



**PROJET POUR L'AMÉLIORATION DE LA CONNECTIVITÉ,  
LA RÉSILIENCE ET L'INCLUSION LE LONG DU CORRIDOR MORA -DABANGA -  
KOUSSERI (PACRI-MDK)**

**EVALUATION DES RISQUES SECURITAIRES ET  
PLAN DE GESTION DE LA SECURITE  
28 AVRIL 2023**

**RESUME EXECUTIF**

Ce Plan de Gestion de Sécurité (PGS) y compris l'Évaluations des Risques de Sécurité (ERS) est préparé pour le Projet Amélioration de la Connectivité, la Résilience et l'Inclusion le long du corridor Mora-Dabanga-Kousséri (PACRI-MDK).

Le projet est exposé à des risques sécuritaires importants. En effet, la zone d'intervention du projet, à l'instar notamment des départements du Mayo Sava et du Logone et Chari, est confrontée à l'insécurité sous toutes ses formes, aux conflits interethniques et intracommunautaires, aux exactions multiformes de Boko Haram auxquelles s'ajoutent la criminalité transfrontalière et le banditisme de tout genre, fragilisant ainsi la situation et le tissu social.

Dans ces conditions, ce PGS a été préparé selon les exigences des Normes Environnementales et Sociales 1 (NES 1) et 4 et NES 4 « Santé et sécurité des populations » du Cadre environnemental et social de la Banque Mondiale et de la réglementation environnementale et sociale nationale.

Les NES 1 et 4 exigent que les emprunteurs évaluent et gèrent les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels découlant des opérations financées par la BM, y compris les menaces contre la sécurité humaine, les conflits intercommunautaires ou interétatiques, ainsi que la criminalité ou la violence en général. Ainsi, les emprunteurs sont tenus de préparer des ERS et des PGS pour identifier et prévoir des mesures d'atténuation des risques de conflit et de violence du projet. Ces menaces contre la sécurité humaine dans les zones d'opération des projets doivent être suivies, atténuées ou gérées pendant la mise en œuvre des projets dans la mesure où elles affectent les bénéficiaires, les actifs des projets et la réussite des objectifs de développement des projets.

Bien que les NES 1 et 4 soient pertinentes pour préparer l'évaluation et le plan, ce document se concentre davantage sur la NES 1 et une partie des exigences de la NES 4. La NES 1 établit que l'évaluation E&S prendra en compte parmi les risques et effets sociaux, les menaces pour la sécurité humaine se manifestant par la recrudescence de conflits interpersonnels, communautaires et interétatiques, de la criminalité ou de la violence.

Ainsi, les aspects de sécurité et circulation des communautés de la NES 4 sont également pris en compte, les risques sur la santé et sécurité du travail sont développés dans le Plan de Gestion de la Main d'Ouvre, qui serait disponible sur le site web du projet. La problématique de la sécurité routière, des maladies et des matières dangereuses sont/seront développés dans les évaluations des impacts environnementaux et sociaux et le Cadre de Gestion Environnemental et Social du projet.

Vu que l'ERS du PACRI couvre deux départements de la région de l'Extrême Nord au rang desquels des foyers d'insécurité, quels peuvent être les risques liés à cet environnement qui pourraient potentiellement porter atteinte à sa mise en œuvre. Pour obtenir une gestion efficace des risques, il a été important d'identifier les risques et leurs caractéristiques à savoir :

- Leur nature ;
- Les conséquences ou effets probables ;
- Leur gravité ou leur poids ;
- La probabilité d'apparition du risque ; et
- L'analyse des risques identifiés.

En se basant sur l'ERS élaboré, le PGS décrit comment et par qui sera gérée et assurée la sécurité, les ressources requises et le comportement attendu du personnel de sécurité, s'il est impliqué dans des activités liées au projet y compris leurs équipements et leurs responsabilités, ainsi que les risques de sécurité liés au comportement et aux impacts de ce personnel de sécurité.

Le PGS stipule les ressources nécessaires, le comportement attendu et les mécanismes pour surveiller la situation de sécurité locale et agir dans le cas des performances de sécurité sous-optimales ou des impacts négatifs. Le PGS contient un plan d'audit pour des visites de vérification ad hoc/régulières sur le site afin de contrôler la conformité aux normes du PGS mis en place. Finalement, le PGS contient des procédures claires de préparation aux situations d'urgence.

Le tronçon routier Mora – Dabanga – Kousséri (205 km) est considéré comme la partie la plus détériorée du corridor Douala – Ndjamena et revêt une importance régionale cruciale. Son état actuel exacerbe l'isolement de la région de l'Extrême-Nord, entrave les efforts visant à améliorer l'intégration des régions du Nord avec le reste du pays et limite également la capacité des organisations humanitaires à transporter de la nourriture et d'autres aides vers les villages et les communautés de l'Extrême-Nord ainsi que la connectivité avec le Tchad enclavé. Cette section de route est donc essentielle au développement économique et social d'une sous-région de plus en plus fragile et instable.

L'objectif de développement du projet est de participer à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration de la résilience et de l'inclusion dans l'extrême nord du Cameroun. Son objectif spécifique est d'améliorer la connectivité, la sécurité routière, la résilience climatique, et l'accès des populations aux services sociaux de base dans cette région du pays avec un accent particulier sur la prise en compte du genre. Il soutiendra également les moyens de subsistance des communautés par la construction d'infrastructures socio-économiques et la création d'emplois temporaires pour les femmes et les hommes dans la zone du projet. Ces interventions devraient rétablir et renforcer la résilience de la région de l'Extrême-Nord du Cameroun et contribuer à atténuer les facteurs de conflit.

Le projet se structure autour de quatre composantes qui sont :

1 : Réhabilitation résiliente au climat et amélioration de la sécurité le long de la section Mora-Dabanga-Kousséri de la route nationale 1 (RN1) ;

2 : Amélioration de l'accessibilité et des infrastructures communautaires dans certaines régions de l'Extrême-Nord (500 km de routes d'accès rurales, de petites infrastructures communautaires le long de la zone d'influence du projet, et des activités de renforcement des capacités pour renforcer les connaissances et les compétences des femmes) ;

3 : Renforcement des capacités, gestion de projet et engagement des citoyens (activités de renforcement des capacités et des institutions du secteur routier, y compris des activités visant à prévenir et atténuer les risques d'exploitation et d'abus sexuels (EAS) et harcèlement sexuel (HS) liés aux chantiers de génie civil du projet et aux communautés ainsi que leur suivi) ; et

4 : Réponse aux urgences de contingence. Cette composante 4 utilisera le mécanisme de réponse immédiate de l'IDA.

**Tableau 1: L'évaluation des risques de sécurité permet de relever les risques ci-dessous**

Menaces et dangers	Zone (s) concernée (s) du projet
Attaques contre les forces de défense et de sécurité	Toutes les communes
Embuscades	Toutes les communes
Incursion et tentatives d'incursion	Toutes les communes
Incendie du matériel roulant, bases et villages par BH	Toutes les communes
Explosion d'engins explosifs non identifiés	Toutes les communes
Attentats suicide/explosion kamikaze	Toutes les communes
Enlèvements	Toutes les communes
Conflits intercommunautaires	Kousseri
Criminalité, Contrebande et pillage	Toutes les communes
Instabilité politique au Tchad voisin	Kousséri

### Plan de Gestion de Risques Sécuritaires

Un dispositif d'appui à sécurisation du projet (DST) sera mise en place à travers d'un Mémoire d'accord entre MINEPAT- MINTP -MINDEF. Les autres acteurs de la gouvernance

de ce PGS sont les forces publiques, les entreprises, les travailleurs du projet, le Third Party Monitoring (TPM).

Une force dédiée constituée des éléments des forces de défense et de sécurité dont les antécédents judiciaires auraient préalablement été vérifiés par la sécurité militaire (SEMIL) sera déployée. Les éléments de cette force devront signer des codes de conduite, les règles de comportement et d'engagement. Ils devront par ailleurs, recevoir des formations en droit international humanitaire et en droit de l'homme ainsi qu'en violences basées sur le genre.

Les entreprises doivent avoir leurs plans de sécurité qui doivent être alignés avec ce PGS. Également, les entreprises doivent compter avec leur spécialiste en sécurité.

Un *Third Party Monitoring (TPM)* sera recruté pour la Banque Mondiale pour appuyer la supervision de la mise en œuvre du PGS. Un mécanisme de gestion des plaintes pour la gestion de la sécurité sera mis en place.

Le cout prévisionnel de la mise en œuvre du plan de gestion des risques est fixé à 2,553,000,000 FCFA (environ 4 millions de dollars américains).

## EXECUTIVE SUMMARY

This Security Risk Management Plan (SRMP) including its Security Risk Assessments (SRA) is prepared for the project “Improving Connectivity, Resilience and Inclusion along the Mora-Dabanga – Kousseri Corridor (PACRI-MDK).

The project is potentially exposed to significant security risks. Indeed, the project intervention area, in particular Mayo Sava and Logone and Chari divisions, are confronted with insecurity in all its forms, inter-ethnic and intra-community conflicts, the multifaceted exactions of Boko Haram to which we can add cross-border crimes and all kinds of banditry, thus weakening the situation and social cohesion. Under these conditions, it is important to systematically identify and assess the present security risks which could limit the smooth running of the PACRI activities, delay its implementation and the socio-economic development of the Far North with high consequence on the stakeholders.

This SRMP and SRA have been prepared according to the Environmental and Social Standards 1 (ESS 1) and ESS 4 "Community Health and Safety" of the World Bank's Environmental and Social Framework, and legal framework of Cameroon. ESSs 1 and 4 require Borrowers to assess and manage potential environmental and social risks and impacts arising from WB-financed operations, including threats to human security, inter-community or inter-state conflict, and general crime or violence. Thus, Borrowers are required to prepare SRAs and SRMPs to identify and plan measures to mitigate project security risk, including conflict and violence risks. These threats to human security in project area should be monitored, mitigated or managed during project implementation as they affect beneficiaries, project assets and the achievement of project development objectives.

Building on the SRA, the SRMP describes how and by whom security will be managed and ensured in the project, the resources required and the behaviour expected from security personnel if they are involved in project-related activities, including their equipment and responsibilities, as well as the security risks associated with the behaviour and impacts of such security personnel.

The SRMP stipulates the necessary resources, expected behaviour and mechanisms to monitor the local security situation and act in the event of suboptimal security performance or adverse impacts. The SRMP contains an audit plan for ad hoc/regular verification visits to the site to verify compliance with the standards of the SRMP in place. Finally, the SRMP contains clear emergency preparedness procedures.

The Mora – Dabanga – Kousséri road section (205 km) is considered as the most deteriorated part of the Douala – Ndjamena corridor and is of crucial regional importance. Its current state exacerbates the isolation of the Far North region, hinders efforts to improve the integration of the northern regions with the rest of the country, and also limits the ability of humanitarian organizations to transport food and supplies. Other aid to villages and communities in the Far North as well as connectivity with landlocked Chad. This section of road is therefore essential to the economic and social development of an increasingly fragile and unstable sub-region.

The development objective of the project is to participate in the reduction of poverty and the improvement of resilience and inclusion in the Far North of Cameroon. Its specific objective is to improve connectivity, road safety, climate resilience, and people's access to basic social services in this region of the country, with particular emphasis on gender mainstreaming. It will also support the community's livelihoods through the construction of socio-economic infrastructures and the creation of temporary jobs for women and men in the project area. These interventions should restore and strengthen the resilience of the Far North region of Cameroon and contribute to mitigating the drivers of conflict.

**The project is structured around four components which are:**

Component 1: Climate-resilient rehabilitation and improvement of security along the Mora-Dabanga-Kousséri section of National Road 1 (RN1);

Component 2: Improved accessibility and community infrastructure in certain regions of the Far North (500 km of rural access roads, small community infrastructure along the project area of influence, and capacity-building activities to enhance women's knowledge and skills);

Component 3: Capacity building, project management and citizen engagement (road sector capacity and institution building activities, including activities aimed at preventing and mitigating the risks of sexual exploitation and abuse (SEA) and sexual harassment (SH) related to the civil works of the project and the communities as well as their follow-up);

Component 4: response to contingency emergencies. This component 4 will use the IDA immediate response mechanism.

**Tableau 2:Threats and hazards in project's areas**

Threads and hazards	Relevants project area
Armed Attacks	All municipalities
Ambushes	All municipalities
Incursion or attempts incursion	All municipalities
Bunrning of material, bases et villages by BH	All municipalities
Explosion of unidentified explosive devices	All municipalities
Suicide bombing/Kamikaze explosion	All municipalities
Kidnapping	All municipalities
Intercommunity conflict	Kousseri
Criminality, Contrebande et pillage	All municipalities
Chad political instability	Kousseri
Social crisis	All municipalities

A Security Mechanism to support security risk management of the project will be established through the Memorandum of Agreement between the Ministry of Economy (MINEPAT) and Ministry of Defense (MINDEF). Likewise, the Ministry of Public Works (MINT) will sign a similar MoU with the Ministry of Defense. Other actors of the governance of this SRMP are the police, contractors, project workers, and a Third Party Monitoring (TPM) that will support the Association in the supervision of the SRMP's implementation.

Members of the army's records will be previously checked by military security (SEMIL) before they are deployed. Army members will have to sign codes of conduct, rules of behaviour and engagement. They must also receive training in international humanitarian law and human rights as well as in gender-based violence: sexual exploitation and abuse and sexual harassment (GBV: SEA/SH)

Contractors must have their security plans aligned with this SRMP, and they also must have their security specialists.

A complaints mechanism for security management will be put in place.

The cost to implement the security management plan is 2,553,000,000 FCFA (around 4 million USD)