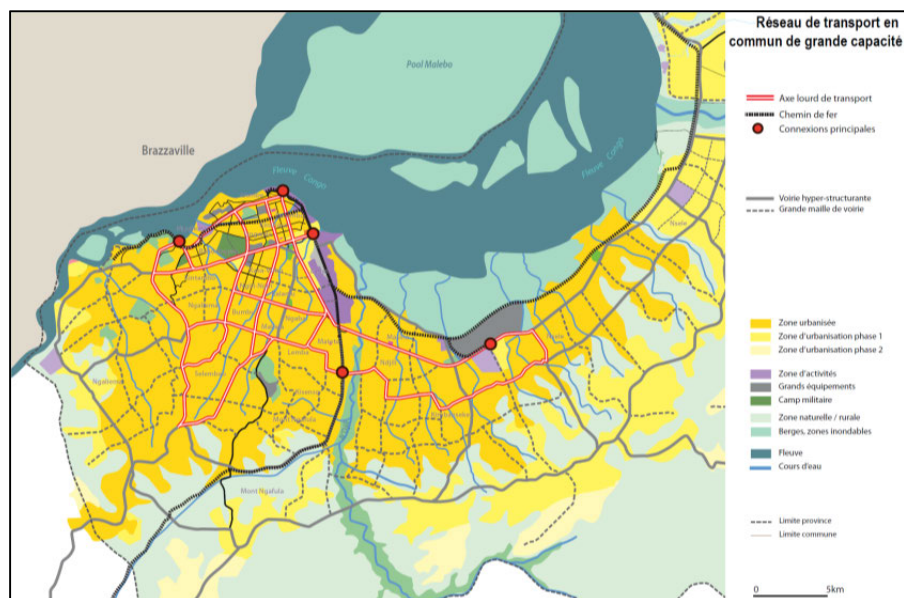
Réseau Routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le réseau routier urbain proposé par le SOSAK est présenté dans la Figure 1.3.3</li> <li>● En principe, un réseau routier urbain est prévu pour former une maille de 2 km compte tenu de l'accessibilité aux artères en supposant que tous les résidents des zones urbaines puissent accéder aux artères avec 1 km de marche ou environ quinze minutes de marche.</li> <li>● Sur la base de ce réseau routier urbain, plusieurs artères primaires (Vorie hyper-structurante) sont proposées pour relier le centre-ville, les zones industrielles, les universités, les aéroports et les ports fluviaux.</li> <li>● Ces routes artérielles primaires comprennent les routes du centre-ville pour former une grille, des rondins et deux routes vers Maluku qui se connectent au pont proposé en République du Congo.</li> </ul>
Transport Public	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le réseau de transport public est présenté sur la Figure 1.3.4 .</li> <li>● En ce qui concerne les transports en commun, le chemin de fer devrait servir d'axe principal. Les lignes existantes et abandonnées depuis Kintambo, l'aéroport et Kimwenza seront modernisées. La longueur totale de la modernisation est de 64,1 km.</li> <li>● Un système du BRT (<i>Bus Rapid Transit</i>, Bus à haut niveau de service) est également proposé le long des artères en compte la contrainte financière pour l'option à court terme. Il est également mentionné qu'il peut être transformé en transport léger sur rail (LRT / <i>Light Rail Transit</i>) dans le futur.</li> </ul>

Source: SOSAK



Source: SOSAK

**Figure 1.3.3 Réseau routier proposé par le SOSAK**



Source: SOSAK

**Figure 1.3.4 Réseau de transport public proposé par le SOSAK**

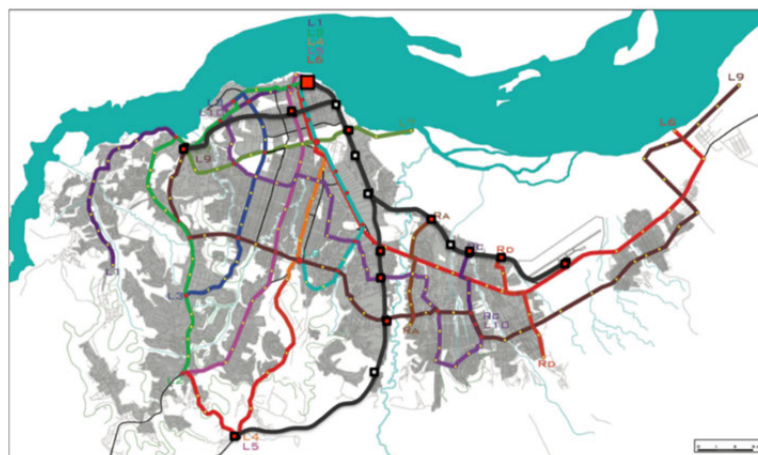
**(2) Étude des transports urbains de Kinshasa (Etude du Plan de Mobilité de Kinshasa) (CTB, 2011)**

Un résumé des projets proposés dans l'étude sur les transports urbains (Etude du Plan de Mobilité de Kinshasa) est montré dans la Figure 1.3.5 et Figure 1.3.6.

En ce qui concerne les transports publics, un total de quatorze routes d'un bus à haut niveau de service (BRT) et la modernisation de trois lignes existantes de chemins de fer urbains ont été proposées. La distance totale de système du BRT est d'environ 247km. Les itinéraires proposés couvrent la majorité de la zone urbanisée à partir de 2012.

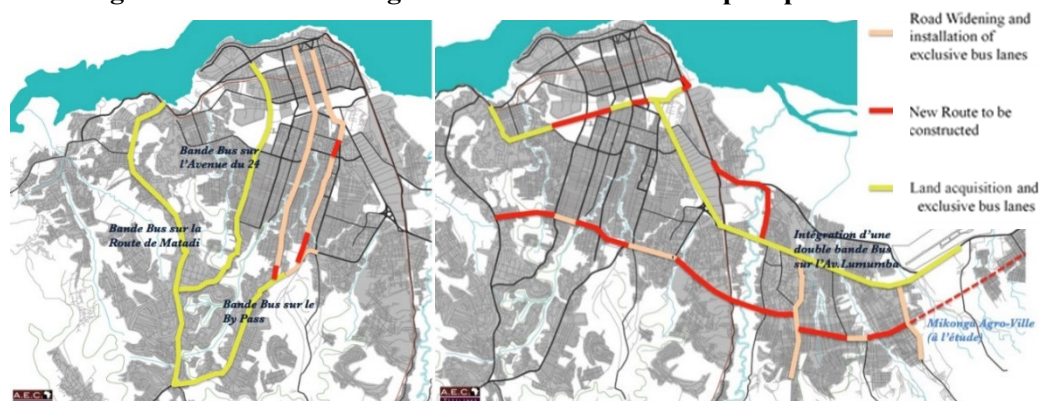
L'amélioration du chemin de fer existant d'environ 70 km, y compris l'amélioration des voies et des gares.

En ce qui concerne l'amélioration du secteur routier, on a proposé des routes est-ouest et des artères radiales nord-sud qui incluent l'élargissement de la route et l'installation de voies exclusives pour le BRT.



Source: l'Etude du Plan de Mobilité de Kinshasa, Rapport final Phase 3, CTB, 2011

**Figure 1.3.5 Plan à long-terme du réseau de transport public**



Source: l'Etude du Plan de Mobilité de Kinshasa, Rapport final Phase 3, CTB, 2011

Note: La figure à gauche est le plan développement de réseau des axes nord-sud. La figure à droite est le plan développement du réseau routier est-ouest.

**Figure 1.3.6 Plan développement du réseau routier**

### (3) Rapport technique de la mission de transport urbain (la Banque mondiale, 2013)

Un résumé des projets de chaque composante est affiché dans le Tableau 1.3.4 .

Ce rapport est basé sur une analyse qualitative et des rapports antérieurs. Aucune étude de transport n'a été effectuée.

**Tableau 1.3.4 Résumé des projets proposés par le rapport technique de la mission sur les transports urbains**

Projet		Contenus
<b>A. Renforcement de réseau routier comme un projet à court terme</b>		
A-1	Amélioration des routes existantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de routes et détermination de priorité</li> <li>• Amélioration d'intersection, élargissement de route, amélioration de bandes piétonnes et parking et pavement</li> </ul>
A-2	Amélioration de flux du trafic dans le centre-ville à Kinshasa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre de mesures de gestion trafic pour améliorer le flux du trafic dans le centre-ville.</li> <li>• Étude de transport pour déterminer la priorité, amélioration de routes, élargissement de route, amélioration d'intersection, installation de panneaux de signalisation, transport en commun et bandes prioritaires aux piétons</li> </ul>
A-3	Installation de panneaux de signalisation sur les artères	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la capacité de gestion trafic au moyen de l'installation de panneaux de signalisation</li> <li>• Identification de nœuds de transport pour gérer le trafic actuel et futur</li> <li>• Mesures de gestion trafic et contrôle de signalisation trafic pour la gestion de nœuds de transport</li> <li>• Installation de panneaux de signalisation le long de nœuds de transport</li> </ul>
A-4	Installation du parking pour créer un espace pour transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction d'installations du parking afin d'améliorer la capacité de route en fonction de l'augmentation de nombre enregistré de véhicules et réduire le stationnement illégal</li> <li>• Inspection de site et études</li> <li>• Clarification d'espace routier pour transport de marchandises, bande piétonne, espace parking et espace public</li> <li>• Application de loi sur le parking</li> </ul>
A-5	Développement de la capacité pour la gestion de trafic par la police	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement de la capacité pour la gestion de trafic par la police</li> <li>• Préparation d'inventaire pour le développement de la capacité et l'amélioration d'efficacité de policiers</li> </ul>
<b>B. Réaménagement de transport en commun</b>		
B-1	Amélioration de service de bus existant	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la capacité de service de bus existant par la coordination d'opérateurs de bus</li> <li>• Formation de groupe technique afin de déterminer les règles opérationnels</li> <li>• Installation de bandes et signalisations de trafic prioritaires aux bus</li> </ul>
B-2	Réaménagement de terminaux de bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévention d'embarquement / descente sur voirie avec les mesures de politique et installation</li> <li>• Identification d'arrêts de bus, installation d'espace et infrastructures pour arrêts et terminaux de bus</li> </ul>
B-3	Rénovation de minibus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesures de soutien les minibus pour l'opération de bus rapide et fiable</li> <li>• Adoption de politique claire de tarification de bus</li> <li>• Mesures de soutien pour l'achat de nouveaux bus</li> </ul>
<b>C. Assurer la sécurité pour piétons et promouvoir le marche</b>		
C-1	Installation de bandes piétonnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude sur la sécurité et l'assurance de piétons et l'amélioration d'environnement piéton</li> <li>• Identification de zones avec un grand nombre de piétons</li> <li>• Projet pilote sur l'élargissement de bandes piétonnes</li> </ul>
C-2	Faciliter le carrefour d'artères	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pénurie d'installations piétonnes</li> <li>• Formuler la norme technique sur installations piétonnes</li> <li>• Formulation et application de normes techniques afin d'installer des signalisations de trafic piéton, zone sécurisée au séparateur et au passage piéton</li> </ul>
<b>D. Mise en œuvre de plans de transport urbain</b>		
D-1	Réalisation du plan de transport urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir le comité directeur, le comité technique et l'unité de gestion de projet pour la réalisation et le monitoring du plan d'aménagement urbain présenté à l'horizon de 2025 invitant les parties prenantes (Plan Directeur d'Urbanisme, PDU)</li> </ul>
D-2	Conseil préventif de l'étude menée par l'agent du PDU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir la communication avec communautés et parties prenantes afin d'éviter le délais de la mise en œuvre du PDU à cause de manque de compréhension</li> <li>• Partager la base de données</li> <li>• Appui et contrôle du comité technique</li> <li>• Ateliers parmi les parties prenantes</li> </ul>

Projet		Contenus
E. Développement institutionnel et finance		
E-1	Aménagement institutionnel pour développer le système de transport multi-modal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cadre institutionnel et régulateur pour la mise en œuvre du PDU</li> <li>• Établissement de l' AOTU (Autorité Organisatrice des Transports Urbains)</li> <li>• Définir et clarifier la juridiction de chaque organisation</li> </ul>
E-2	Établissement de l'AOTU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir une institution (AUTU) pour gérer et exécuter la politique sur le transport urbain par les secteurs privés et publics</li> </ul>
E-3	Financement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparer le budget du PDU et établir le mécanisme durable du financement pour le système de transport multimodal</li> <li>• Estimer la demande d'investissement, le budget pour l'opération et le financement par sources externes</li> <li>• Formuler les plans d'affaires</li> </ul>
E-4	Réaménagement des institutions et régulations	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clarifier un partage de charges et rôles de gouvernements central et provincial dans les projets de transport</li> <li>• Proposer le réaménagement des organisations pour la coordination</li> <li>• Examiner les cadres institutionnels et régulateurs proposés par « <i>Étude de réforme du cadre institutionnel des transports urbains</i> » par CIMA International (2006) et PAM Kin (Plan d'amélioration de la mobilité à Kinshasa, 2011)</li> </ul>

Source: Mission d'expertise sur la mobilité urbaine à Kinshasa, Rapport technique, World Bank, 2013

### 1.3.5 Organisations et autorités compétentes en matière de transport urbain

#### (4) Développement, entretien et gestion des routes.

Il y a plusieurs agences gouvernementales impliquées dans le développement, la maintenance et la gestion des routes dans la ville de Kinshasa. Les principales organisations sont:

- CI (Cellule Infrastructures )
- OR (Office des Routes )
- OVD (Office des Voiries et Drainages )
- ACGT (Agence Congolaise des Grands Travaux )
- FONER (Fonds National d'Entretien Routier)

#### (5) Sécurité, contrôle et gestion du trafic

Il y a plusieurs agences gouvernementales impliquées dans la sécurité routière et la gestion du trafic dans la ville de Kinshasa. Les principales organisations sont:

- CNPR (Commission Nationale de Prévention Routière)
- Ministère des Transports, Sports Jeunesse, et Loisirs
- PCR (Police de Circulation Routière).

#### (6) Exploitation et gestion de transport public

Il existe plusieurs agences gouvernementales et privées impliquées dans l'exploitation et la gestion des transports publics dans la ville de Kinshasa. Les principales organisations sont:

- CNPR (Commission Nationale de Prévention Routière)
- GET (Groupe d'Etudes des Transports)
- SCTP (Société Commerciale des Transports et des Ports)
- TRANSCO (Transport au Congo)

### 1.3.6 Lois et réglementation de l'urbanisme

#### (1) Plans définis par le «Décret du 20 Juin 1957 sur l'urbanisme»

Le décret définit les quatre plans suivants pour le développement. Le statut des plans à Kinshasa et leurs relations juridiques avec le SOSAK devraient être clarifiés dans la période suivante de l'étude.

- 1) Plan et règlement de développement général (Plan général d'aménagement et des règles générales d'aménagement)

Les descriptions sont définies par les articles 15 et 16 du «Décret du 20 Juin 1957 sur l'urbanisme». Ces plans et règlements sont approuvés par l'assemblée nationale et le Président.

- 2) Plan de développement régional (Plans d'aménagement régionaux)

Les descriptions sont définies par les articles 13 et 14 du «Décret du 20 Juin 1957 sur l'urbanisme». Ce plan est approuvé par l'assemblée provinciale et le gouverneur provincial

- 3) Plan de développement local (Plans d'aménagement local)

Le plan est préparé par le commissaire de district pour les villes en vertu du décret du 20 Juin 1957 sur l'urbanisme. Le gouverneur provincial promulgue le plan.

- 4) Plan de développement pour une zone particulière (Plans d'aménagement particuliers)

Le plan est préparé pour le secteur particulier en vertu du décret du gouverneur provincial pour le commissaire de district.

#### (2) Autres lois et réglementation relatives

En plus des plans de développement susmentionnés, les descriptions détaillées devraient être confirmées pour la planification ultérieure.

- Règlements de la planification urbaine

Telle que la définition de la zone urbanisée, les règles générales d'utilisation des terres à des fins publiques ou privées, l'utilisation principale des terres dans la région.

- Réglementation de zonage

Zone résidentielle, zone commerciale, zone industrielle et zone rurale sont définies comme une zone majeure dans le "Décret du 20 Juin 1957 sur l'urbanisme".

- Prévention des zones de risques naturels

Défini dans les articles 4 et 5 du «Décret du 20 Juin 1957 sur l'urbanisme».

- Terrain réservé pour intérêt public

Domaines définis selon le plan de développement tels que les écoles, le centre de santé, l'espace

vert, les parcs, etc., définis à l'article 55 de la loi foncière.

### **1.3.7 Cadre légal en matière de relocalisation, de réinstallation et de réhabilitations**

#### **(1) RDC**

##### **1) Les différentes catégories de terres**

Depuis l'abolition de la propriété privée des terres (article 9 de la Constitution de la transition et article 53 de la Loi foncière), la propriété du sol et du sous-sol est l'apanage exclusif de l'État congolais. La loi foncière loi n° 73-021 du 20 juillet 1973 a été modifiée et complétée par la Loi n° 80-008 du 18 juillet 1980. L'article 54 de cette Loi foncière dispose que le patrimoine foncier de l'État comprend un domaine public et un domaine privé. Cette loi distingue essentiellement quatre types de terres. Les relations entre ces quatre types de terres sont présentées à la Figure 1.3.7

##### **1. Terres du domaine public de l'État**

Ce sont des terres qui sont affectées à un usage ou à un service public, et par conséquent incessibles tant qu'elles ne sont pas régulièrement désaffectées (article 55). La Loi foncière ajoute à ces terres le lit de tout lac et celui de tout cours d'eau navigable, flottable ou non (article 16).

##### **2. Terres du domaine privé de l'État**

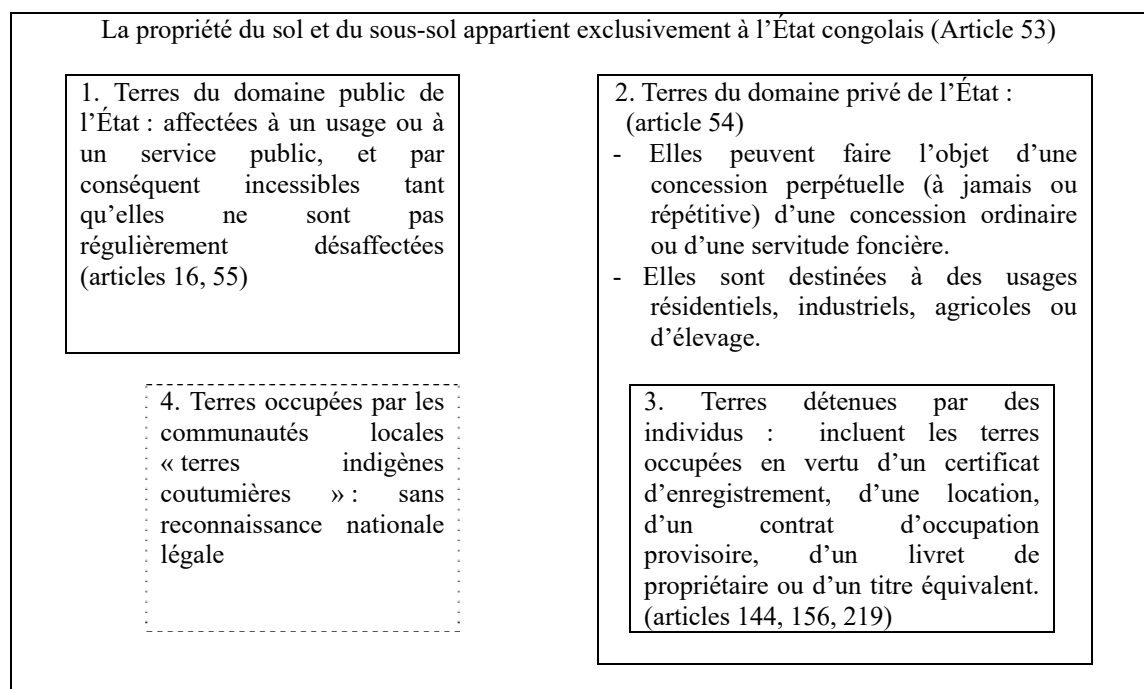
Ce sont toutes les autres terres que celles réservées à un usage public. Elles peuvent faire l'objet d'une concession perpétuelle, d'une concession ordinaire ou d'une servitude foncière. Elles sont destinées à des usages résidentiels, industriels, agricoles ou d'élevage.

##### **3. Terres détenues par des individus**

Cette sous-catégorie inclut les terres occupées en vertu d'un certificat d'enregistrement (article 219), d'une location (article 144), d'un contrat d'occupation provisoire (article 156), d'un livret de propriétaire ou d'un titre équivalent.

##### **4. Terres occupées par les communautés locale « terres indigènes coutumières »**

Elles représentent des droits de jouissance collectifs, puisque toutes les terres sont devenues propriété de l'État depuis la réforme de 1973. Il n'y a pas de législation nationale qui reconnaisse ou confère un statut particulier ou des droits particuliers aux peuples indigènes.



Source : l'équipe d'étude

**Figure 1.3.7 Les quatre catégories de terres en RDC**

2) L'acquisition de terres pour cause d'utilité publique en RDC

La Loi 77-001 du 22 février 1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique définit les terres concernées et le processus de réinstallation pour cause d'utilité publique en RDC. On en trouvera le texte dans le Tableau 1.3.5.

Bien que cette loi, comparée aux directives de la JICA et à la politique opérationnelle de la Banque Mondiale, comporte diverses lacunes, la commission spécifique au projet décrite plus bas est en mesure d'agir en se fondant sur les exigences des bailleurs internationaux, pour combler ces lacunes.

**Tableau 1.3.5 La Loi 77-001 du 22 février 1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.**

Article 1er	Catégories de propriétés ciblées	<p>Sont susceptibles d'expropriation pour cause d'utilité publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la propriété immobilière;</li> <li>b) les droits réels immobiliers à l'exclusion du permis d'exploitation minière et de la concession minière qui sont régis par une législation spéciale;</li> <li>c) les droits de créance ayant pour objet l'acquisition ou la jouissance d'immeubles;</li> <li>d) les droits de jouissance des communautés locales sur les terres domaniales.</li> </ul> <p>Les droits autres que la propriété immobilière sont expropriés conjointement avec les immeubles qu'ils affectent. Au cas où ils affectent des immeubles domaniaux, ils forment l'objet direct de la procédure.</p>
Article 2	Categories d'utilité publique	<p>L'utilité publique est de nature à s'étendre aux nécessités les plus diverses de la collectivité sociale, notamment dans les domaines de l'économie, de la sécurité, de la défense militaire, des services publics, de l'hygiène, de l'esthétique, de la sauvegarde des beautés</p>



		<p>naturelles et des monuments, du tourisme, des plantations et de l'élevage, des voiries et les constructions y compris ses ouvrages d'art.</p> <p>Elle suppose que le bien repris par l'État aura une affectation utile à tous, ou à une collectivité déterminée.</p>
Article 3	Cibles de l'expropriation : Propriétés, biens et zones	<p>L'expropriation pour cause d'utilité publique peut être ordonnée, soit pour un ou plusieurs biens individuellement désignés, soit pour l'ensemble des biens compris dans un périmètre déterminé.</p> <p>Dans la deuxième hypothèse, l'utilité publique s'apprécie quant à l'ensemble des biens compris dans le périmètre.</p>
Article 4		<p>Lorsqu'il s'agit d'exécuter un ensemble de travaux d'utilité publique, le président de la République peut ordonner l'expropriation par zones, de biens destinés à servir l'exécution de ces travaux ou à être mis en vente ou concédés au profit de l'État.</p>
Article 5	Origine de la procédure	<p>La procédure d'expropriation a pour origine une décision prononçant l'utilité publique des travaux et ordonnant l'expropriation.</p>
Article 6	Informations à mentionner dans la décision	<p>Cette décision est prise:</p> <p>a) pour une expropriation ordinaire ou par périmètre, par voie d'arrêté signé par le commissaire d'État ayant les affaires foncières dans ses attributions;</p> <p>b) pour une expropriation par zones, par voie d'ordonnance présidentielle.</p> <p>La décision doit mentionner l'identité complète des intéressés et s'appuyer sur un plan des biens à exproprier avec en plus, en cas d'expropriation par zones, un plan indiquant les travaux à exécuter et les biens à mettre en vente ou à concéder.</p> <p>Elle fixe en outre le délai de déguerpissement à dater de la mutation.</p>
Article 7	Publication de la décision	<p>La décision est publiée au Journal officiel et portée à la connaissance des personnes exposées à l'expropriation par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception ou remise en mains propres par un messenger contre récépissé daté et signé.</p>
Article 8	En cas de droits collectifs	<p>Pour les droits collectifs de jouissance, la population est en outre prévenue oralement par une communication faite aux représentants qualifiés des communautés locales intéressées, par le commissaire de zone ou son délégué.</p> <p>Celui-ci dresse procès-verbal lequel est transmis, avec copie des avertissements et le récépissé prévu à l'article qui précède, à l'autorité qui a pris la décision d'exproprier.</p> <p>Lorsque cette décision a été prise par ordonnance présidentielle, les documents dont mention à l'alinéa qui précède sont transmis au commissaire d'État ayant les affaires foncières dans ses attributions.</p>
Article 9	Lorsque le propriétaire d'une propriété est introuvable	<p>Si une personne intéressée ne peut être atteinte par un des actes de la procédure, l'administration avertit le procureur de la République près le tribunal du ressort qui prend d'urgence les mesures qu'il juge utiles pour la défense des intérêts en cause.</p> <p>Il peut continuer les recherches entreprises par l'administration: si celles-ci échouent ou se révèlent inutiles, le procureur de la République demande que le tribunal nomme un administrateur des biens à exproprier.</p> <p>Les droits et les devoirs de celui-ci se limitent à la représentation de l'exproprié dans la procédure d'expropriation et de fixation judiciaire de l'indemnité. Les articles 71 et 72 du livre 1er du Code civil relatif aux personnes lui sont applicables.</p> <p>Les indemnités sont consignées au nom de l'exproprié à la Caisse</p>

		d'épargne du Zaïre, déduction faite des honoraires dus à l'administration et taxés par le tribunal.
Article 10	Droits de location et autres droits	S'il existe à l'égard des immeubles, compris dans le plan visé à l'article 6, des droits de location ou tous autres droits non inscrits au certificat d'enregistrement, le propriétaire ou le concessionnaire est tenu d'aviser sans délai les titulaires de leurs intérêts; à défaut de quoi il reste seul tenu envers eux des indemnités qu'ils auraient pu réclamer.
Article 11	Réclamations de la part du propriétaire	Les réclamations, observations et accords auxquels la décision d'expropriation donne lieu, ainsi que les prix, indemnités ou compensations dûment justifiés, que les personnes intéressées réclament, doivent être portés à la connaissance de l'autorité qui a pris la décision d'expropriation, dans le délai d'un mois à dater de l'avis de réception ou du récépissé prévus aux articles 7 et 8 qui précèdent. Ce délai peut être prorogé par l'autorité qui a décidé l'expropriation. Lorsque cette décision a été prise par ordonnance présidentielle, les éléments dont question au premier alinéa du présent article sont adressés au commissaire d'État ayant les affaires foncières dans ses attributions.
Article 12	Propositions d'indemnisation de la part de l'État	À l'expiration du délai imparti, des propositions d'indemnisation sont faites aux intéressés. Ces propositions s'appuient sur un procès-verbal d'expertise dressé et signé par deux géomètres experts immobiliers du cadastre auxquels on adjoint, si nécessaire, un agronome ou un autre spécialiste suivant la nature du bien à exproprier. S'il s'agit d'exproprier des droits collectifs ou individuels de jouissance qu'exercent les populations locales sur des terres domaniales, l'expropriant s'appuie, pour formuler ses propositions d'indemnisation, sur une enquête prescrite et effectuée conformément aux dispositions des articles 193 à 203 de la loi 73-021 du 20 juillet 1973. Expertise et enquête peuvent être faites préalablement à l'ouverture de la procédure d'expropriation.
Article 13	Règlement au tribunal	À défaut d'entente amiable, assignation est donnée aux parties à exproprier, à la requête de l'expropriant, pour voir vérifier par les tribunaux la régularité de la procédure administrative et procéder au règlement des indemnités.
Article 14	Nomination d'experts et audience par le tribunal	Dans les 15 jours de l'assignation, le tribunal entend les parties et dans les huit jours de cette date, il statue sur la régularité de la procédure et nomme trois experts sur le choix desquels les parties se sont mises d'accord. À défaut d'accord, il les nomme d'office.
Article 15		Le tribunal fixe le délai dans lequel les experts nommés devront avoir déposé leur rapport. Ce délai ne peut dépasser les soixante jours, sauf circonstance exceptionnelle, auquel cas il peut être prorogé de trente jours. Les experts peuvent, au bureau du conservateur des titres immobiliers, se faire communiquer par celui-ci, tous renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission. Ils déposent au greffe du tribunal, dans le délai imparti, un rapport commun en autant d'exemplaires qu'il y a de parties à la cause.
Article 16		Dans les huit jours du dépôt de ce rapport, le président du tribunal convoque les parties à une audience fixée en respectant les délais d'ajournement du droit commun. Un exemplaire de ce rapport est joint à la convocation.

Article 17		<p>À l'audience ainsi fixée, le tribunal entend les parties et éventuellement les experts.</p> <p>Au plus tard dans le mois de cette audience, il statue sur le montant des indemnités et les frais et si l'exproprié l'en saisit, sur la durée du délai de déguerpissement.</p> <p>Le jugement est exécutoire par provision, nonobstant tout recours et sans caution.</p>
Article 18	Valeur et délai de l'indemnisation	<p>Sans préjudice des dispositions des articles II et III des dispositions transitoires de la Constitution et des articles 102, 103, 120 et 131 de la loi 73-021 du 20 juillet 1973, l'indemnité due à l'exproprié doit être fondée sur la valeur du bien à la date du jugement statuant sur la régularité de la procédure.</p> <p>Elle doit être payée avant l'enregistrement de la mutation et au plus tard dans les 4 mois à dater du jugement fixant les indemnités.</p> <p>Passé ce délai, l'exproprié peut poursuivre l'expropriant en annulation de l'expropriation, sans préjudice de tous dommages et intérêts, s'il y a lieu.</p>
Article 19	Frais d'enregistrement	L'enregistrement d'une mutation opérée en exécution d'une ordonnance d'expropriation se fait sans frais.
Article 20	Hypothèques	Les hypothèques grevant le bien exproprié sont reportées sur le prix. Dans ce cas, il est procédé comme prévu à l'article 293 de la loi 73-021 du 20 juillet 1973.
Article 21	Si les biens expropriés ne sont pas utilisés dans l'objectif prévu	<p>Si les biens expropriés pour cause d'utilité publique ne reçoivent pas cette destination, un avis publié au Journal officiel fait connaître que l'administration est disposée à les mettre en vente ou à les concéder à des tiers.</p> <p>L'avis indique la situation des biens et les noms des anciens propriétaires ou concessionnaires.</p> <p>Dans les trois mois de cette publication, les anciens propriétaires ou concessionnaires ou leurs ayants droit qui veulent réacquérir lesdits biens sont tenus de le déclarer à peine de déchéance.</p> <p>À défaut par l'administration de publier cet avis, les anciens propriétaires ou concessionnaires ou leurs ayants droit peuvent demander la remise desdits biens et cette remise sera ordonnée en justice, sur la déclaration de l'administration qu'ils ne sont plus destinés à servir aux travaux pour lesquels ils avaient été acquis.</p> <p>Le prix des biens à rétrocéder sera fixé par le tribunal si mieux n'aime le propriétaire restituer le montant de l'indemnité qu'il a reçue.</p> <p>La fixation judiciaire du prix ne pourra, en aucun cas, excéder le montant de l'indemnité, augmenté de six pour cent par année ou fraction d'année qui s'est écoulée depuis la mutation des biens.</p>
Article 22		L'article 21 n'est pas applicable aux biens expropriés par application de l'article 4. Ceux-ci sont offerts au public aux conditions fixées par arrêté du commissaire de région ou, à Kinshasa, par le commissaire d'État ayant les affaires foncières dans ses attributions.
Article 23		Sont exemptées des droits fixes et proportionnels d'enregistrement en matière foncière, les mutations opérées en vertu de l'article 21 au nom des anciens propriétaires ou concessionnaires ou de leurs ayants droit.
Article 24	Abrogation	Les formalités administratives et judiciaires prévues par la présente loi sont prescrites à peine de nullité.
Article 25		Le décret du 14 juillet 1956 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique est abrogé.

Source: l'équipe d'étude

3) Le décret portant création de la Commission d'évaluation en matière de réinstallation dans le cadre du Projet du boulevard Congo-Japon

Le Décret N° CAB / MIN-ITPR / 003 / RM / CM / 2012 du 27 avril 2012 du Ministre des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction, a créé la commission d'évaluation des concessions et des bâtiments sur les terrains requis par le Projet pour l'amélioration du boulevard Congo-Japon. Ce décret est présenté dans le Tableau 1.3.6. Un décret similaire sera nécessaire pour établir une autre commission pour l'amélioration de l'avenue de l'Université.

En créant une commission d'évaluation spécifique au projet, incluant le consultant côté bailleur en tant qu'observateur, le gouvernement de RDC est en mesure d'adopter des lignes directrices et des exigences spécifiques au bailleur en matière d'indemnisation et d'assistance aux personnes affectées par le projet.

**Tableau 1.3.6 Le Décret portant création de la Commission d'évaluation en matière de réinstallation dans le cadre du Projet du boulevard Congo-Japon**

Article 1er	Une Commission d'évaluation est mise en place pour identifier et évaluer les concessions et bâtiments privés et publics sur le boulevard Congo-Japon.
Article 2	La commission d'évaluation accomplira les tâches spécifiques suivantes : - Dresser la liste des concessions et des bâtiments à exproprier, y compris ceux visés par les études détaillées du consultant INGEROSEC - Identifier les propriétaires desdites concessions et bâtiments - Procéder à la vérification des titres de propriété et des certificats d'enregistrement - Procéder à l'évaluation desdites concessions et bâtiments
Article 3	La Commission est composée de 15 membres représentant les départements et services suivants : - Ministère des Infrastructures, Travaux publics et Reconstruction : 1 délégué - Ministère des Finances : 1 délégué - Ministère des Affaires foncières : 2 délégués - Ministère de l'Urbanisme et Habitat : 1 délégué - Mairie de Kinshasa : 1 délégué - Cellule Infrastructures : 2 délégués - Office des Voiries et Drainages : 2 délégués - Bureau Technique de Contrôle : 1 délégué - Représentants des Communes (Gombe, Limete, Kingabwa et Matete) : 4 délégués La Société KITANO CORPORATION et la Mission de Supervision INGEROSEC participent aux travaux en tant qu'observateurs. Cette Commission sera présidée par le délégué du ministère des Infrastructures, Travaux publics et Reconstruction . Elle adoptera un code de bonne conduite pour ses membres. Elle désignera 9 membres permanents qui feront rapport à la plénière qui se réunira une (1) fois par semaine au siège de la Cellule Infrastructures.
Article 4	La Commission dispose d'un délai d'un mois à compter de la date de signature du présent décret pour accomplir sa mission, et elle sera automatiquement dissoute lorsque le rapport final des travaux sera soumis au Ministère des Infrastructures, Travaux publics et Reconstruction.
Article 5	Le Secrétaire Général aux Infrastructures et Travaux Publics engagera les dépenses de fonctionnement de cette commission qui est à la charge du Trésor Public.
Article 6	Le Secrétaire Général aux Infrastructures et travaux public et le Coordinateur de la Cellule Infrastructures sont chacun responsables de l'exécution du présent arrêté, qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Source : l'équipe d'étude

## **1.4 Contextes politique, réglementaire et institutionnel de l'EES**

### **1.4.1 Aperçu du cadre juridique de l'EES PDK**

Le décret fixant les règles de fonctionnement des mécanismes procéduraux de protection de l'environnement (Décret no. 14/019 du 02 août 2014 fixant les règles de fonctionnement des mécanismes procéduraux de la protection de l'environnement) sur la base des articles 19, 21, 23 et 24 de la 'Loi no. 11/009 du 09 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement' est la base de l'examen environnemental et social des projets de développement en RDC.

L'article 4 du décret stipule que "l'évaluation stratégique environnementale couvre les secteurs d'activité liés aux infrastructures, au foncier, à l'urbanisme et au logement, aux transports".

Sur la base des discussions entre l'équipe, l'ACE et CI, les conditions suivantes ont été convenues pour le processus d'EES de l'étude.

Étant donné que l'étude est un niveau stratégique, l'équipe n'embauche pas de consultant(s) local (aux) pour la phase d'évaluation environnementale stratégique. Lorsque l'équipe sélectionne des projets prioritaires, elle commence l'examen environnemental initial en se basant sur les directives de la JICA. Pour l'examen, l'équipe doit embaucher des consultants locaux pour obtenir des renseignements détaillés sur le terrain et déterminer les répercussions des projets proposés.

La diffusion de l'information et les discussions avec les parties prenantes locales se feront par l'intermédiaire du GTT et du CCC de l'Étude, au lieu de communications avec le grand public ou les bourgmestres.

Le processus de l'EES est soumis à l'audit environnemental officiel.

Du côté de la JICA, selon les "JICA directives de la pour les considérations environnementales et sociales de 2010", cette étude fait partie de la catégorie B qui est nécessaire pour mener l'EES dans la phase du plan directeur.

#### **(1) Décret de la RDC sur l'EES.**

Le décret n ° 14/019 du 02 août 2014 fixant les règles de fonctionnement des mécanismes de protection de l'environnement basé sur les articles 19, 21, 23 et 24 du décret no. 11/009 du 09 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement est le soubassement de l'évaluation environnementale et sociale des projets de développement. (Tableau 1.4.1)

**Tableau 1.4.1 Structure du décret**

Titre I	: Des dispositions générales
Titre II	: De L'Evaluation Environnementale Stratégique (EES/SEA)
Titre III	: De l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIA/EIES)
Titre IV	: Conditions et Modalités de la Réalisation de l'Audit Environnemental
Titre V	: La procédure de l'Enquête Publique Environnementale
Titre VI	: Dispositions pénales, Transitoires, pour la transmission et Finales

Source: Décret no. 14/019 du 02 août 2014 fixant les règles de fonctionnement des mécanismes procéduraux de la protection de l'environnement

Note: EES et EIES signifient "évaluation environnementale stratégique" et "évaluation des incidences environnementales et sociales"

Selon le décret No. 14/19 d'août 2014, article 4, l'évaluation environnemental stratégique (EES) couvre les secteurs d'activité ayant trait aux infrastructures, à la planification urbaine et au transport. Dès lors, l'Etude est tenue de remettre le rapport EES et procéder au processus de révision.

Suite à la collaboration entre l'ACE et l'Equipe d'étude en avril et juillet 2017, l'ajustement suivant au processus décrit dans le décret a été approuvé et convenu :

- Étant donné que l'étude se trouve dans la phase d'élaboration des politiques, les cibles de l'enquête d'opinion décrite dans le titre V du décret seront les personnes clés qui occupent les postes de décision, y compris les membres de la CCC et du GTT, et les Chefs de commune ou le grand public ne seront pas inclus.
- Les informations à utiliser dans la phase d'élaboration des politiques doivent être recueillies à travers des documents et des entretiens avec des personnes clés. Par conséquent, l'équipe d'études n'est pas tenue d'embaucher le consultant national décrit à l'article 10, lors de l'étude EES. L'équipe d'études engagera un consultant national dans la prochaine phase d'Evaluation Environnementale Initiale pour les projets prioritaires sélectionnés, car des études de terrain sont nécessaires pour recueillir des informations détaillées au niveau local sur les sites de projet cibles.
- Le rapport EES doit être examiné par l'Agence Congolaise de l'Environnement décrit au titre IV du décret.

## **(2) Directives de la JICA**

Selon les " Les directives de la JICA pour les considérations environnementales et sociales 2010 ", présentées au Tableau 1.4.2, cette étude fait partie de la catégorie B qui est nécessaire pour mener une EES au cours de la phase du plan directeur<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Un plan directeur peut être considéré comme ressortant de la catégorie A quand les projets prioritaires proposés sont définis comme de catégorie A.

**Tableau 1.4.2 Critères de Categorisation des Directives de la JICA**

Catégorie	Critère de catégorisation
Catégorie B	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le projet peut avoir des effets néfastes sur l'environnement ou la société, mais ces impacts sont moins significatifs que ceux des projets de catégorie A.</li> <li>● Ces impacts sont spécifiques au site; le cas échéant, peu d'eux sont irréversibles; Dans la plupart des cas, ils peuvent être atténués plus facilement que les projets de catégorie A.</li> <li>● Les responsabilités des promoteurs du projet comprennent la planification et le suivi des activités nécessaires pour l'évaluation environnementale et sociale (Environmental and Social Evaluation,ESC).</li> <li>● Des procédures ESC telles que l'évaluation environnementale stratégique pour le projet du plan directeur et la participation des parties prenantes peuvent être nécessaires, selon l'ampleur et la nature des impacts négatifs.</li> </ul>

Source: JICA Guideline 2010

### (3) Autres lois et réglementations de base

Les types de lois et de réglementations en RDC et les organisations responsables sont résumés dans le Tableau 1.4.3.

**Tableau 1.4.3 Système légal en République démocratique du Congo**

Type	Loi	Ordonnance	Édit	Décret
Organisation	Parlement	Président	Gouverneur de la Ville	Ministre national Ministre provincial

Source: Ville de Kinshasa

Les lois et réglementations relatifs à la protection environnementale et sociale ont été rassemblées. La liste de ces lois rassemblées est présentée dans la Tableau 1.4.4.

Une loi fondamentale sur l'environnement est entrée en vigueur en 2011. Diverses lois, ordonnances ministérielles et décrets concernant la protection environnementale et sociale ont été promulgués depuis lors. Les normes de qualité de l'environnement concernant l'air, l'eau, les sols et le bruit n'ont pas été adoptées, et les normes utilisées par les institutions internationales, telles que l'OMS, sont habituellement prises comme référence.

**Tableau 1.4.4 Lois et réglementations relatifs à la protection environnementale et sociale**

Sujet	Enoncé (français)	Anglais (Traduction informelle)	Année
Loi Fondamentale de l'Environnement	Loi No. 11/009 du 09 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement	Law on Fundamental Principles relating to the Protection of the Environment	2011
	Chapitre 1 : Des dispositions générales Chapitre 2 : Du cadre institutionnel Chapitre 3 : Des mécanismes procéduraux Chapitre 4 : Des mécanismes de financement Chapitre 5 : De la gestion et de la conservation des ressources naturelles Chapitre 6 : De la prévention des risques et de la lutte contre les pollutions et nuisances Chapitre 7 : De la responsabilité civile Chapitre 8 : Des infractions et des peines Chapitre 9 : Des dispositions transitoires, abrogatoires et finales.		
Autorisation de bâtir	Arrêté ministériel no CAB/MIN-ATUHITPR/ 006/2014 du 04 avril 2014 portant réglementation de l'octroi du Permis de construire en République Démocratique du Congo	Ministerial Order regulating the granting of Building Permits in the Democratic Republic of the Congo	2014
Déchets	Arrêté interministériel no. 001/CAB/MIN/PME /2012 et no. 003 CAB/MIN/ECO&COM/2012 du 21 août 2012 portant interdiction de fabrication, d'importation et de commercialisation des emballages non biodégradables	Interministerial Order prohibiting the manufacture, import and marketing of non-biodegradable packaging	2012
Conservation de la nature	Loi no. 14/003 du 11 février 2014 relative à la conservation de la nature	Law on the conservation of nature	2014
	Titre Ier : DES DISPOSITIONS GENERALES ; Titre II : DES MESURES DE CONSERVATION ; Titre III : DES RESSOURCES BIOLOGIQUES ET GENETIQUES ET DES SAVOIRS TRADITIONNELS Titre IV : DES MECANISMES DE FINANCEMENT Titre V : DES INFRACTIONS ET DES PEINES ; Titre VI : DES DISPOSITIONS ABROGATOIRES ET FINALES.		
	Loi No. 69-041 du 22 août 1969 relative à la conservation de la nature (rappelé)	Law on the conservation of nature (repealed)	1969
	Arrêté ministériel no. 018/CAB/MINTOUR /2005 de la 30/05/05 portant réglementation des sites touristiques en République Démocratique du Congo.	Ministerial Order regulating tourist sites in the Democratic Republic of Congo.	2005
	Décret no. 10/15 du 10 avril 2010 fixant les statuts d'un établissement public dénommé Institut Congolais pour la Conservation de la Nature en sigle « I.C.C.N. »	Decree on a public establishment known as the Congolese Institute for Nature Conservation, ICCN	2010
	Arrêté ministériel no. 006/CAB/MIN/TOURISME/00/MWB/2015 du 21 mai 2015 relatif à la réglementation des sites touristiques en République Démocratique du Congo modifiant et complétant l'Arrêté no. 018/CAB/MIN.TOUR/2005 du 30 mai 2005, portant réglementation des sites touristiques en République Démocratique du Congo	Ministerial Decree on the regulation of tourist sites in the Democratic Republic of Congo amending and supplementing Order No. 018 / CAB / MIN.TOUR / 2005	2015
Gestion forestière	Loi No. 011/2002 du 29 août 2002 portant Code Forestier	Forest Code	2002
	Décret no. 14/018 du 02 août 2014 fixant les	Decree on laying down the	2014



Sujet	Enoncé (français)	Anglais (Traduction informelle)	Année
	modalités d'attribution des concessions forestières aux communautés locales	procedures for the allocation of forest concessions to local communities	
Sol	Loi no. 73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés, telle que modifiée et complétée par la loi no. 80-008 du 18 juillet 1980	(Land Law) Law on general property regime, land and real estate regime and security rights regime, as amended and supplemented by Law No. 80-008 of 18 July 1980	2004 ?
	Ordonnance no. 74-148 du 2 juillet 1974 portant mesures d'exécution de la loi no 73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés	Order on laying down implementing measures for Law No 73-021 of 20 July 1973	1974
	Décret no. 13/032 du 25 juin 2013 portant réglementation de l'exercice de la profession d'expert immobilier	Decree on regulating the practice of the profession of real estate expert	2013
	Arrêté interministériel no. 0001/CAB/MIN/ AFF. FONC/2013 et no. /CAB/MIN/ FINANCES/2013/806 du 06 mai 2013 portant fixation des droits fixes proportionnels, taxes, frais techniques et cadastraux à percevoir à l'initiative du Ministère des Affaires Foncières.	Inter-ministerial order on fixing the proportional fixed duties, taxes, technical and cadastral fees to be collected on the initiative of the Ministry of Land Affairs.	2013
Agriculture	Loi no. 11/022 du 24 décembre 2011 portant principes fondamentaux relatifs à l'agriculture	Law on fundamental principles relating to agriculture	2011
	Titre 1er : Des dispositions générales ; Titre 2 : De l'exploitation agricole ; Titre 3 : De la promotion agricole ; Titre 4 : De la protection de l'environnement ; Titre 5 : Des régimes douanier et fiscal ; Titre 6 : Des dispositions pénales ; Titre 7 : Des dispositions transitoires, abrogatoires et finales.		
Ressources en eau	Loi no. 15/026 du 31 décembre 2015 relative à l'eau	Law on water	2015
	Titre 1er : DES DISPOSITIONS GENERALES Titre II : DE LA SOUVERAINETE, DES OBLIGATIONS DE L'ETAT ET DU DOMAINE PUBLIC DE L'EAU Titre III : DE LA GESTION DES RESSOURCES EN EAU Titre IV : DES USAGES DE L'EAU Titre V : DU SERVICE PUBLIC DEL'EAU Titre VI : DE LA PROTECTION DES ECOSYSTEMES AQUATIQUES Titre VII : DE LA GESTION DES CATASTROPHES Titre VIII : DES MECANISMES DE REGLEMENT DES CONFLITS Titre IX : DES DISPOSITIONS PENALES Titre X : DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES, ABROGATOIRES ET FINALES.		
Chef coutumier	Loi no. 15/015 du 25 août 2015 fixant le statut des chefs coutumiers	Law on establishing the status of customary chiefs	2015
	CHAPITRE 1er : Des dispositions générales CHAPITRE II : De l'exercice de l'autorité coutumière CHAPITRE III : Des droits, des obligations, du statut judiciaire et des incompatibilités CHAPITRE IV : Du régime disciplinaire et des voies de recours CHAPITRE V : Des conflits de pouvoir coutumier CHAPITRE VI : Des dispositions finales Telle est l'économie générale de la présente loi.		
Genre Egalité	Loi no. 15/013 du 1er août 2015 portant modalités	Law on detailed rules for the	2015

<b>Sujet</b>	<b>Enoncé (français)</b>	<b>Anglais (Traduction informelle)</b>	<b>Année</b>
des droits	d'application des droits de la femme et de la parité	application of the rights of women and the parity	
Sécurité de travail	Loi no. 015/2002 du 16 octobre 2002 portant Code du Travail.	Labour Code	2002
	Ordonnance-loi no. 78-8 du 29 mars 1978 portant modification du décret-loi du 29 juin 1961 organique de la sécurité sociale.	Order-law amending the Decree-Law of 29 June 1961 Organic Social Security. (Definition of occupational disease)	1978
	Arrêté ministériel no. 13 du 4 août 1972 modifié par arrêté départemental no 70/77 du 5 mai 1977 relatif à l'hygiène sur les lieux de travail	Ministerial Order on hygiene in the workplace.	1972
VIH au travail	Arrêté ministériel no. 12/CAB.MIN/ETPS/RM/42/2009 du 11 avril 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Unité d'Exécution du Programme de Lutte contre le VIH-SIDA dans le monde du Travail	Ministerial Order on the establishment, organization and operation of the Implementation Unit of the Program to Combat HIV / AIDS in the working environment	2009

Source: L'équipe d'étude

#### **1.4.2 Aperçu du cadre stratégique de l'EES PDK**

Les principales politiques et programmes à suivre dans l'EES du PDK sont les suivants.

##### **(1) Objectif du développement durable de l'ONU, 2015**

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 a été adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies en tant que programme de développement pour l'après-2015 (Objectifs du Millénaire pour le développement adopté en 2000) le 25 septembre 2015.

Le Programme de développement durable est un plan d'action pour l'humanité, la planète et la prospérité. Il vise aussi à renforcer la paix partout dans le monde dans le cadre d'une liberté plus grande. Nous considérons que l'élimination de la pauvreté sous toutes ses formes et dans toutes ses dimensions, y compris l'extrême pauvreté, constitue le plus grand défi dans le monde, et qu'il s'agit d'une condition indispensable au développement durable.

Tous les pays et toutes les parties prenantes agiront de concert pour mettre en oeuvre ce plan d'action. Nous sommes résolus à libérer l'humanité de la tyrannie de la pauvreté et du besoin, à prendre soin de la planète et à la préserver. Nous sommes déterminés à prendre les mesures audacieuses et porteuses de transformation qui s'imposent d'urgence pour engager le monde sur une voie durable, marquée par la résilience. Et nous nous engageons à ne laisser personne de côté dans cette quête collective.

Les 17 objectifs de développement durable et les 169 cibles que nous annonçons aujourd'hui témoignent de l'ampleur de ce nouveau Programme universel et montrent à quel point il est ambitieux. Ils s'inscrivent dans le prolongement des objectifs du Millénaire pour le développement et visent à achever ce que ceux-ci n'ont pas été réalisés. Ils visent à réaliser les droits de l'homme pour tous, l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes et des filles.

Intégrés et indissociables, ils concilient les trois dimensions du développement durable :

économique, sociale et environnementale.

Les objectifs et cibles devraient stimuler l'action dans les prochains 15 (quize) ans aux aires de l'importance critique pour l'humanité et la planète.

Parmi les DSD, celles qui figurent dans le Tableau 1.4.5 sont celles liées au transport urbain.

**Tableau 1.4.5 Cibles relatifs au transport urbain dans les DSD**

Cibles	Objectifs	Indicateur
Cible 3.6 Sécurité routière	Jusqu'à 2020, la moitié de décès et blessés globaux issus d'accidents routiers	3.6.1 Taux de mortalité issu de blessés par l'accident routier Indicateur : Nombre de décès issus de blessé critique sur la circulation routière par 100 000 population (ajusté selon l'âge)
Cible 9.1 Infrastructures durables	Aménager des infrastructures qualitatives, fiables, durables et résilientes, y compris des infrastructures régionales et transfrontalières, pour appuyer la croissance économique et le bien-être humain, visant à l'accès abordable et équitable pour tous.	- Proportion de la population aux zones rurales qui habitent dans un rayon de 2km d'une route praticable toutes saisons - Volumes de passager et marchandise par le mode de transport
Cible 11.2.1 Accès urbain	Jusqu'à 2030, donner l'accès aux systèmes de transport sécurisés, abordables, accessibles et durables pour tous, améliorant la sécurité routière, notamment par l'exploitation de transport public, avec l'attention spécifique aux demandes de citoyens dans la situation vulnérable, femmes, enfants, personnes handicapées et personnes âgées.	11.2.1 Proportion de la population qui a l'accès pratique au transport public par l'âge, la sexe et les personnes handicapées. Indicateur : Proportion de la population qui a l'arrêt de transport public dans un rayon de 0,5km
13.1. Adaptation de changement de climat	Renforcer la résilience et la capacité adaptative pour catastrophes climatiques et désastres naturels dans tous les pays	13.1.1 Nombre de décès, disparus et personnes directement affectées qui sont issues de désastres par 100 000 population.

Source: Sustainable Development Goals & Transport, www.slocat.net

## (2) Le Plan National d'Action Environnemental (PNAE), 1997

Le PNAE élaboré en 1997 met un accent particulier sur la dégradation et l'érosion des sols dues aux mauvaises pratiques culturales ; la pollution de l'air et de l'atmosphère provenant, à de degrés divers, des activités agricoles et énergétiques des installations classées et industries ; la déforestation, l'exploitation forestière illégale, le braconnage intensif et l'exploitation minière sauvage dans certaines aires protégées. Le PNAE insiste sur l'urgence d'élaborer le cadre juridique de la protection de l'environnement et de développer les procédures relatives aux évaluations d'impacts environnementaux.

## (3) La Stratégie nationale et le Plan d'action de la Diversité biologique, 2001.

La Stratégie nationale et le Plan d'action de la Diversité biologique, élaboré en 1999 et actualisé en octobre 2001 constitue un cadre de référence pour la gestion durable des ressources biologiques de la RDC. Elle définit ainsi différentes stratégies pouvant mettre terme aux activités humaines

qui ont un impact négatif sur les écosystèmes naturels, à savoir : la récolte des combustibles ligneux, la pratique de l'agriculture itinérante sur brûlis, l'exploitation de bois d'œuvre et d'industrie, la récolte des produits forestiers non ligneux, la pratique des feux de brousse et l'exploitation forestière.

**(4) Le Plan d'Action National d'Adaptation aux changements climatiques (PANA), 2007**

En ce qui concerne le changement climatique, le Gouvernement de la RDC, avec l'assistance des partenaires au développement (FEM, PNUD) a élaboré le Plan d'Action National d'Adaptation aux changements climatiques (PANA) en 2007. Le PANA a permis entre autre d'établir l'inventaire des risques climatiques les plus courants ainsi que leur tendance et les mesures d'adaptations urgentes appropriées à envisager.

**(5) Le Cadre National de Biosécurité en République Démocratique du Congo, 2017**

La principale finalité de la politique nationale devra permettre de garantir la santé de la population et d'assurer la protection de l'environnement, des ressources biologiques, des tissus socioéconomiques par l'application du principe de précaution. Le cadre met l'accent sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre juridique de la biosécurité ; l'intégration dans les politiques de développement sectorielles de prédilection existantes des biotechnologies ; l'élaboration et la mise en œuvre des mécanismes d'évaluation et de gestion des risques biotechnologiques renforcement des capacités nationales de gestion de la biosécurité.

**(6) Le Document de Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté (DSCR), 2011**

La DSCR, deuxième génération, (élaborée en Septembre 2011), constitue le seul cadre fédérateur de l'ensemble des politiques macroéconomiques et sectorielles. Pour assurer une stabilité durable et soutenir une croissance forte, la présente stratégie repose sur quatre (4) piliers comportant chacun des axes stratégiques clairs et des actions prioritaires pour leur mise en œuvre. Ainsi, sur base de la vision du DSCR 2, des piliers ont été mis comme suit: Pilier 1 « Renforcer la gouvernance et la paix » ; Pilier 2 « Diversifier l'économie, accélérer la croissance et promouvoir l'emploi » ; Pilier 3 « Améliorer l'accès aux services sociaux de base et renforcer le capital humain » ; Pilier 4 « Protéger l'environnement et lutter contre les changements climatiques ».

**(7) Le Cadre Stratégique de Mise en Œuvre de la Décentralisation (CSMOD), 2009**

La finalité de la mise en œuvre de la décentralisation est de contribuer à la promotion du développement humain durable et à la prévention de risques de conflits. Il s'agit également de créer les meilleures conditions de développement et d'enracinement de la démocratie locale. Les axes stratégiques qui vont guider la mise en œuvre du cadre stratégique de la décentralisation sont : l'appropriation effective du processus de décentralisation, la progressivité du processus, le renforcement des capacités, le développement des outils de planification, l'harmonisation de la décentralisation et la déconcentration, la coordination entre l'Etat central et les provinces et le financement de la décentralisation.

**1.4.3 Arrangement institutionnel pour le PDK et l'EES**

Comme l'évaluation se situe au niveau stratégique, les parties prenantes sont les institutions au niveau décisionnel. Les communautés locales, les résidents et les entreprises seront consultés à l'avenir dans le cadre de l'étude EIAS lorsque les projets proposés dans le plan directeur arriveront à la phase de planification et de mise en œuvre.

### (1) Partie prenante de l'EES

L'EES du PDK fait intervenir les institutions énumérées au Tableau 1.4.6 avec leurs rôles et responsabilités. Le PDK étant un plan directeur à long terme pour les travaux publics, les parties prenantes sont principalement les institutions décisionnelles, plutôt que les résidents locaux, les communautés et les entreprises qui seront les principaux acteurs des EIES pour divers projets spécifiques inclus dans le plan directeur.

**Tableau 1.4.6 Institutions, rôles et responsabilités dans l'EES du PDK**

<b>Institutions</b>	<b>Rôles et Responsabilités</b>
Ministère de l'Infrastructure, des Travaux publics et de la Reconstruction, Infra Unit,	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le promoteur du Projet</li> <li>● Responsable de développement PDK</li> <li>● Responsable d'obtenir l'approbation de l'EES du PDK</li> </ul>
JICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Financer l'étude du projet PDK</li> <li>● Déployer l'équipe d'étude (une équipe de consultants japonais sous contrat avec la JICA) pour aider la Cellule Infrastructures à élaborer le Plan Directeur des Transports Urbains dans la Ville Kinshasa et à travers le processus d'approbation d'EES</li> </ul>
Ministère de l'Environnement et développement durable et l'ACE,	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'institution responsable de l'application du décret n ° 14/019 d'août 2014.</li> <li>● Aider la Cellule Infrastructures et l'équipe d'étude de la JICA à travers le processus d'approbation de l'EES</li> <li>● Participer au CCC, GTT et autres opportunités tout au long du processus de planification du PDK pour suivre le processus et le contenu de l'étude, en suite donner des suggestions et des conseils à la Cellule Infrastructures et à l'équipe d'étude JICA lorsque cela est nécessaire et approprié.</li> </ul>
Institutions prenant part à l'élaboration du plan Directeur	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les institutions responsables de l'aménagement urbain, de la route et du transport à Kinshasa, énumérées au tableau 4.2.1</li> <li>● Participer au processus de développement de l'EES du PDK pour fournir des informations, des suggestions et des conseils à l'Infra Unit et à l'équipe d'étude de la JICA pour le développement et l'évaluation d'alternatives</li> </ul>
Institutions à interviewer pour la collecte des informations sociales et environnementales	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les institutions qui détiennent des informations sur les conditions existantes, les plans futurs et les forces et faiblesses de la gestion de l'environnement dans la zone d'étude</li> <li>➤ Ce groupe d'établissements comprend, sans s'y limiter, ceux énumérés au tableau 3.4.2</li> <li>● Fournir des informations à la cellule infrastructures et à l'équipe d'étude de la JICA sur les conditions existantes, les plans futurs et les forces et faiblesses de la gestion environnementale dans la zone d'étude, ainsi que des suggestions et conseils pour comprendre les impacts positifs et négatifs potentiels</li> </ul>
Bourgmestres	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les représentants locaux de la zone d'étude</li> <li>● Accord l'approbation et la certification des enquêtes menées par l'équipe d'étude de la JICA</li> </ul>

Source: L'équipe d'étude

**Tableau 1.4.7 Principales institutions interviewées pour l'information sociale et environnementale**

<b>Institutions</b>	<b>Les principaux sujets d'interview</b>
CI (Cellule Infrastructures / Infrastructure Unit)	* Sur la procédure standard d'acquisition, de réinstallation, de réinstallation, de compensation et d'assistance liée aux projets routiers
BEAU (Bureau d'Études d'Amenagement et d'Urbanisme)	* Sur le contrôle du développement et l'urbanisme * Sur les stakeholders et leurs rôles dans le développement des terres * Sur les ressources historiques et culturelles qui doivent être protégées
ICCN (Institut Congolais pour la Conservation de la Nature en sigle)	* Sur les aires protégées légalement désignées
INS (Institut National de la Statistique)	* Sur diverses informations statistiques telles que la population, le ménage, la religion, la langue, l'industrie, la pauvreté, les catastrophes.
Ville et Province de Kinshasa (Direction de l'Assainissement)	* Sur le drainage, le traitement des eaux usées et la gestion des déchets solides
REGIDESO (Régie de distribution d'eau)	* Approvisionnement en eau potable
OVD (Office des Voiries et Drainages )	* Drainage et le traitement des eaux usées
Secretariat General des Affaires Foncier (Cadastre Fiscal)	* Procédure standard d'acquisition, de réinstallation, de réinstallation, de compensation et d'assistance liée aux travaux publics * Gestion des terres du Parc Président Mobutu (de N'sele)

Source: L'équipe d'étude

## **(2) Plan de communication avec les intervenants dans le cadrage et l'EES.**

Tout au long de la phase d'établissement du cadrage et de l'étude d'évaluation environnementale stratégique, l'équipe de l'étude a mené une enquête sur le terrain et une étude documentaire, et communiquera avec les intervenants au moyen de réunions individuelles et de réunions de groupe. A l'occasion des réunions de groupe, un Comité mixte de coordination (CCC) et un Groupe de travail technique (GTT) sont déjà en place (Tableau 1.4.8, Tableau 1.4.9). De plus, des ateliers hebdomadaires ont lieu au cours desquels un ou deux membres du groupe d'étude présentent les résultats de leur étude et obtiennent les réactions et suggestions des participants. Les parties prenantes de l'EES sont représentées à ces réunions tout au long du calendrier de l'Étude. L'ébauche de l'étude d'EES est communiquée lors des phases appropriées de ces réunions. Des réunions distinctes seront tenues avec l'ACE afin de suivre la procédure officielle nécessaire à la préparation et à l'approbation officielle de l'EES.

**Tableau 1.4.8 Fonctions du CCC et GTT**

<b>Comité conjoint de coordination (CCC)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approbation et revue de l'avancement du plan de travail</li> <li>• Suivi et Evaluation du projet</li> <li>• Coordination des organismes concernés</li> <li>• Echange d'idées sur les problèmes importants survenant durant la mise en œuvre du projet</li> </ul>
<b>Groupe de travail technique (GTT)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travailler quotidiennement avec la mission JICA et faciliter les arrangements nécessaires pour une mise en œuvre harmonieuse du projet</li> <li>• Analyser et Vérifier les rapports d'un point de vue technique</li> <li>• Coordonner et harmoniser les parties prenantes du projet et assurer la participation des autorités concernées Préparer le matériel (rapports/présentations) pour le CCC Réagir aux requêtes/demandes de renseignements introduites par le CCC sur les questions techniques</li> </ul>

\* : 'Les travaux, les " projets " et les " rapports " du tableau ci-dessus comprennent l'étude d'EES.

Source: L'équipe de l'étude

**Tableau 1.4.9 Membres du CCC et GTT**

	<b>Membres du CCC</b>	<b>Membres du GTT</b>
1. MITPR	Membre	Member
2. Présidence	Membre	
3. Primature	Membre	
4. Ministre provincial du Plan, du Budget, des Travaux publics et des Infrastructures	Membre	Membre
5. Secrétariat général du ministère des Infrastructures et des Travaux publics	Membre	
6. Ministère provincial des Transports, des Sports, de la Jeunesse et Loisirs	Membre	Membre
7. ACGT	Membre	
8. OR	Membre	Membre
9. SCTP	Membre	Membre
10. OVD	Membre	Membre
11. BEAU	Membre	Membre
12. GET	Membre	Membre
13. BTC (Bureau Technique de contrôle)	Membre	
14. ACE	Membre	Membre
15. CNPR	Membre	Membre
16. FEC	Membre	
17. Ambassade du Japon	Bailleur de fonds	
18. JICA	Bailleur de fonds	
19. Banque Mondiale	Bailleur de fonds	
20. BAD	Bailleur de fonds	
21. Union Européenne	Bailleur de fonds	
22. AFD (Agence Française de Développement)	Bailleur de fonds	
23. ENABEL (Agence belge de développement)	Bailleur de fonds	
24. Cellule Infrastructures	Sécretaire	Cordonnateur

Source: L'équipe de l'étude

## CHAPITRE 2 Description du Projet et de sa composante

### 2.1 Description du projet et de sa composante

Ce plan directeur vise à apporter des solutions durables aux différents problèmes auxquels la RDC est confrontée dans le secteur des transports en général et dans la province de Kinshasa en particulier ; à soutenir les activités économiques urbaines, à assurer l'équité dans les transports, à améliorer la sécurité et la sûreté et à assurer des transports écologiquement durables.

Les composantes du projet sont résumées dans le Tableau 2.1.1.

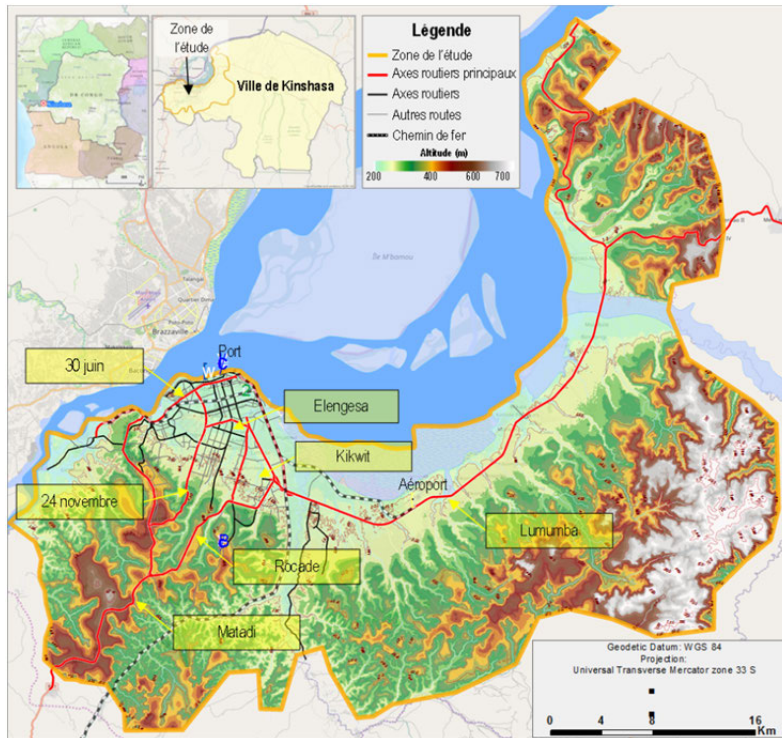
**Tableau 2.1.1 Composantes du projet PDK**

Phase	Zone cible	Composantes du projet	Phase et résultats de l'étude
Phase du plan directeur	Province de Kinshasa (Zone de planification du SOSAK)	Scénarios de développement à l'horizon 2040	a. Occupation du sol b. Projection du développement économique c. Projection démographique
		Enquête sur le transport urbain et prévisions pour l'avenir	d. Plan de transport public e. Plan d'aménagement routier f. Planification de la gestion du trafic g. EES et plan de gestion de l'environnement
		Plan de mise en œuvre du projet	g. Identification des projets h. Structures de mise en œuvre
		Étude préliminaire sur les projets prioritaires	i. Sélection de projets prioritaires j. Etude de faisabilité préliminaire k. EEI

Source: L'équipe d'étude

La zone d'étude est la zone urbanisée de la ville de Kinshasa qui couvre environ 1 450 km<sup>2</sup> sur une superficie totale de 9 985 km<sup>2</sup>, telle que définie dans la Figure 2.1.1.

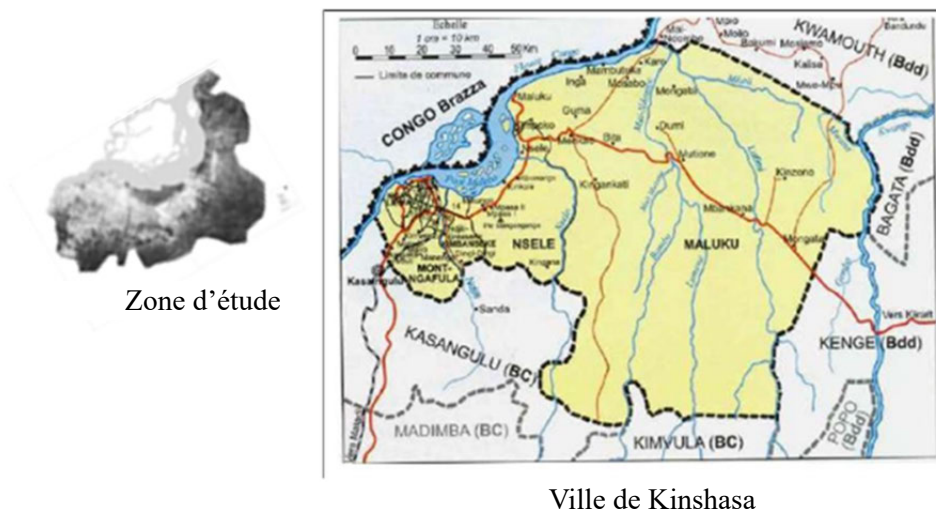




Source: L'équipe d'étude

**Figure 2.1.1 Zone d'étude**

La zone d'étude fait partie de la ville de Kinshasa (Figure 2.1.2) et la population de certaines communes doit être identifiée soit " à l'intérieur " soit " à l'extérieur " de la zone d'étude.



Ville de Kinshasa

Source: L'équipe d'étude et De Saint Moulin, 2005

**Figure 2.1.2 Zone d'étude et la ville de Kinshasa**

## CHAPITRE 3 Environnement Existant

### 3.1 Résumé du potentiel et des contraintes environnementaux existants.

À partir des observations sur le terrain et des discussions avec les parties prenantes, le problème environnemental actuel de la ville de Kinshasa qui nécessite une attention dans les scénarios de futurs développements peut être résumé comme indiqué dans le tableau suivant.

**Tableau 3.1.1 Potentiels et contraintes environnementaux liés à la route et au transport**

	Opportunité positive	Contraintes négatives
Pollution de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>La plupart des véhicules sont raisonnablement bien entretenus, mais on observe parfois des véhicules avec un échappement noir ou blanc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les routes non revêtues et la surface du sol sont parmi les principales causes de poussière pendant la saison hivernale sèche.</li> <li>La forte congestion routière à divers endroits du secteur cible contribue à la pollution de l'air.</li> </ul>
Environnement naturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>De nombreuses artères et routes secondaires ont fait pousser des arbres de rue qui fournissent de l'ombre, atténuent la pollution par la poussière et donnent une identité à la population locale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les terrains vallonnés exigent une bonne gestion des pentes et parfois des terrains supplémentaires pour les murs de soutènement le long d'une route.</li> </ul>
Environnement socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les transports en commun sont bien utilisés, mais ils ne sont pas bien organisés ou réglementés. La population est souvent contrainte de payer des tarifs plus élevés.</li> <li>De fortes congestions routières sont observées sur les principales sections transversales, les marchés, les nids-de-poule et là où le volume de trafic dépasse la capacité de la route. Cette congestion est à l'origine de nombreuses carences socio-économiques, telles que l'imprévisibilité des transports publics, le grand nombre de navetteurs obligés de marcher et la perte de temps personnel et d'opportunités économiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De nombreuses artères et routes secondaires sont gravement sous-entretenu et demeurent dans un état où l'accès en voiture est difficile. La population vivant le long de ces routes est forcé de marcher.</li> <li>Un grand nombre de piétons sont exposés à un risque élevé d'accident de la circulation en raison de l'insuffisance de la chaussée, de l'éclairage public et des installations de franchissement des routes.</li> <li>Dans les zones périphériques de la zone urbanisée, une nouvelle zone urbanisée a été construite le long de la route locale secondaire et/ou du chemin de ferme. Compte tenu du budget limité, il est assez difficile d'espérer des progrès et des succès dans le développement des nouvelles villes et des zones reculées de type satellite, qui ont besoin d'un ensemble d'infrastructures.</li> </ul>

Source: L'équipe d'étude

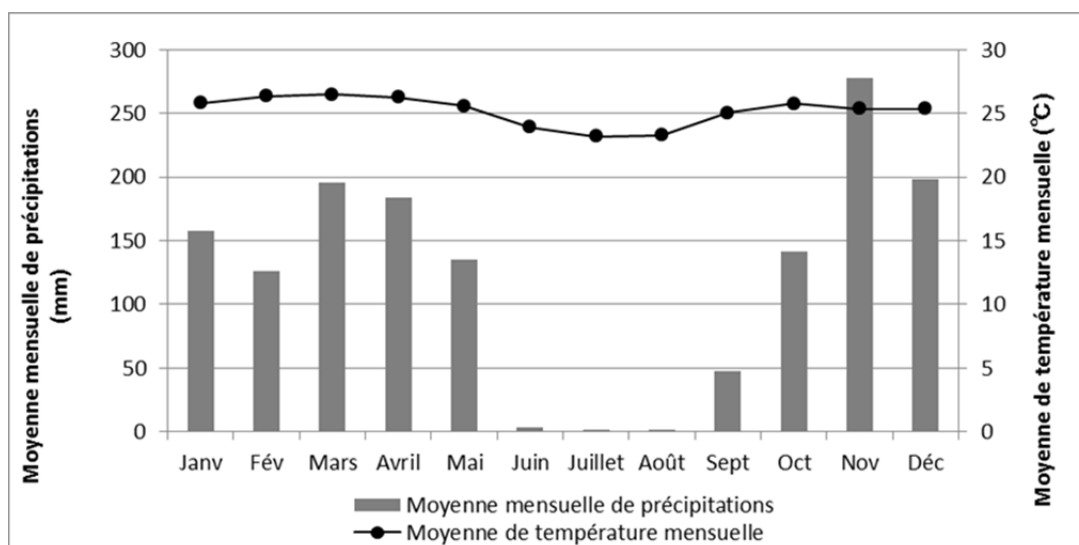
**Tableau 3.1.2 Potentiels et contraintes environnementaux liés à des aspects autres que la route et le transport**

	Opportunité positive	Contraintes négatives
Pollution de l'environnement		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La combustion des déchets est un comportement courant et cause de la pollution de l'air.</li> <li>• Les points de collecte des déchets en bordure de route sont des sources de pollution de l'air et des odeurs.</li> <li>• Actuellement, le service public de collecte et de traitement des eaux usées n'est pas disponible pour la plupart de la population. Des efforts importants et urgents sont nécessaires pour faire face à une nouvelle augmentation de la population et des activités industrielles.</li> <li>• Les bruits de la vie quotidienne, comme la musique amplifiée, les voix fortes des conducteurs d'autobus sont la principale source de pollution sonore dans la majeure partie de la zone d'étude.</li> </ul>
Environnement naturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les zones humides le long du fleuve Congo contribuent grandement à l'écosystème fluvial, au contrôle de la qualité de l'eau et à la protection des berges.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des espaces ouverts tels que l'emprise de la route Lumumba sont utilisés pour l'agriculture de subsistance et commerciale. La perte de ces espaces ouverts pour le développement urbain peut affecter les moyens d'existence des ménages.</li> <li>• La construction incontrôlée de structures résidentielles consomme une zone agricole dans la périphérie de la ville de Kinshasa, qui a besoin d'un bon approvisionnement en produits alimentaires frais.</li> <li>• Le bois et le charbon de bois sont utilisés pour la cuisine dans la plupart des ménages. Plus la population augmente, plus la forêt ne sera vulnérable et rare.</li> </ul>
Environnement socio-économique		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une grande partie du développement a été mise en œuvre près de la zone centrale et la ville s'est étalée sans développement d'opportunités d'emploi dans les zones périphériques.</li> <li>• Bien que le système de permis de construire existe, le contrôle de l'occupation des sols n'existe pas dans la ville de Kinshasa. Cette situation est à l'origine de nombreuses vulnérabilités de l'environnement urbain.                         <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Les maisons sont construites au bord de petites rivières dans la ville et sont très exposées aux inondations.</li> <li>➢ Les maisons sont construites sur des pentes abruptes et sont très exposées à l'érosion et à la rupture des pentes.</li> <li>➢ L'augmentation rapide de la population entraîne une insuffisance de l'offre de cimetières.</li> </ul> </li> <li>• L'insuffisance de l'offre de services de gestion des déchets et des eaux usées contraint une grande partie de la population à vivre dans un environnement insalubre.</li> <li>• L'espace ouvert dans la ville de Kinshasa se compose des ceintures vertes (y compris le club de golf, le camp Kokolo et l'aéroport de Ndolo), de l'emprise routière sous-utilisée et des terrains non bâtis. Il n'y a pas de parcs publics où les enfants et les résidents locaux peuvent s'amuser en toute sécurité à l'extérieur.</li> </ul>

## 3.2 Environnement Naturel

### 3.2.1 Climat

Le climat de la ville de Kinshasa est défini comme une savane équatoriale avec une saison sèche en Juin, Juillet et Août, comme le montre la Figure 3.2.1. La moyenne mensuelle de température annuelle la plus élevée est environ de 30°C, et la température la plus basse est d'environ 21°C, et la température moyenne annuelle est d'environ 25°C. La précipitation annuelle est d'environ 1500mm.



Source: Climate Change Knowledge Portal, BM

Figure 3.2.1 Température moyenne mensuelle et la précipitation au lieu (4.34S, 15.30 E) de 1991-2005

### 3.2.2 Géologie et topographie

#### (1) Caractéristiques géologiques et topographique

La ville de Kinshasa est située sur un site topographique contrasté et le relief est composé de marécage et plaines alluviales dont l'altitude varie entre 275 m et 300 m ; les collines avec une altitude de l'ordre de 310 m à 370 m dans les communes de Mont Ngafula, Ngaliema, Mont Amba et les plateaux de Kimwenza et Binza.

- Le Pool Malebo qui est une vaste expansion du lac parsemée d'îles et d'îlots correspondant à l'élargissement du lit de la rivière entre la ville de Kinshasa et Brazzaville. C'est environ 35 km de long, 23 km de large dans la surface de la zone.
- La plaine de la Ville de Kinshasa qui est exposé à plusieurs problèmes générés par le manque d'un système de drainage efficace. Cette zone s'étend d'environ 20000 hectares, de la commune de Maluku à l'Est aux pieds des collines de la commune de Ngaliema à l'Ouest. Le sol est composé de faibles masses alluviales situées à une altitude comprise entre 225 m et 260m, et la profondeur moyenne est d'environ 10Km.
- La terrasse qui est un ensemble de collines faibles (10 à 25 mètres) surmontant la plaine est située dans la partie ouest de la province entre les communes de N'djili et de Mont

Ngafula. Le sol est semblable à celui de la zone ordinaire. Il est composé d'un dépôt de grès doux mélangé à de la silice et recouvre une couche d'argile jaune et est surmonté d'une couche de limon brun

- Les collines qui peuvent atteindre 700 cm sont exposé à l'érosion et les désastres de la rivière accélérés par les activités humaines telles que l'agriculture et la déforestation et autres.

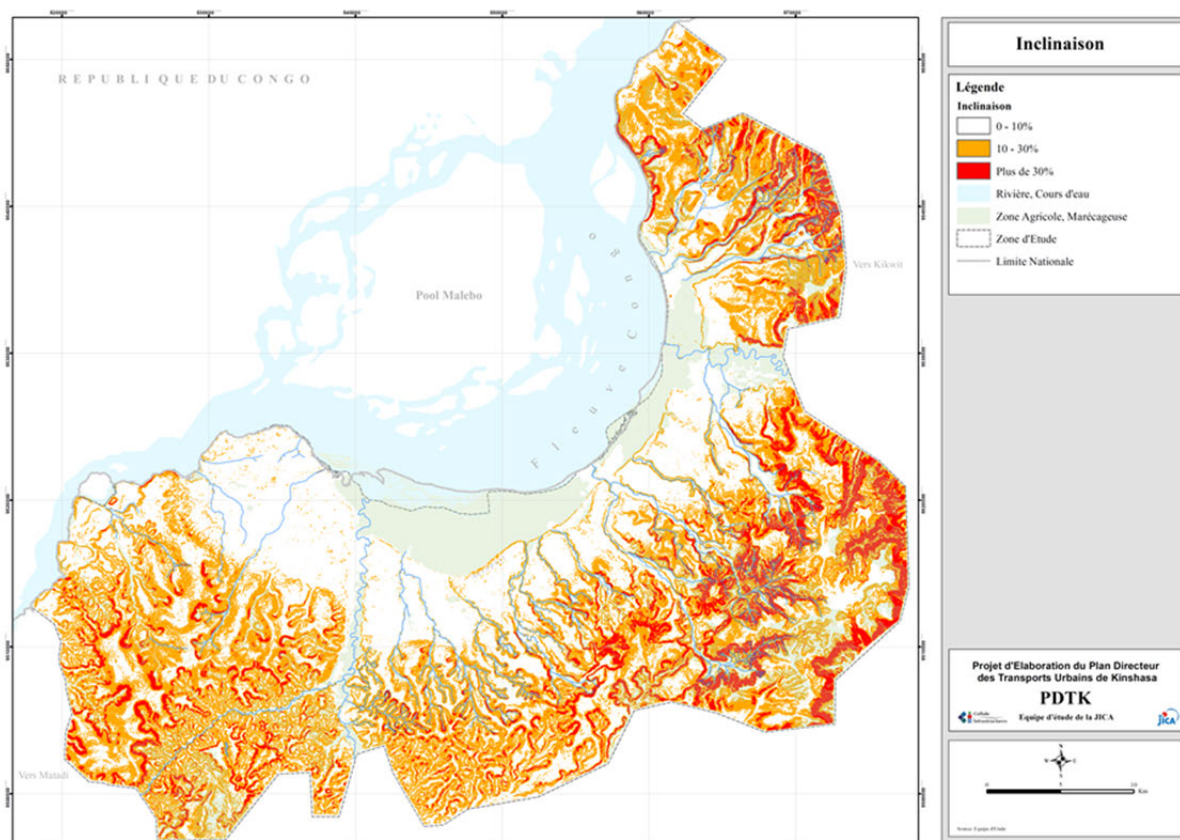
Particulièrement en cas de développement dans la zone périphérique, la culture et l'urbanisation ont été exécutées à grande échelle sur la terre en pente. Certaines d'entre elles sont les anciennes terres agricoles, mais les autres ont été des terres forestières.

Même dans les communes proches du centre-ville (par exemple, la commune de la Gombe), des terres en pente abruptes ont été développées plus tard et ces derniers jours. De ce point de vue, une légère inclinaison est une valeur antérieure au développement dans la ville de Kinshasa.

La Figure 3.2.2 montre la situation géographique de la ville de Kinshasa en pente.

- Sans couleur: pente inférieure à 10%
- Jaune: pente allant de 10% à 30 %
- Rouge: pente de plus 30%

Compte tenu de la tendance récente du développement et des espaces urbanisés existants, l'urbanisation suivante sera exécutée dans les terrains légèrement en pente entre le fleuve Congo et les zones de forte pente dans le sud.



Source: L'équipe d'étude

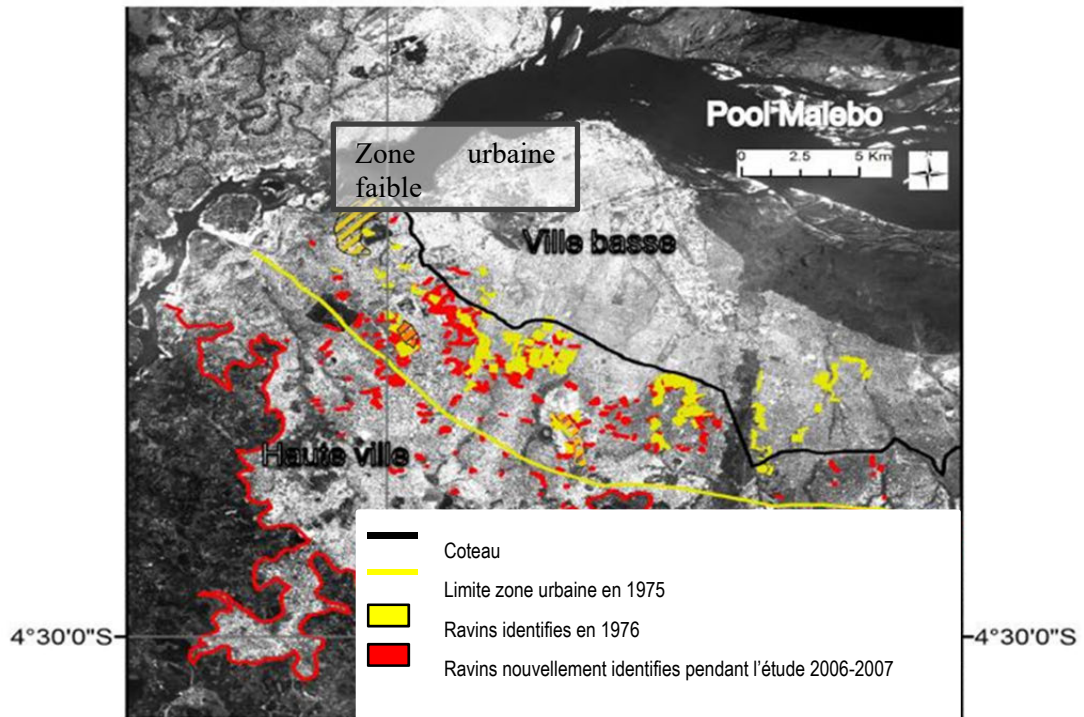
**Figure 3.2.2 Inclinaison de la zone d'étude**

## (2) Catastrophes causées par les érosions

Selon le B.E.A.U. (Bureau d'Etude d'Aménagement Urbain), différentes études sur les catastrophes géologiques à Kinshasa ont été menées dans le passé et sont en cours en partenariat avec les institutions académiques telles que l'Université de Kinshasa.

A cause de la nature sablonneuse du sol, la couverture du sol et le manque ou la dégradation des systèmes de drainage et de collection des eaux des pluies, la ville de Kinshasa est hautement susceptible au ravin d'érosion (érosion du sol provoquée par l'écoulement des eaux). Selon l'étude du Professeur Fils Makanzu Imwangana<sup>2</sup>, les méga ravins (Profondeur supérieure à 5 m) dans la ville de Kinshasa sont développés seulement dans les cités élevées depuis le début de l'urbanisation et la densité critique des maisons et des réseaux routiers est nécessaire pour générer les phénomènes des méga ravins.

<sup>2</sup> Fils Makanzu Imwangana, Ine Vandecasteele, Philippe Trefois, Pierre Ozer, Jan Moeyersons (2005), L'origine et le contrôle des méga ravins à Kinshasa (D.R. Congo)



Source: Fils Makanzu Imwangana, Kinshasa en proie à l'érosion en ravine: inventaire cartographique et impact socioéconomique (presentation file\_figure3.Urbanisation et risques d'érosion dans la haute ville (1975-2007))

**Figure 3.2.3 Carte préparée par l'Université de Kinshasa sur l'évolution des érosions)**

### 3.2.3 Rivières et Bassin hydroliques

Le réseau hydrologique comprend le fleuve Congo et ses principaux affluents sur la rive sud, qui traversent pour la plupart la ville du sud au nord.



Source: SOSAK

**Figure 3.2.4 Principales rivières**

La ville de Kinshasa a souffert de nombreuses inondations dans le passé et le risque d'inondation dans les quartiers densément peuplés de Funa et Lukunga est élevé en raison de la rivière Kalamu. Tableau 3.2.1 ci-dessous décrit les principales inondations survenues dans le passé.

**Tableau 3.2.1 Principaux dégâts causés par l'inondation des rivières**

Date	Lieu	Caractéristiques météorologiques et hydrographiques	Contour des dommages
17 déc. 1961	Zones basses le long du fleuve Congo	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Inondation historique générée par El Niño</li> <li>✓ Le niveau de l'eau a atteint 6,26m</li> <li>✓ 63 jours d'inondation (Niveau de l'eau élevé)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Toutes les communes dans les zones basses ont été inondées: Limete, Gombe, Barumbu, Lingwala, Masina et Ngaliema</li> </ul>
20-21 mai 1990	Rivière Makelele et rivière Lubudi	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Précipitations intenses (100mm/ 2heures)</li> <li>✓ Rivières Lubudi et Makelele débordées</li> <li>✓ Destruction de 2 réservoirs d'eau de pluie (capacité de 1,680x2m<sup>3</sup>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 41 morts et 57 disparus dans les communes de Ngaliema, Bandalungwa et Kintambo</li> <li>✓ 70 maisons inondées dans les communes de Ngaliema, Bandalungwa et Kintambo (Plus de 100 maisons au total)</li> <li>✓ 2 000 sans abris</li> </ul>
26-27 mars 1998	Communes de Ngaliema, Kisenso, Mont-ngafula, Selembao, Matete, Bandalungwa		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Environ 20 morts</li> <li>✓ Centaines de sans-abris</li> <li>✓ Destruction des maisons, routes, ponts à Kinsuka (Ngaliema)</li> <li>✓ Erosion critique à Kisenso, Mont-ngafula, Selembao et Ngafani</li> <li>✓ Plus de 2 562 familles affectées (1 524 à Matete, 1 000 à Bandalungwa, 38 à Mont-ngafula)</li> </ul>
Nov.19 99 à fév.2000	Fleuve Congo, Rivière N'djili	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ L'augmentation de niveau du fleuve Congo était record (le niveau d'eau de ce fleuve est d'environ 3,70 m comme à l'ordinaire. Durant l'inondation 1999 à 2000, le niveau a atteint à 5,43m ; soit plus haut que le cas exceptionnel en 1961) Affluents tel que la rivière N'djili inondée suite aux marigots</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Plus de 65 000 foyers étaient affectés</li> <li>✓ Communes affectées: Ngaliema, Barumbu, Matete, N'djili, Limete, Kisenso, Masina, Kinkole (N'sele), Maluku, Ngaba, Makala, Bumbu, Lemba.</li> </ul>
17 mai 2001	Rivière Lubidi	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Destruction de deux bassins hydrauliques à Laloux (Mbinza Delvaux et Mbinza Pigeon Melmeza)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Plus de 50 morts</li> </ul>
Mars 2002	Communes de Matete, Masina, Limete et Kinseso le long la rivière N'djili	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ L'augmentation de la rivière N'djili était lente (Augmentation de 1 mètre qui a causé le débordement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 5,870 foyers étaient affectés</li> <li>✓ 711 maisons endommagées</li> <li>✓ 32 routes affectées</li> <li>✓ Etant donné que l'augmentation d'eau était lente, il y avait assez de temps pour évacuer les personnes.</li> </ul>
9 avril 2006	Commune de Kinseso (Bikanga)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Les pluies torrentielles se sont abattues à Kinshasa du 8 au 10 avril 2006</li> <li>✓ Coulée de boue</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 3 morts</li> </ul>
Du 25 au 26	Partie Ouest de la ville de	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pluie abondantes (228mm de précipitation étaient</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 31 morts</li> <li>✓ communes affectées: Kinseso, Limete,</li> </ul>



Date	Lieu	Caractéristiques météorologiques et hydrographiques	Contour des dommages
oct. 2007	Kinshasa (Rivières Makelele, Lubudi, Lukunga, Bumbu)	enregistrées à la gare de Mbinza pendant la nuit)	Matete, Masina, Kimbanseke
Fév. 2015	Zone basse de Kingabwa, N'dolo		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Plus de 11 000 foyers affectés</li> <li>✓ 1 500 maisons endommagées</li> <li>✓ Le coût de drainage à réhabiliter a été estimé à 1,6 millions de dollars</li> </ul>

Source: LELO NZUZI F(2008), Kinshasa : Ville et Environnement ; Joseph- Dieudonné, Dr LUBOYA KASONGO MUTEBA(2002), Etude systémique du bassin versant de la rivière N'djili à Kinshasa, IFRC's disaster information bulletins

### 3.2.4 Flore, Faune et Aires protégées

Selon WWF (World Wide Fund for Nature), La ville de Kinshasa est située dans la zone biome nommée «prairie tropicale et subtropicale», savane et broussailles. De vastes étendues de terres dans cette zone ne reçoivent pas suffisamment de précipitations pour supporter une couverture extensive des arbres. Les graminées dominent la composition de ces écorégions, bien que les arbres dispersés puissent être fréquents.

La restauration potentielle dans ces systèmes est élevée, mais le labourage, le surpâturage par le bétail domestique et la combustion excessive peuvent rapidement dégrader et altérer les communautés naturelles; l'altération des régimes des eaux de surface peut avoir des impacts significatifs sur la persistance de nombreuses espèces de vertébrés, de nombreuses espèces étant très sensibles à la chasse de faible intensité ou à d'autres activités humaines.

Comme le montre la Figure 3.2.5, le paysage dans la zone d'étude est soit artificiel ou semi artificiel. On suppose que la faune dans la zone d'étude n'a plus de grands mammifères.



Vue de la route de Matadi



La partie Sud-Ouest de la ville de Kinshasa

Source: L'équipe d'étude

### Figure 3.2.5 Végétation dans la zone d'étude

La WWF opère dans différents programmes de conservation de la forêt tropicale du bassin du Congo. Comme le montre la Figure 3.2.6, la zone cible est située au Nord de la ville de Kinshasa.



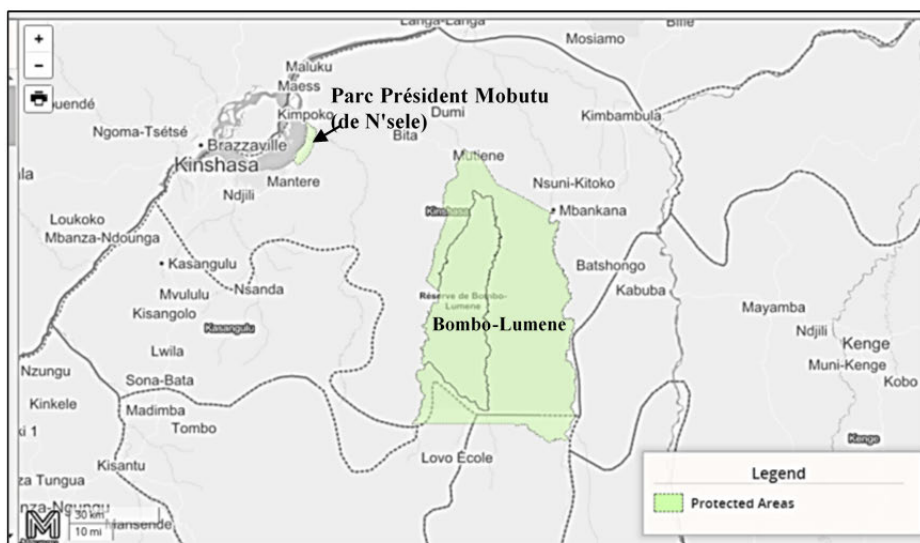
Source: WWF, <https://www.worldwildlife.org/places/congo-basin>

**Figure 3.2.6 WWF zone cible (en marron) pour le programme de conservation de la forêt tropicale du bassin du Congo**

Selon l'Annuaire Statistique 2014, p.297, il y a 25 zones pour la conservation en RDC (République Démocratique du Congo). En dehors duquel, le Parc Présidentiel de la N'sele et la Réserve Naturelle de Bombo-Lumene qui se situent dans la ville de Kinshasa, et l'ancien se situe dans la zone d'étude (Figure 3.2.7).

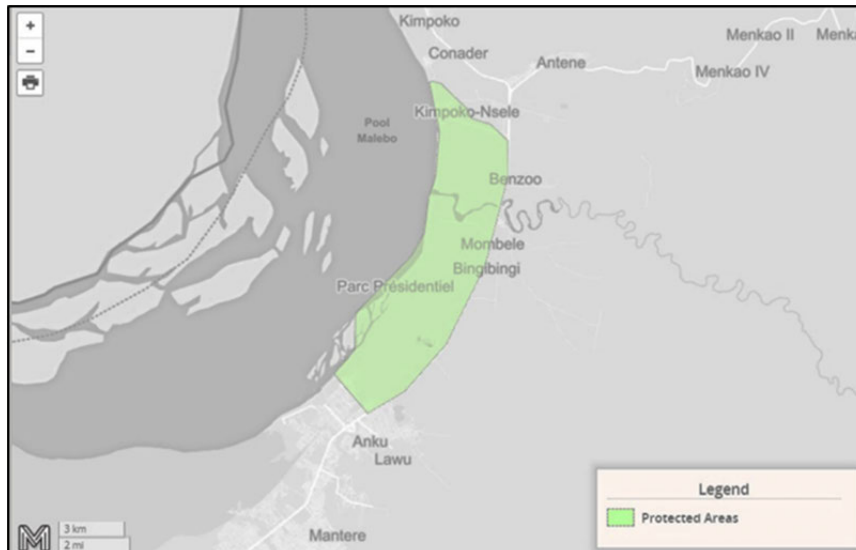
Le Parc Présidentiel de la N'sele (Figure 3.2.7) a été développé comme une ferme modèle de développement agricole en 1966, abandonné en 1991, et est actuellement utilisé comme un terrain résidentiel. Cependant, malgré qu'il ait de restrictions dans l'occupation urbaine du sol, la raison de la désignation n'est pas du fait de la protection de la nature.

La Réserve Naturelle de Bombo-Lumene était désignée en 1976 et elle couvre 3.5 km<sup>2</sup> de la partie Sud-Est de la commune de Maluku. Ses limites au Nord se situent à plus de 30 km de la limite de la zone d'étude (Figure 3.2.8).



Source:[http://rdc.moabi.org/appui-a-l-implication-des-communautés-locales-dans-la-gestion-de-la-reserve-de-bombo-lumene-a-kinshasa/fr/#9/-4.6421/16.0236&layers=moabi\\_protected](http://rdc.moabi.org/appui-a-l-implication-des-communautés-locales-dans-la-gestion-de-la-reserve-de-bombo-lumene-a-kinshasa/fr/#9/-4.6421/16.0236&layers=moabi_protected)

**Figure 3.2.7 Lieu et zone des réserves naturelles**



Source:[http://rdc.moabi.org/appui-a-l-implication-des-communautés-locales-dans-la-gestion-de-la-reserve-de-bombo-lumene-a-kinshasa/fr/#9/-4.6421/16.0236&layers=moabi\\_protected](http://rdc.moabi.org/appui-a-l-implication-des-communautés-locales-dans-la-gestion-de-la-reserve-de-bombo-lumene-a-kinshasa/fr/#9/-4.6421/16.0236&layers=moabi_protected)

**Figure 3.2.8 Détails de l'emplacement du Parc Présidentiel de la N'sele)**

### 3.2.5 Pollution

Par observation visuelle, les sources majeures de pollution de l'air dans la ville de Kinshasa comprennent les gaz d'échappement, les poussières du sol des routes non asphaltées et les surfaces en terre, fumée de brûlure non réglementée, les fumées des décharges d'ordures (Figure 3.2.9). Aussi le charbon, et le bois de chauffage pour la cuisson sont des sources domestiques de pollution de l'air.

En ce qui concerne la pollution sonore, on a constaté que les bruits tels que la musique et les voix des chauffeurs d'autobus sont plus intenses dans la plupart des cas que le bruit des véhicules en marche (Figure 3.2.10).

	
<p>Gaz d'échappement de véhicule</p>	<p>Poussière provenant de la route non bitumée et de la surface du sol</p>
	
<p>Fumée provenant de la combustion de déchets non réglementés</p>	<p>Fumée provenant des points de collecte des déchets</p>

Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.2.9 Sources primaires de pollution atmosphérique observées**

	
<p>Un magasin au bord de la route qui joue de la musique forte pour attirer les clients</p>	<p>Autobus et taxis sont en compétition sur un marché</p>

Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.2.10 Les principales sources de pollution sonore observées**

Pour la pollution de l'eau, le service de traitement des eaux usées semble inexistant. Les eaux de la cuisine, de la douche et des pluies coulent dans les fosses des ruelles ouvertes ou couvertes le long des routes principales sont mêlées du sable et d'ordures, l'eau libre coule sur la surface de la route. Les rivières qui reçoivent les déchets coulent lentement et l'eau ne montre aucun signe d'habitat riverain, à l'exception de quelques occasionnelles plantes de communautés dans ou prêt de l'eau (Figure 3.2.11).



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.2.11 Eaux domestiques usées coulant le long des routes**

### 3.2.6 Gestion de déchets

Les déchets et les collecteurs recyclables sont constamment visibles sur les avenues (voir la Figure 3.2.12). Le volume des déchets générés, cependant dépasse la capacité de collecte. Les tas de déchets sont observés devant chaque marché, avec des légumes frais et des poissons exposés côte à côte avec les déchets.

Les centres de collecte de déchets sont situés sur les routes principales à certaines distances. Un peu plus loin, tous les centres observés sont pleins, et il semble que la capacité insuffisante de véhicules de décharge pour collecter et transporter les déchets dans les sites de décharges est le plus sérieux casse-tête dans le service de gestion des déchets dans la ville de Kinshasa.

Les activités de nettoyage de la saleté et des déchets dans les égouts en bordure des routes sont assez courantes, surtout pendant la saison des pluies.

Selon Webster (2018), entre 2007 et 2017, le Programme d'Assainissement Urbain de Kinshasa (PAUK) financé par l'UE, puis le Projet d'Appui à la Réhabilitation et l'Assainissement Urbain de la ville de Kinshasa (PARAU) ont fourni, dans 9 des 24 communes, des services complets de collecte et d'assainissement, la construction de stations de transfert, le soutien d'équipes de travailleurs de l'assainissement et la construction du tout premier site d'enfouissement sanitaire de la RDC au Quartier Mpasa, Commune de la N'sele, au Sud-Est de l'aéroport international de N'jili. L'exploitation et la collecte de 11. 000 mètres cubes de déchets par semaine ont coûté 1 million de dollars par mois. L'impact positif du nettoyage s'est traduit par une diminution de 40 % des zones inondables et de 50 à 70 % des maladies d'origine hydrique, sauvant ainsi des milliers de vies.

Cependant, le projet a été remis au gouvernement provincial en août 2015. Depuis lors, les collectes ont cessé, les sites de transfert sont délabrés et débordent de déchets non collectés.

L'entretien de la décharge sanitaire a cessé - la zone de réception est un cimetière de véhicules cannibalisés, de piles de déchets déversés. Les canaux de drainage sont obstrués, les revêtements sont déchirés et il n'y a pas de bulldozers pour épandre et compacter les déchets.



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.2.12 Gestion de déchets**

### 3.2.7 Principales maladies et causes des décès

Selon l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), l'espérance de vie à la naissance en RDC en 2015 était de 58 pour les hommes et 62 pour les femmes. L'âge médian de la population en 2013 était de dix-sept ans. La population résidant dans les zones urbaines était de 42%. Le revenu national brut par habitant en 2013 était de 680\$.

Le taux de mortalité des enfants de moins de cinq par 1 000 naissances était de 119 en 2013, et le ratio pour 10 000 naissances en 2013 était de 730. Les causes principales des décès des enfants de moins de cinq ans en 2013 étaient: les infections respiratoires aiguës 16 % de décès totaux, la malaria 15 %, la prématurité 13 %, la diarrhée 11 %, et la mort par asphyxie 10 %.

Les dix premières causes de décès pour la population entière en 2012, les maladies diarrhéiques ont été la principale cause de décès, tuant 109 800 personnes en 2012. Le paludisme était la troisième cause, la tuberculose était la huitième. Le VIH / SIDA a été la dixième cause de décès, ce qui représente 27 400 personnes.

Selon l'engagement national et les instruments des politiques (NCPI) 2014 soumis à l'UNAIDS, les populations suivantes sont identifiées comme étant les populations cibles et vulnérables aux programmes VIH en RDC: Personnes vivants avec VIH, homosexuels, émigrants et populations mobiles, orphelins et autres enfants vulnérables, personnes vivants avec handicapés, les prisonniers, les travailleuses du sexe, les femmes et les filles, les jeunes femmes et les jeunes hommes, les femmes enceintes et les mineurs.

La RDC a connu une épidémie de fièvre jaune en 2016 et la maladie du virus Ebola en 2017 et 2018.

### **3.2.8 Ressources culturelles et historiques**

Il n'existe pas de lois qui désignent des ressources culturelles et historiques pour la conservation en RDC. Une publication de 2010 «Kinshasa Architecture et paysage urbains» (ISBN 978-2-7572-0362-0, disponible en vente au BEAU) regroupe 127 architectures monumentales et des arbres anciens. Ces sites et identités doivent être incorporés dans les données du GIS (Système d'information géographique/Geographic Information System) qui serviront de base à la formulation des alternatives aux scénarios de développement.

### **3.2.9 Egalité des sexes**

Dans le rapport en 2015 sur le développement humain du PNUD, la RDC se classait au 153ème rang parmi 159 pays dans l'indice d'inégalité des sexes. Le pourcentage de la population ayant au moins une éducation secondaire, parmi la population âgée de 25 ans et plus, était de 14,5% pour les femmes et de 35% pour les hommes. Le taux d'activité était d'environ 70% pour les deux genres.

Néanmoins, d'après la statistique de la ville de Kinshasa, la situation est plutôt différente. Selon la deuxième enquête démographique et de santé 2013-2014 (EDS-RDC II 2013-2014), 63% des femmes décident de l'utilisation de leurs propres revenus, par rapport à la moyenne nationale de 28,6% et des régions rurales 21,1% en moyenne. Au contraire que 67,6% des femmes gagnent moins que leur conjoint, 18,7% des femmes gagnent plus que leur conjoint, comparativement à la moyenne nationale de 9,5%. En moyenne nationale, 46,8% des hommes sont propriétaires de leurs maisons (de même que 37,3% des femmes) et 43% des hommes sont propriétaires de leurs terres (de même que 34,2% des femmes). D'autre part, environ 90% des résidents masculins et féminins dans la ville de Kinshasa ne sont pas propriétaires de leurs maisons et environ 95% ne possèdent pas leurs propres terres.

En général, aucune discrimination significative à l'encontre des femmes n'a été observée dans les zones urbaines de la ville de Kinshasa.

## **3.3 Conditions sociales et économiques existantes**

### **3.3.1 Population actuelle et future**

L'étude a évalué la fiabilité du processus d'estimation effectué par les sources respectives d'estimations de la population et la cohérence des données dans le passé et la continuité de ce processus à l'avenir. Enfin, l'Étude a adopté la population de référence de 2013 et l'estimation de la population de 2015 faites par l'INS comme suit:

- Population de la ville de Kinshasa en 2013: 10.558.000

- Population de la ville de Kinshasa en 2015: 11.575.000

En comparant la moyenne de taux de croissance de la RDC et celle de la ville de Kinshasa (estimation de l'INS), ce dernier indique environ 1% de plus que celui de la RDC. La division de la population des Nations Unies, qui est l'une de sources les plus fiables pour les discussions sur la croissance de la population future, analyse des données démographiques telles que le taux de natalité, le taux de mortalité et la structure démographique pour l'estimation. L'ONU présente le taux de croissance estimé de la RDC au niveau national comme 2,94% (variante faible) à 3,24% (variante élevée) pour les années de 2015 à 2020.

Compte tenu des analyses susmentionnées, ce qui fait qu'il y ait une différence en terme de croissance de population entre la RDC et la ville de Kinshasa et les taux de croissance de la population estimés par l'ONU pour la RDC entre 2015 et 2020, un taux moyenne croissance entre 2015 et 2017 est supposée d'être de 3,94% (variante faible) à 4,24%(variante élevée).

Comme conséquence, la population de la ville de Kinshasa est estimée à 12.505.000 (variante faible) à 12.577.000 (variante élevée) en 2017. L'étude considère cette estimation comme population de référence de la population de la ville de Kinshasa en 2017.

**Tableau 3.3.1 Population estimée de la ville de Kinshasa en 2017**

Année et source d'estimations	Croissance annuelle de la population (2015 à 2017)		Population de la ville de Kinshasa
	RDC	Ville de Kinshasa	
2015 (INS)	-	-	11.575.000
2017 (ONU, variante faible)	2,94 %	3, 94 %	12.505.000
2017 (ONU, variante moyenne)	3,09 %	4,09 %	12.541.000
2017 (ONU, variante élevée)	3,24 %	4,24 %	12.577.000

Source: L'équipe d'étude

Ensuite, l'étude a analysé les taux d'accroissement naturel et social de la population future de Kinshasa (Figure 3.3.1), qui donnent la taille estimée de la population en 2040 (Figure 3.3.2,

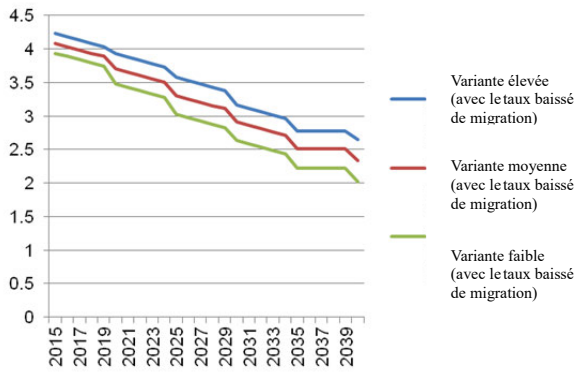
Tableau 3.3.2). Ensuite, la population de la ville a été attribuée à chaque commune.

A l'issue de ce calcul, la population de la ville de Kinshasa sera de 20 millions d'habitants en 2030, et de 26 millions en 2040.

Compte tenu de la situation urbaine actuelle de la ville de Kinshasa, il est évident que la concentration de la population dans la ville de Kinshasa provoquera des difficultés dans les environnements vivants, sociaux et naturels de la ville. Géographiquement, les terres disponibles de la ville de Kinshasa sont limitées à un espace étroit le long du fleuve Congo, et la culture et l'urbanisation vers le flanc de la montagne dans le Sud ne seront peut-être pas faciles. De plus, on s'attend à ce qu'une plus grande concentration entraîne une congestion accrue de la circulation sur les artères limitées.

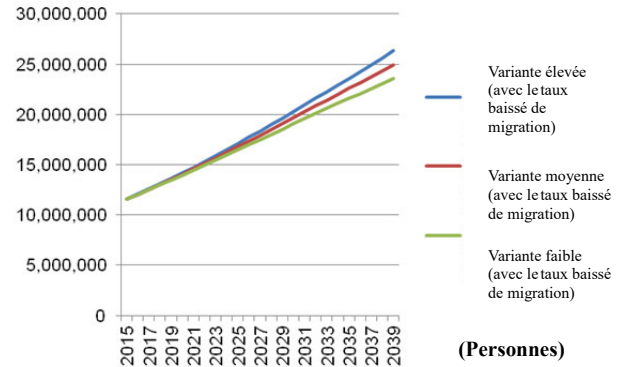
Avant d'affronter ces difficultés, il est nécessaire de prendre des mesures pour éviter et soulager la trop forte concentration dans la ville de Kinshasa. A cette fin, le gouvernement doit envisager d'autres stratégies et scénarios de développement.





Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.3.1 Estimation du taux annuel de changement démographique de la ville de Kinshasa**



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.3.2 Estimation de la population de la ville de Kinshasa**

**Tableau 3.3.2 Estimation de la population future dans la zone d'étude et la ville de Kinshasa**

	2017	2030	2040
Zone d'étude	11.440.600	17.929.239	23.008.495
Ville de Kinshasa	12.505.000	20.000.000	26.000.000

Source: L'équipe d'étude

**Tableau 3.3.3 Résultat final de l'estimation de la population des communes de la ville de Kinshasa**

Communes et catégories	INS *1	Ministere du Plan *2	INS *1	INS (Estimation) *3
	1984	2004	2013	2025
<b>Cités Résidentielles</b>				
Gombe	17.360	32.373	70.594	89.080
Limete	128.197	375.726	435.720	1.330.874
Ngaliema	252.151	683.135	977.485	2.025.942
<b>Anciennes cites</b>				
Kintambo	49.297	106.772	152.918	340.260
Barumbu	69.147	150.319	165.720	413.628
Kinshasa	74.708	164.857	152.778	453.632
Lingwala	49.173	94.635	129.439	277.831
<b>Nouvelles cités</b>				
Ngiri-ngiri	82.303	174.843	167.019	481.110
Kasa-vubu	74.888	157.320	114.152	437.824
<b>Cités planifiées</b>				
Kalamu	16.719	315.342	287.045	974.669
Lemba	159.775	349.838	449.429	1.120.992
Matete	104.902	268.781	330.177	854.908
Bandalungwa	97.214	202.341	322.313	934.821
N'djili	157.010	442.138	578.411	1.157.619
<b>Extention du Sud</b>				
Ngaba	74.447	180.650	258.057	539.135
Selembao	126.589	335.581	418.925	1.038.819
Bumbu	113.968	329.234	536.018	905.943
Makala	108.939	253.844	304.615	698.495
<b>Excentriques</b>				
Kisenso	117.774	386.151	514.565	1.157.619
Masina	158.080	485.167	897.980	1,571.124
Kimbanseke	353.209	946.372	1.407.437	2.631.205
Mont-ngafula	52.820	261.004	487.722	718.197
N'sele	28.963	140.929	527.305	387.790
Maluku	2.676	179.648	872.175	494.332
<b>Total</b>	<b>2.614.309</b>	<b>7.017.000</b>	<b>10.558.000</b>	<b>21.035.849</b>

Source: L'équipe d'étude

### 3.3.2 Croissance économique actuelle

L'évolution du nombre d'entreprises enregistrées dans la zone étudiée a été analysée sur la base du rapport annuel de la FEC (Fédération des Entreprises du Congo) en 2009 et 2017. Les données montrent que le nombre de sociétés enregistrées est passé de 298 à 745 au cours de la période mentionnée, avec un TCAC de 12.5%.

Les entreprises ont été divisées par secteurs et par communes comme le montre le

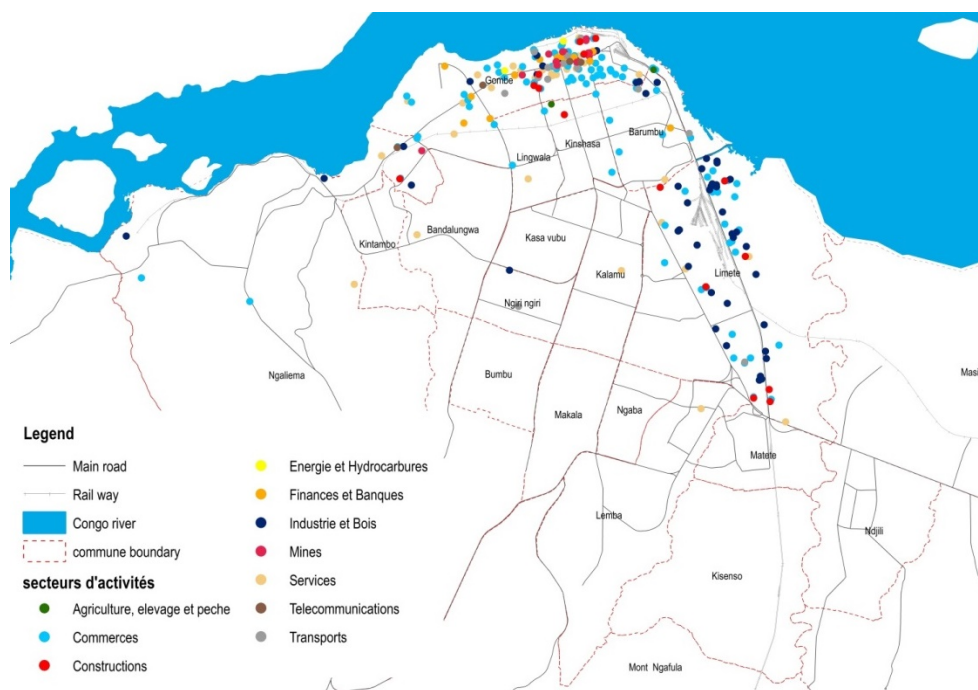
. En termes de secteur, le secteur tertiaire a la part la plus importante avec 73% en 2009 et 80% en 2017, ce qui est conforme à la composition du PIBR. Le secteur des services comprend le secteur financier et bancaire, les mines (bureau des services), les services, les télécommunications, les transports, le commerce, l'énergie et les hydrocarbures (bureau des services) et autres, et le site est

concentré dans la commune de la Gombe. La part du secteur secondaire composée de l'industrie et de la construction était de 24 % en 2007 et de 15 % en 2017. Les entreprises industrielles sont concentrées dans la commune de Limete, et leurs produits manufacturés sont pharmaceutiques, plastiques, imprimés, brassicoles, textiles, etc. Ngaliema Commune dispose également de plusieurs entreprises industrielles pour la production de bouteilles, de bateaux, de matériaux de construction, de minoteries et de plastiques. La part du secteur primaire composée de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche était de 3.4 % en 2009 et de 5.9 % en 2017. Les entreprises sont situées dans les communes de Gombe, Limete, Ngaliema et Maluku.

**Tableau 3.3.4 Nombre de compagnies par secteur et commun**

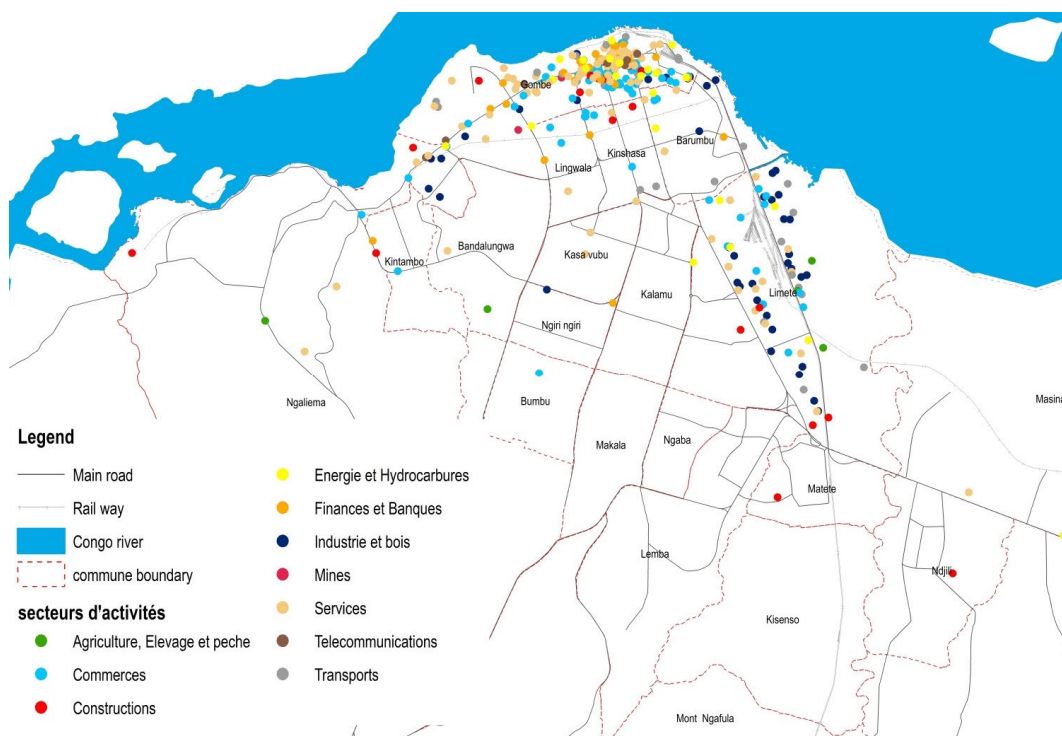
Secteur	2009	2017	Commune	2009	2017
Secteur primaire	10	44	Gombe	174	443
Agriculture, foresterie et pêche	10	44	Limete	63	122
Secteur secondaire	72	109	Ngaliema	12	36
Industrie	50	62	Kinshasa	13	25
Construction	22	47	Barumbu	11	8
Secteur tertiaire	216	592	Lingwala	1	13
Finance et banque	23	59	Kasa-vubu	2	13
Mines	18	15	Autres	22	85
Service	43	193	Total	298	745
Télécommunication	8	22			
Transport	20	57			
Commerce	84	186			
Énergie et hydrocarbures	2	58			
Autres	18	2			
TOTAL	298	745			

Source: FEC (Fédération des Entreprises du Congo)



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.3.3 Emplacements des entreprises dans la ville de Kinshasa (2009)**



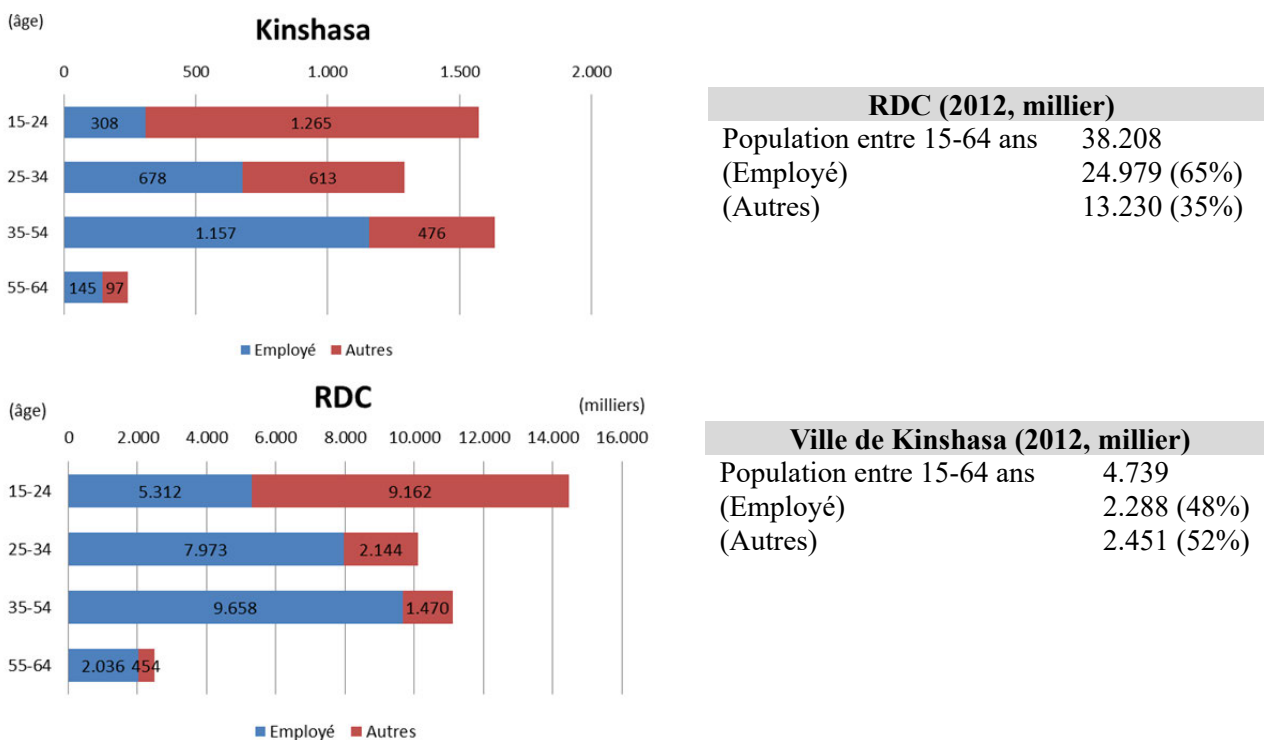
Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.3.4 Emplacements des entreprises dans la ville de Kinshasa (2017)**

### 3.3.3 Emploi

#### (1) Nombre d'emploi

En dépit de la performance de forte croissance économique, la RDC continue à faire face au problème sérieux de création d'emploi. Seulement une petite portion de personnes à l'âge actif a un travail rémunéré, et beaucoup de personnes ont peu d'opportunité de s'exercer pour les compétences et le savoir-faire requis sur le marché. En outre, la pénurie de travailleurs ayant des qualifications professionnelles appropriées affecte la productivité et entrave le développement de l'économie.



Source :INS

**Figure 3.3.5 Nombre d'emploi en RDC et dans la ville de Kinshasa**

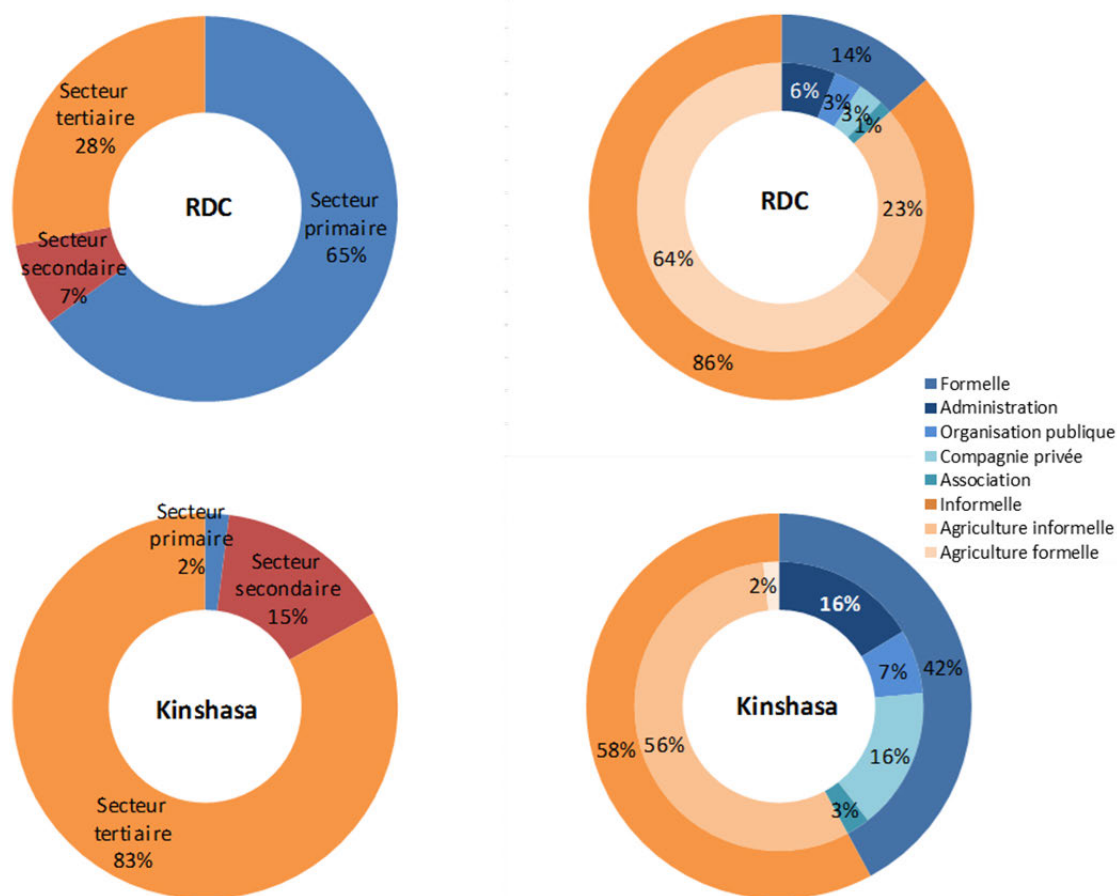
Figure 3.3.5 ci-dessus montre qu'en RDC en 2012, selon l'enquête conduite par l'INS, près de 38,2 millions, soit 65% sont actifs et 35% autres sont considérés comme non actifs, tels que les femmes ménagères, les étudiants, etc. Dans la ville de Kinshasa en 2012, près de 4,7 millions de la population totale à l'âge actif, soit 48% sont actifs et 52% autres non actifs. La ville de Kinshasa a enregistré un ratio faible d'emploi par rapport à la RDC, et il est supposé être dû à un fort engagement à l'éducation dans la ville de Kinshasa entre 15 à 24 ans.

## (2) Emploi par industrie et structure formelle/informelle

Pour la classification de l'emploi par industrie, en RDC, l'agriculture est la principale activité économique dans les zones rurales, représentant environ 65% de la population active. En RDC, le secteur informel obtient 86% de l'emploi total, 23% comme non-agricole informel et 63% comme l'agriculture informelle.

Dans la ville de Kinshasa, le secteur tertiaire représente 83% de l'emploi total, avec 2% du secteur primaire et 15% du secteur secondaire.

Divisé par type d'organisation, environ 58% d'emploi dans le secteur informel, y compris le non-agricole et l'agricole, et environ 42% d'emploi dans le secteur formel.

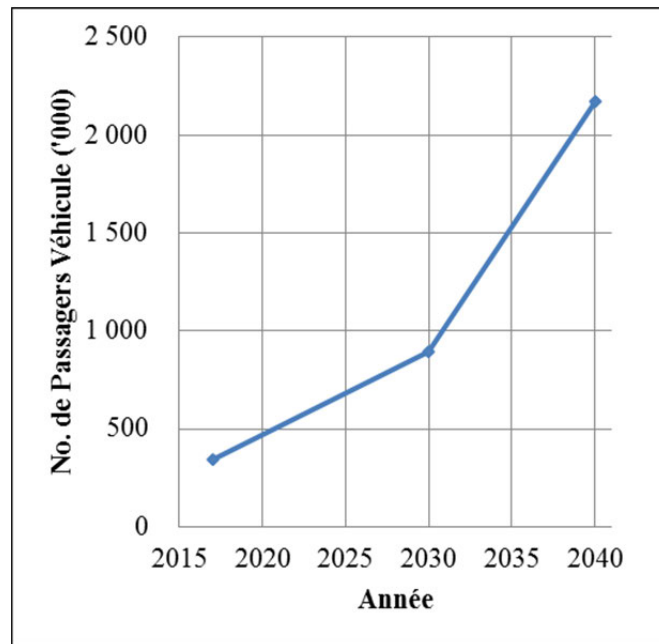


Source: INS

**Figure 3.3.6 Emploi par secteur d'activité et structure formelle/informelle**

### 3.3.4 Estimation du nombre de propriétaires de véhicules en 2040

En supposant un taux de croissance économique similaire à celui des pays émergents d'Asie, on estime qu'en 2040, il pourrait y avoir 6,3 fois plus de véhicules dans la zone d'étude qu'en 2017, comme le montre la Figure 3.3.7. Il est également à noter que le taux de déplacements, soit le nombre de déplacements par jour, devrait augmenter en fonction de l'augmentation du revenu et de la possession d'un véhicule privé.



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.3.7 Estimation de nombre de propriétaires de véhicules dans la zone d'étude**

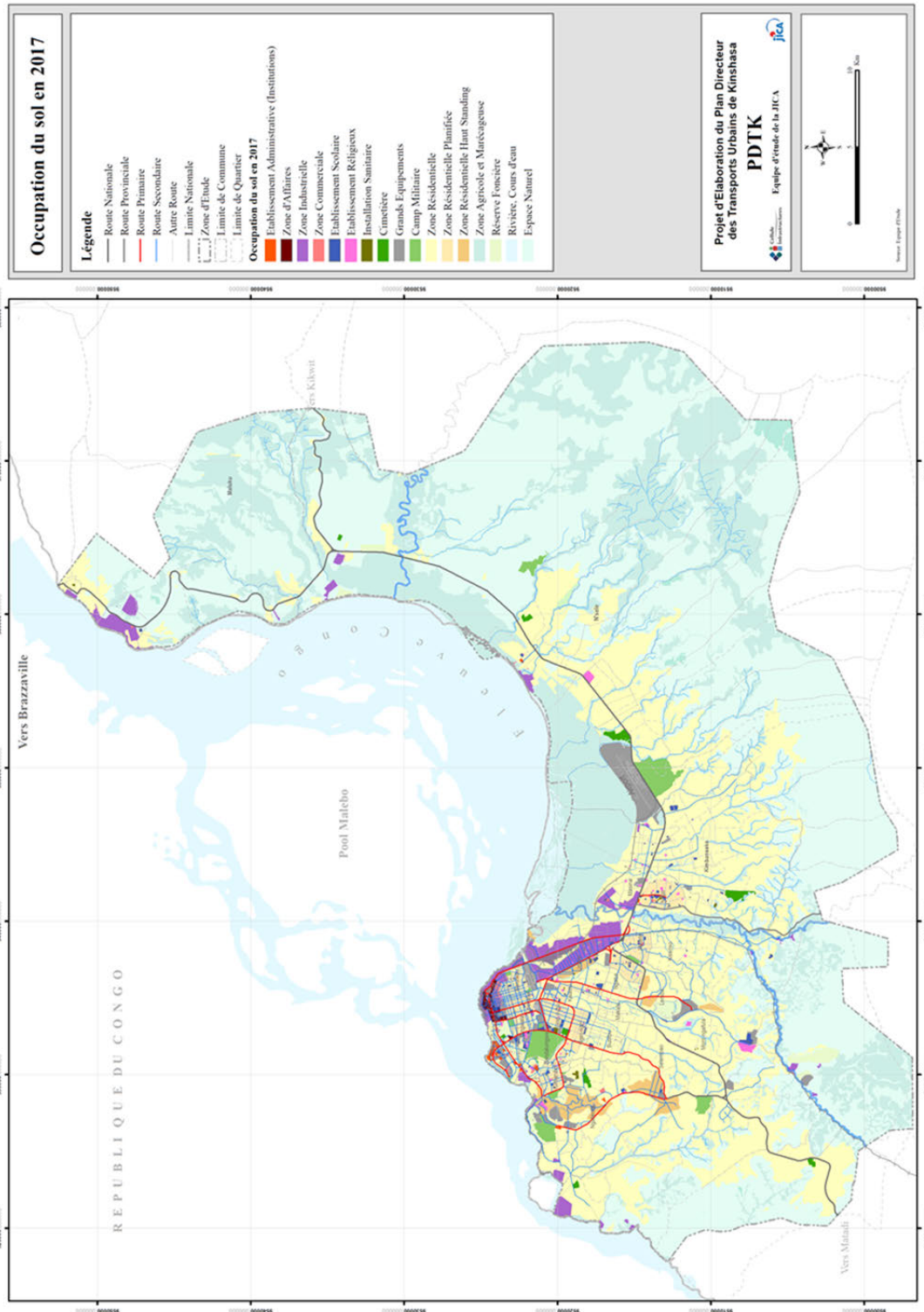
## 3.4 Occupation du sol existant et Urbanisation de la zone d'étude

### 3.4.1 Occupation du sol existant

Pour la préparation du plan d'occupation des sols actuel, l'Étude s'est référée aux documents suivants.

- Photo satellite de la zone d'étude (2014-2017) : Ceci est généralement utilisé pour identifier les zones urbaines et les sites d'immeubles à grande échelle.
- Le résultat de l'enquête sur l'utilisation des bâtiments a été conduit par l'étude dans les six communes du centre : Une étude sur le terrain pour identifier l'état des immeubles et leur usage.
- Le résultat de la visite d'observation sur le site
- Carte de l'occupation du sol par le SOSAK comme référence
- Autres plans publiés pour l'usage commercial.

En se référant aux documents susmentionnés, l'Étude a préparé une carte de l'utilisation des terres de la zone d'étude.



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.4.1 Carte de l'occupation du sol de la zone d'étude 2017**



### **3.4.2 Analyse de l'urbanisation récente**

La Figure 3.4.2 illustre les changements d'occupation du sol dans la zone d'étude entre 2006 et 2017. La tendance générale des changements dans l'occupation du sol est décrite comme suit.

- Réaménagement

Les zones de réaménagement sont observées principalement dans la partie Ouest de la zone d'étude. La plupart des activités de réaménagement sont des activités de reconstruction à petite échelle, telles que la démolition de bâtiments inférieurs et la reconstruction de bâtiments de hauteur moyenne et/ou élevée.

Ces changements sont fréquemment observés le long des artères et des routes importantes dans les communes. Les réaménagements avec amélioration des routes sont réalisés dans certaines communes.

- Densification

La migration et la densification avaient progressé dans les anciennes périphéries des zones urbanisées en 2006. Ces changements sont observés en bordure du talus au Sud, et dans la commune de N'sele, qui était l'extrémité est de l'urbanisation en 2006.

Dans le camp militaire près du centre de la zone urbanisée, la construction d'habitations et de casernes à petite échelle est prévue dans ces dix ans.

- Changement de l'occupation du sol

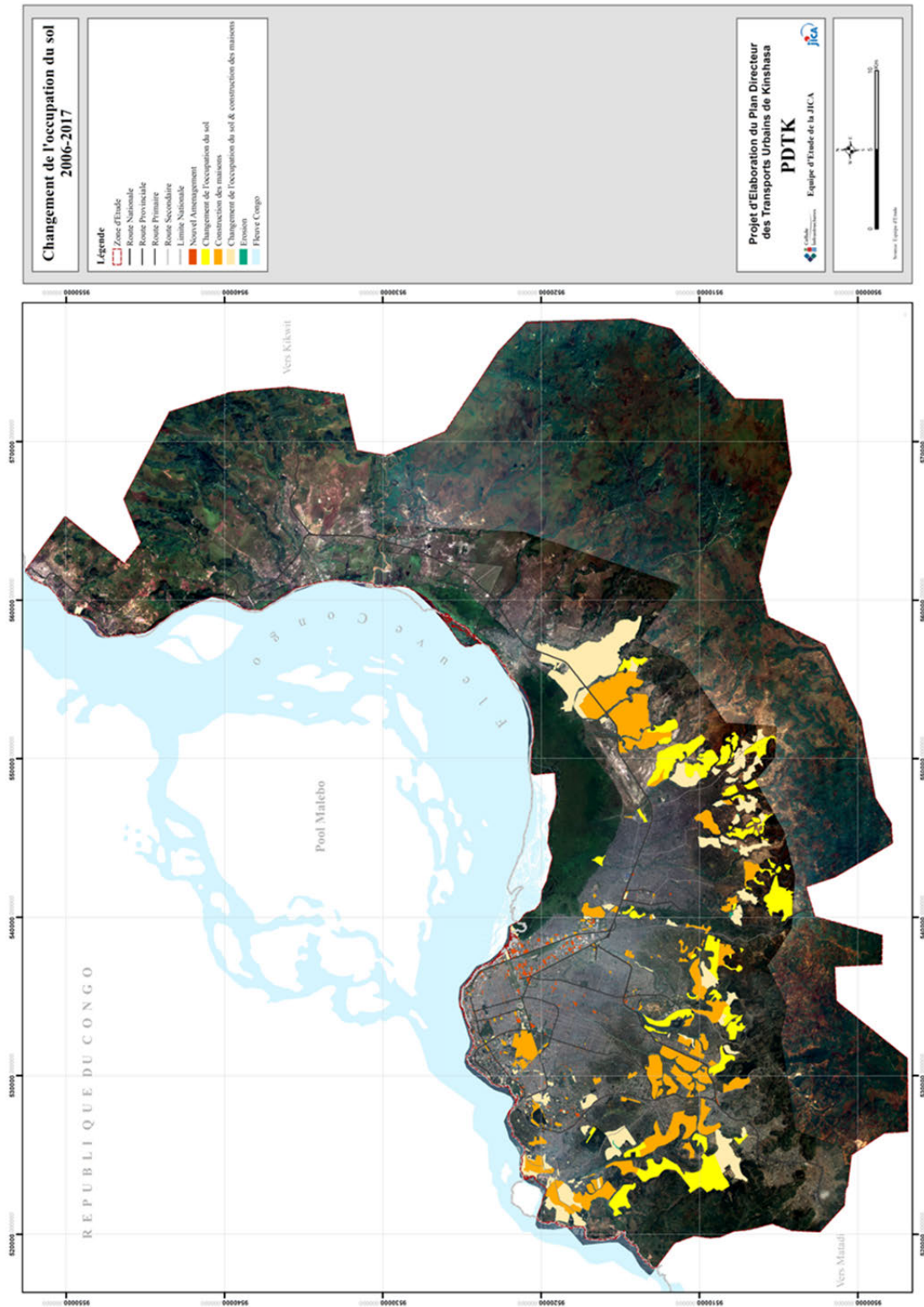
Les changements de l'occupation du sol ont été observés dans les anciens champs agricoles et les zones forestières voisines des zones urbanisées de 2006. Ces zones sont observées dans les environs de l'ancienne zone urbanisée aux communes de Mont-ngafula, Kimbanseke et de la N'sele.

Et l'avancement des projets d'aménagement des sites d'habitation sur les rives et l'aménagement des sites d'habitation correspondants, tels que la rivière N'djili, a également progressé.

- Changement de l'occupation du sol avec construction des maisons

Ces zones urbanisées sont observées dans les aires adjacentes des zones aménagées en 2006. Ces zones sont situées le long des artères et des axes routières et ont un bon accès au centre-ville de chaque commune.

Ces dernières années, le développement dans les périphéries de Mont-ngafula, Kimbanseke, et N'sele a notablement urbanisé d'immenses zones.



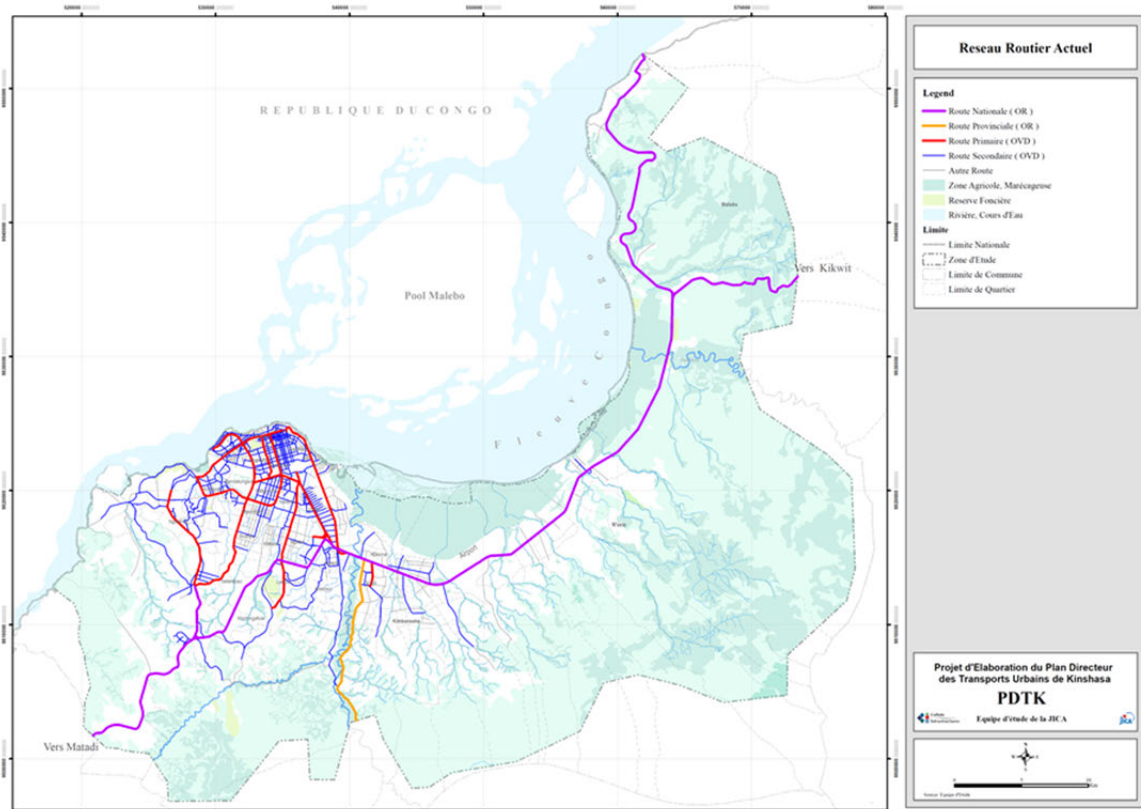
Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.4.2** Changement de l'occupation du sol entre 2006 et 2017

## 3.5 Réseau routier existant

### 3.5.1 Réseau routier actuel

Le réseau routier actuel est illustré dans la Figure 3.5.1



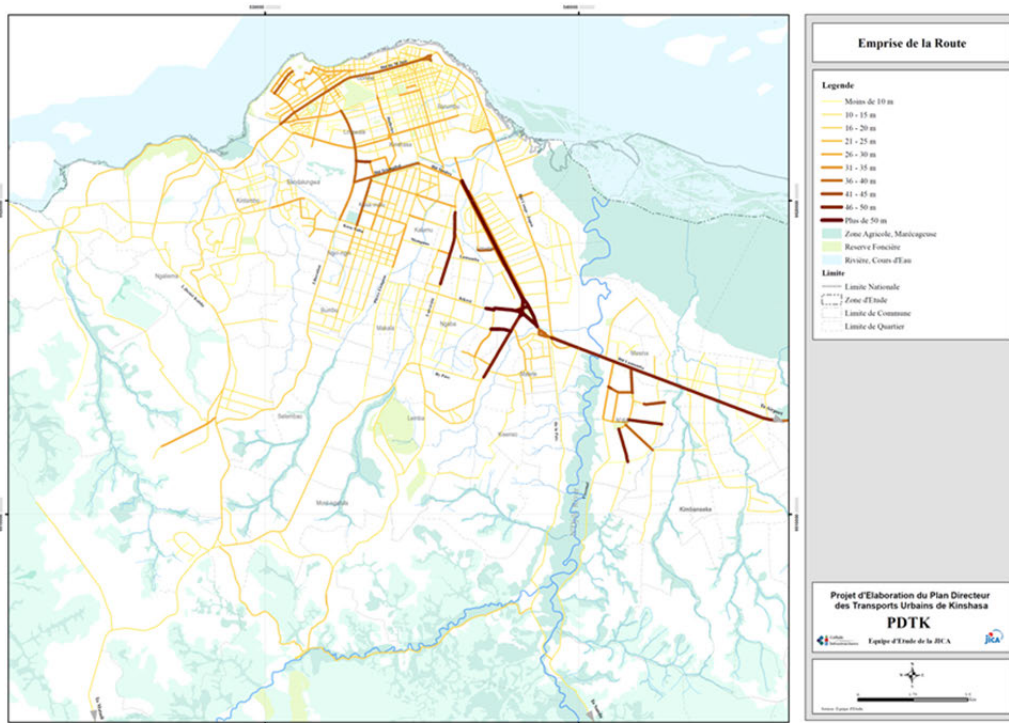
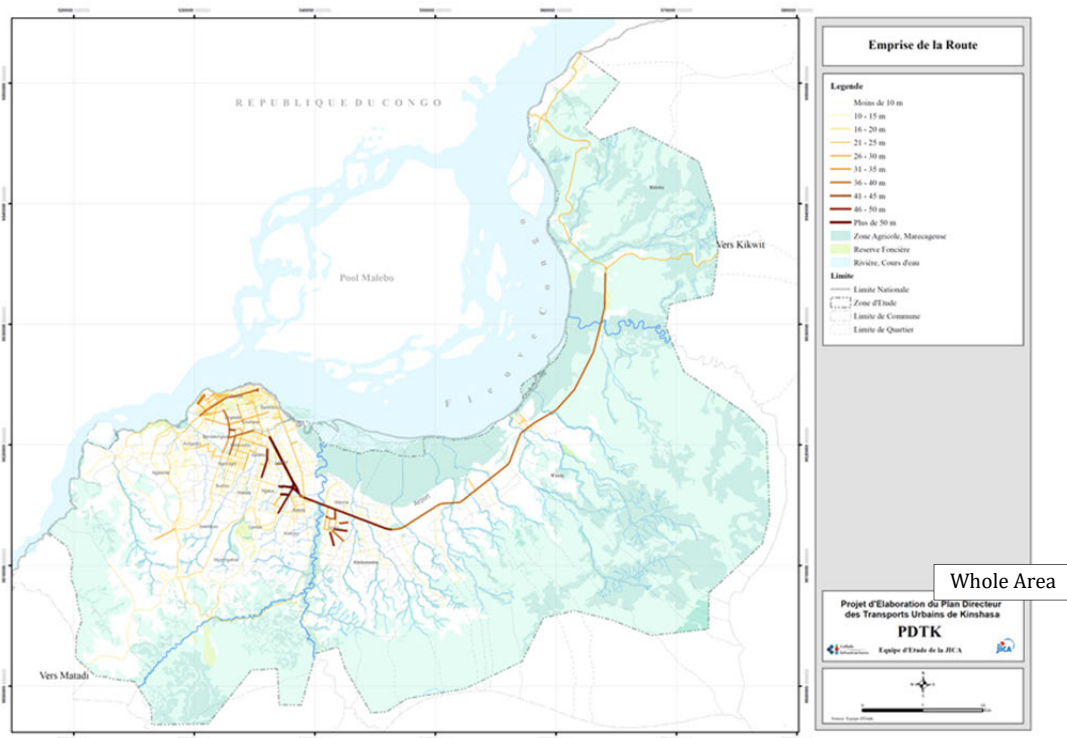
Source: L'équipe d'étude

Figure 3.5.1 Réseau routier actuel

### 3.5.2 Coefficient d'emprise routière

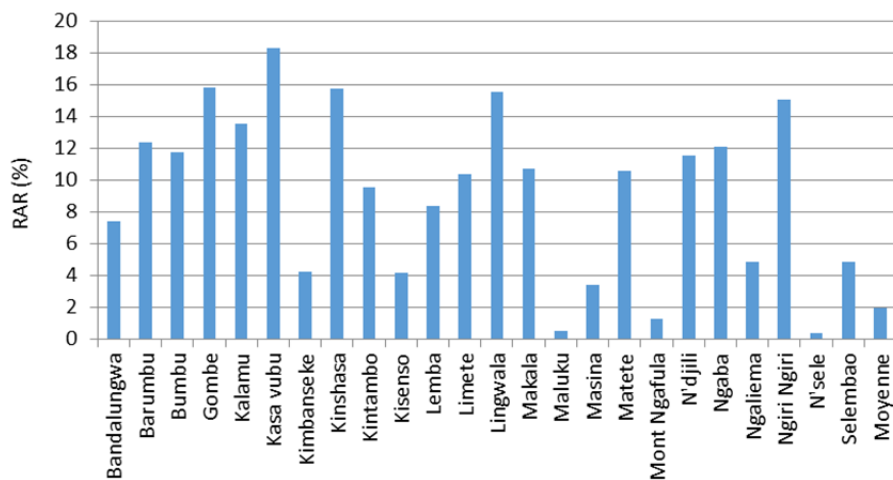
La largeur actuelle de l'emprise des routes ciblées dans la zone d'étude est indiquée à la Figure 3.5.2. Bld. Lumumba, Bld. du 30 Juin, et quelques routes limitées ont une large emprise. Cependant, il n'y a pas de continuité et l'acquisition des terres n'avait pas été mise en œuvre dans le plan.

Le rapport estimatif de la surface de route dans la zone d'étude est illustré à la Figure 3.5.3, en supposant que l'emprise d'une route non ciblée est de 4 mètres. Le RCD dans la zone d'étude est de 2,00 %, ce qui est très faible. Le RAR de toutes les communes est inférieures à 20%, mais certaines communes sont au-dessus de 15% et sont suffisamment élevées, à savoir les communes de Gombe, Kasa-vubu, Kinshasa, Lingwala et Ngiri-ngiri, mais la longueur des routes est encore insuffisante par rapport aux autres villes développées dans le monde.



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.5.2** Largeur actuelle de l'emprise pour les routes cibles dans la zone d'étude



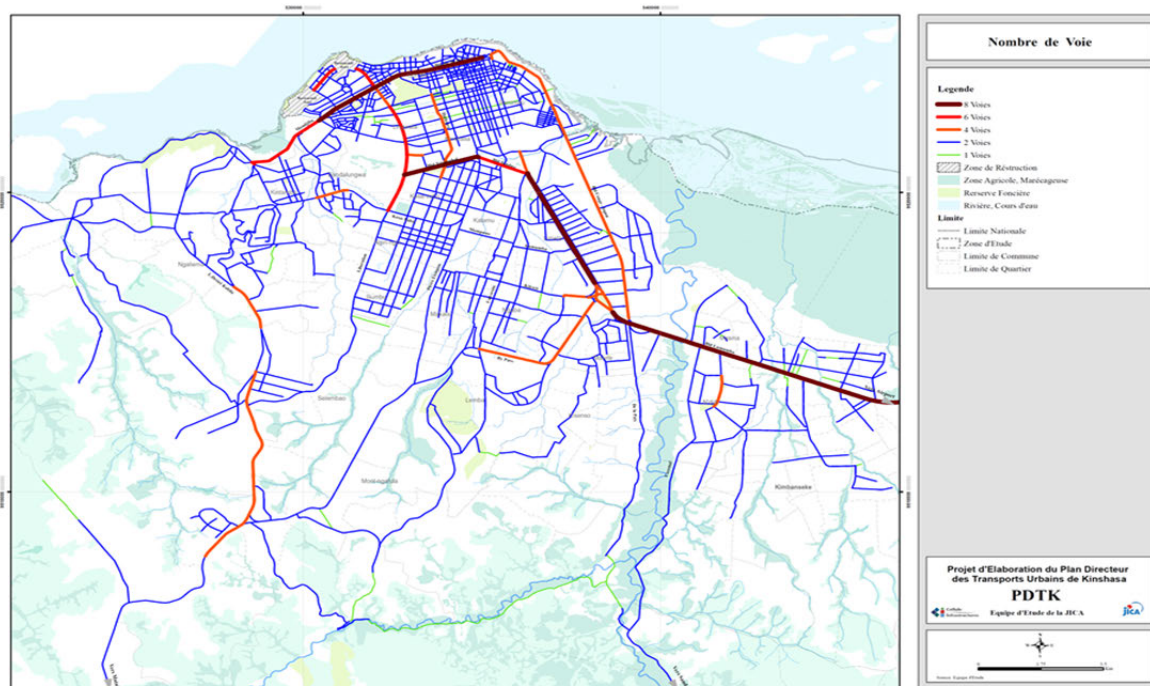
Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.5.3 Ratio de la superficie des routes dans la zone d'étude**

### 3.5.3 Nombre de bandes

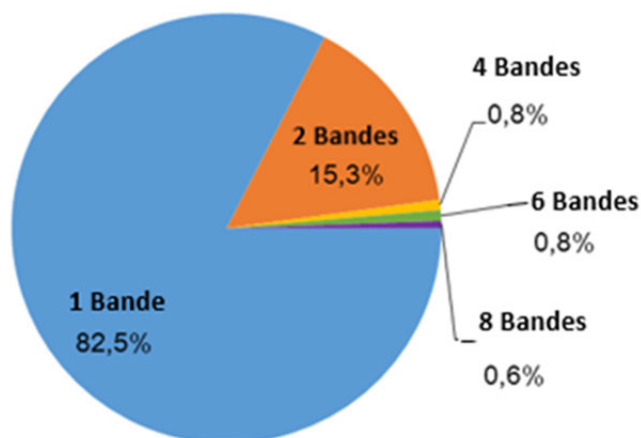
Le nombre actuel de bandes pour les routes cibles dans la zone d'étude est indiqué dans la Figure 3.5.4. Le Boulevard de Lumumba (section ouest), le boulevard du 30 Juin et le boulevard Triomphal ont huit bandes. Cependant, les routes à quatre bandes ou plus sont limitées.

Le nombre estimatif de bandes dans la zone d'étude est indiqué dans la Figure 3.5.5, supposant que le nombre de bandes pour les routes non ciblées est d'une seule voie. Les routes à quatre voies ou plus ne représentent que 2,1 %. Les routes à deux bandes sont à 15,3 % et plus de 80 % sont des routes à bande unique.



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.5.4 Nombre actuel de bandes dans la zone d'étude**

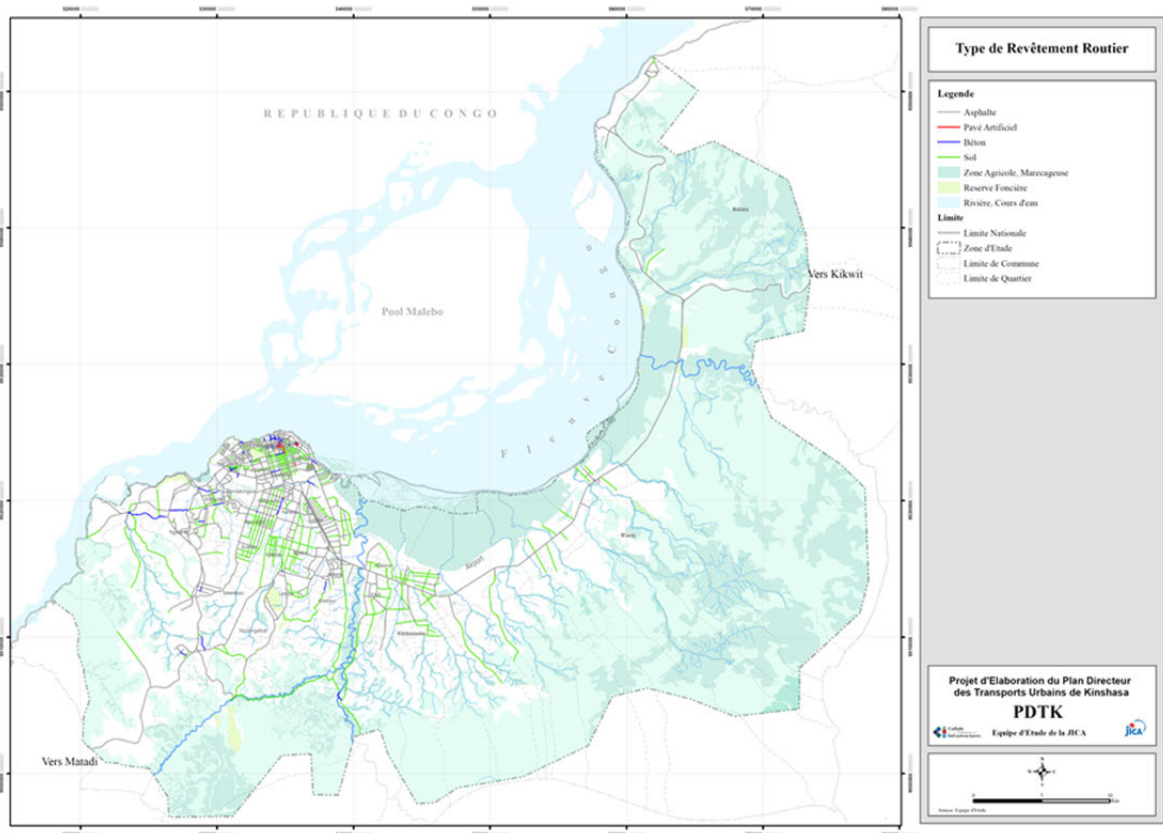


Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.5.5 Composante du nombre de bandes dans la zone d'étude**

### 3.5.4 Types de chaussées

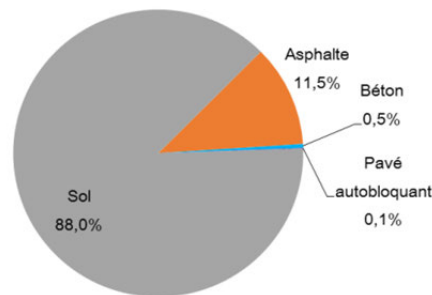
Les types de chaussées actuels pour les routes cibles dans la zone d'étude sont illustrés à la Figure 3.5.6. Les surfaces des routes principales sont pavées, mais les surfaces non pavées pour les routes cibles sont principalement situées dans les communes de Kisenso, Makala et Ngaba.



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.5.6** Types de chaussées actuelles pour les routes cibles dans la zone d'étude (Zone entière)

Les types de chaussées estimés dans la zone d'étude sont illustrés dans la Figure 3.5.7, supposant que les types de chaussées pour les routes non ciblées sont des sols. Les types de chaussée dans la zone d'étude sont les suivants : 11,5 % pour l'asphalte, 0,5 % pour le béton de ciment Portland, 0,1 % pour le pavé autobloquant et 88,0 % pour le sol. Près de 90 % des routes non ciblées dans la zone d'étude sont constituées de sol.



Source: L'équipe d'étude

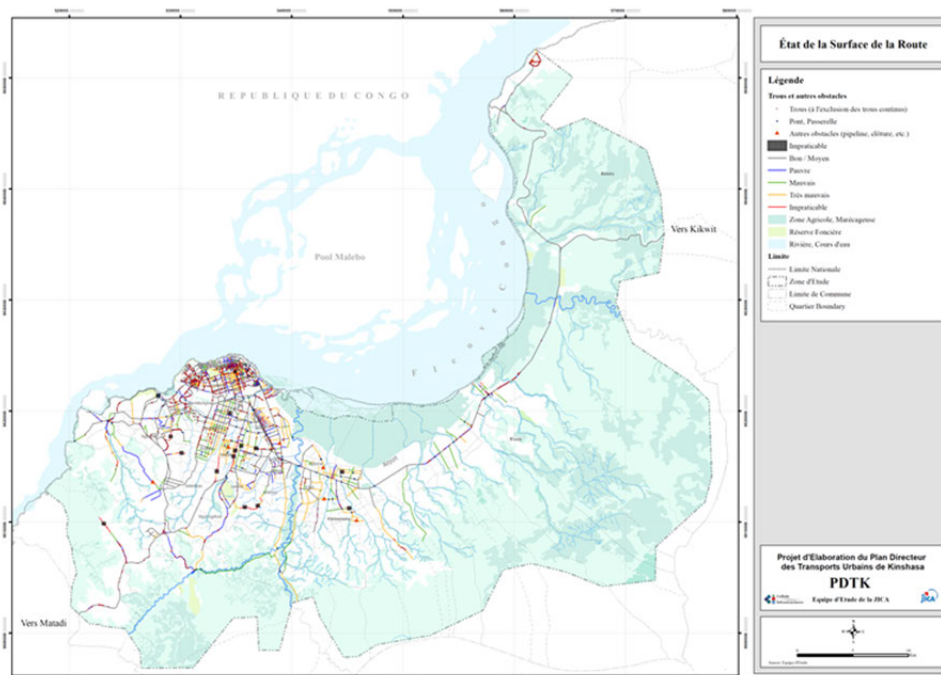
**Figure 3.5.7** Composante des types de chaussées dans la zone d'étude

### 3.5.5 Etat de surface des routes

Les états de surface actuels des routes cibles dans la zone d'étude sont illustrés dans la Figure

3.5.8 et la Figure 3.5.9. L'état de surface des routes principales tels que le boulevard Lumumba, le boulevard Sendwe, le boulevard Triomphal, le boulevard du 30 Juin, le boulevard L.Desire Kabila, la route de contournement, l'avenue de la Libération, etc. est fondamentalement en bon ou moyen. Cependant, l'état de surface des autres routes est mauvais, ou encore pire avec de nombreux nids-de-poule.

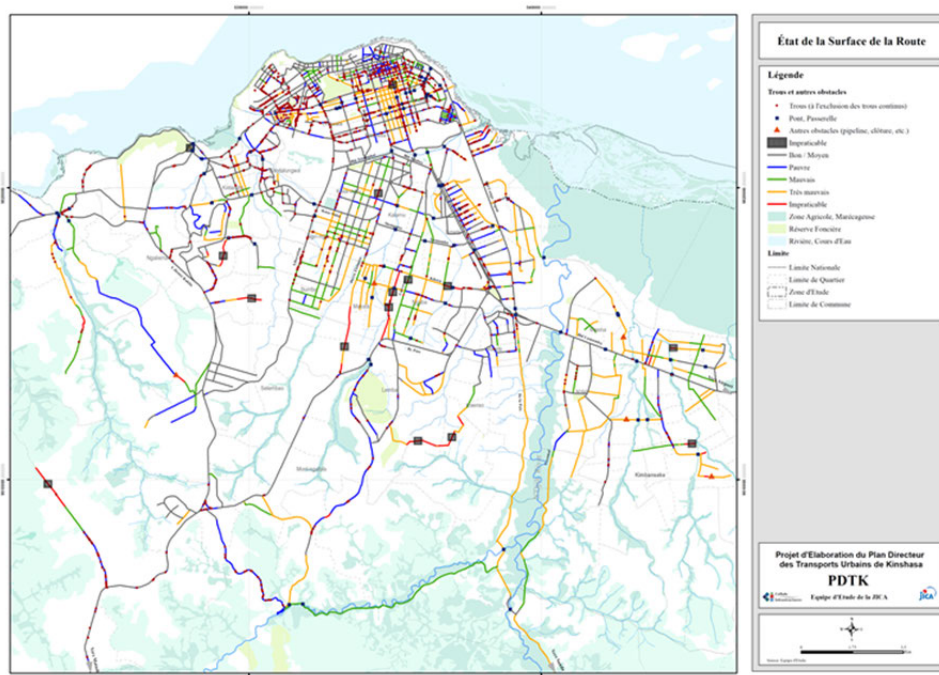
La composante de l'état de surface des routes ciblées dans la zone d'étude est illustrée dans la Figure 3.5.10, et se compose de 373,40 km de bonnes ou moyennes (47,0 %), 134,43 km de mauvaises (16,9 %), 105,44 km de mauvaises (13,3 %), 163,38 km de très mauvaises (20,6 %) et 17,58 km (2,2 %) comme étant impraticables. Sur plus de la moitié des routes ciblées, les états de surface sont mauvais ou pires et entravent la fluidité des déplacements.



Source: L'équipe d'étude

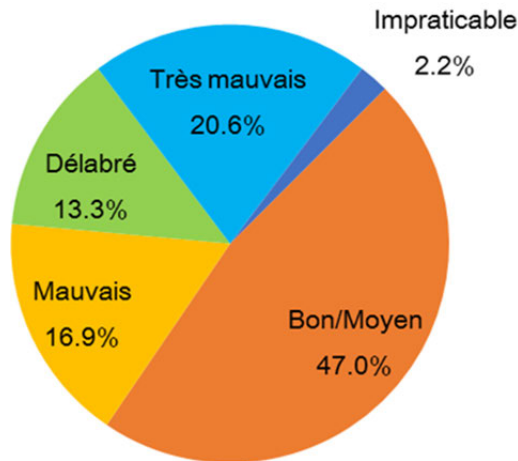
**Figure 3.5.8 État de la surface des routes ciblées dans la zone d'étude (Zone entière)**





Source: L'équipe d'étude

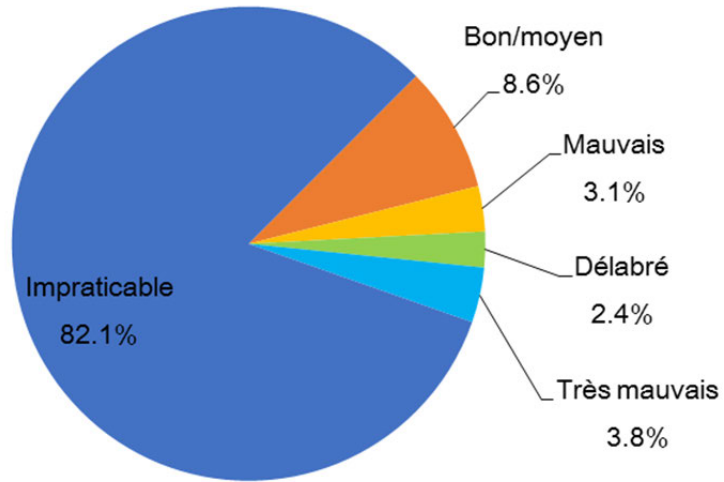
**Figure 3.5.9 État de la surface des routes ciblées dans la zone d'étude (Secteur Ouest)**



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.5.10 Composante de l'état de la chaussée pour les routes ciblées dans la zone d'étude**

Les états de surface estimés dans la zone d'étude sont illustrés dans la Figure 3.5.11, supposant que les états de surface des routes non ciblées sont impraticables. Les composantes sur les états de surface dans la zone d'étude sont consistés en: 8,6 % pour « bien ou passable », 3,1 % pour « faible », 2,4 % pour « mauvais », 3,8 % pour « très mauvais » et 82,1 % pour « impraticable ».



Source: L'équipe d'étude

**Figure 3.5.11** Composante de l'état de chaussées dans la zone d'étude