

RÉSUMÉ DU PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Titre du projet : Réhabilitation de la route Matotoka–Sefadu
N° du projet : P-SL-DB0-005
Pays : Sierra Leone
Département : OITC **Division** : OITC.1

1. Description et justification du projet

1.1 Contexte du projet

Située sur la côte occidentale d’Afrique, la Sierra Leone couvre une superficie d’environ 72 000 km². Elle est limitée au nord et au nord-est par la République de Guinée, et à l’est et au sud-est par la République du Libéria. Le pays est subdivisé administrativement en quatre provinces, avec une population estimée à environ 4,9 millions d’habitants, et affiche une espérance de vie estimée à 47 ans et un taux d’alphabétisation des adultes de 34,8 %. Le réseau routier national de la Sierra Leone s’étend en tout sur près de 11 300 km, dont environ 2 140 km sont de catégorie A (routes primaires) et 1 904 km de catégorie B (routes secondaires). Ses routes de desserte couvrent 4 152 km, tandis que les voies urbaines et locales s’étendent sur 3 104 km et près de la moitié du réseau routier est peu carrossable en raison de son mauvais état.

1.2 Description du projet

La route Matotoka–Sefadu, d’une longueur de 119 Km, relie le district de Tonkolili au nord à celui de Kono à l’est. Elle traverse les grandes villes de Matotoka, Makali, Masingbi, Njaiama-Sewafe, Yengema, Lebanon et Koidu. En dehors de ces villes, la route traverse essentiellement des campagnes où l’on pratique en grande partie l’agriculture de subsistance. La circulation des biens et des personnes dans les districts du nord et de l’est s’effectue par la route Matotoka–Sefadu dont l’état se détériore de plus en plus, alors qu’il s’agit d’une importante liaison routière. Dans le cadre de ses actions d’amélioration du réseau routier national, le gouvernement sierra-léonais sollicite le concours de la Banque africaine de développement (BAD) pour la réhabilitation de la route Matotoka–Sefadu. L’objectif du projet est d’accroître la mobilité, de promouvoir des services de transport efficaces et abordables le long de la route Matotoka–Sefadu et d’améliorer les moyens de subsistance dans la zone d’influence du projet. Au nombre des composantes identifiées du projet figurent : la réhabilitation de la route de 119 km entre Matotoka et Sefadu/Koidu ; la supervision des travaux de construction ; les mesures d’atténuation des impacts environnementaux et sociaux ; la sensibilisation des habitants de la zone du projet au VIH/SIDA/aux maladies sexuellement transmissibles et aux affections connexes ; la parité hommes-femmes ; la sécurité routière et la protection de l’environnement. La conception du revêtement de cette route prévoit une durée de vie théorique de 20 ans de trafic avec une chaussée large de 6,7 m et des accotements de 1,50 m, ce qui est en conformité avec le tronçon routier contigu Makeni–Matotoka. Sur le trajet, l’on dénombre 27 ponts qui devront être réhabilités.

2. Justification du projet

Le projet de route Matotoka–Sefadu constitue un élément du réseau routier de base identifié par le gouvernement sierra-léonais ; aussi sa réhabilitation fait-elle partie intégrante du plan national d’investissement dans la stratégie des transports. Cette route revêt une importance régionale pour le gouvernement, car il s’agit de l’une des grands axes qui relie la Sierra Leone à la Guinée, au Libéria, à la Côte d’Ivoire et au Mali via la ville de Koidu. En outre, elle rejoint Kono (à l’est de la Sierra Leone), grande région agricole et zone riche en minéraux. Par conséquent, une fois réhabilitée, elle donnera une impulsion aux secteurs tant minier qu’agricole du pays. L’amélioration de cette route facilitera par ailleurs le transport du matériel d’exploitation minière ainsi que l’évacuation des minéraux vers les ports de Nitti en vue de leur exportation, stimulant de ce fait le secteur minier. Ce projet routier facilitera aussi l’accès des communautés de l’est de Kono aux services médicaux de référence disponibles dans les régions de Makeni au nord. Il prévoit également la construction de deux grands ponts, à savoir ceux de Worryie et de Five-Five, lesquels sont délabrés et présentent des vices majeurs de construction, créant ainsi des risques aux usagers de la route. Les 25 autres ponts de cette route seront par ailleurs réhabilités.

3. Cadre stratégique, juridique et administratif

3.1 *Cadre stratégique*

La politique nationale en matière environnementale de 1994 du gouvernement sierra-léonais souligne la nécessité, pour le pays, de suivre une trajectoire de développement durable, ce qui signifie qu’il y a lieu d’assurer une exploitation et une gestion saines des ressources environnementales et naturelles. Compte tenu de cette nécessité, le projet routier doit s’aligner sur les objectifs de la politique environnementale du pays ainsi que sur d’autres dispositions d’un nombre d’instruments de politique, en vue d’assurer la conformité de ses travaux. En l’occurrence, les instruments juridiques et de politique ci-après présentent un intérêt pour le projet : la politique nationale en matière environnementale de 1994 ; la Vision 2025 de la Sierra Leone ; la politique nationale de lutte contre le VIH/SIDA de 2002 de la Sierra Leone ; le deuxième Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté ; la Stratégie et le Plan d’investissement 2009-2012 de l’Autorité des routes de la Sierra Leone ; la politique nationale en matière de population de 2009 ; la politique nationale en matière de santé de 2002 ; et la politique foncière nationale de 2004. Ces politiques offrent des cadres sectoriels pour l’intégration de sujets thématiques dans le processus de développement, notamment celui du projet Matotoka–Sefadu.

3.2 *Cadre juridique*

Parmi les lois régissant les questions environnementales en Sierra Leone qui sont pertinentes pour le projet routier et ont été abordées dans l’étude d’impact environnemental et social (EIES) figurent : la constitution sierra-léonaise de 1991 ; la loi sur la protection de l’environnement de 2008 ; la loi sur la foresterie de 1988 ; la loi sur l’Autorité des routes de la Sierra Leone de 2010 ; la loi sur les usines de 1974 ; la loi sur la violence familiale de 2007 ; la loi sur les administrations locales de 2004 ; et les projets de règlements de l’exploitation minière

relatifs à la réinstallation, qui s'appliqueront à tous les travaux d'aménagement. Ces instruments juridiques énoncent les exigences en matière de conformité qui doivent être satisfaites aux divers stades de l'exécution du projet routier.

3.3 *Cadre administratif*

Parmi les principaux organismes d'évaluation et de suivi environnementaux dans le secteur routier, on peut citer :

- *l'Agence de protection de l'environnement (EPA)*, organisme de droit public chargé de la protection de l'environnement et d'autres questions connexes ; en ce qui concerne le projet routier, l'EPA a la responsabilité globale de l'approbation et du suivi de la conformité du projet, en cohérence avec les conditions d'approbation ainsi que d'autres normes ayant trait à l'environnement ;
- *l'Autorité des routes de la Sierra Leone (SLRA)*, entité publique semi-autonome chargée du contrôle administratif, de la planification, de l'aménagement et de l'entretien de toutes les routes et des structures connexes, notamment les ponts et les bacs ; eu égard aux aspects environnementaux et sociaux du présent projet routier, la Division de l'environnement de la SLRA se chargera du suivi de la conformité aux stades d'exécution et d'exploitation du projet ; et
- *la Société de transport routier de la Sierra Leone*, qui jouera un rôle actif dans le suivi des aspects comportementaux liés à la sécurité routière durant la mise en œuvre et l'exploitation de la route, conformément à sa mission.

Au nombre des autres entités et cadres administratifs inférieurs liés au projet figurent les structures administratives provisoires (surtout les comités provisoires), les chefferies, les Comités de contrôle budgétaire des districts et les organisations de la société civile.

4. Description de l'environnement du projet

4.1 Environnement physique

Topographie. Le relief de la zone de Matotoka est vallonné, avec des hauteurs de 100 à 200 m au-dessus du niveau de la mer, tandis que Sefadu/Koidu et ses environs se caractérisent par des hauteurs allant de 370 à 400 m au-dessus du niveau de la mer. La topographie de la région est très ondulante, la plupart des zones étant assez élevées tandis que d'autres se trouvent dans des bas-fonds intérieurs mal drainés. Entre Matotoka et Makali s'étendent des plaines découpées au relief extrêmement bas, et parsemées de petites collines et de terrasses, d'escarpements découpés et de chaînes de collines au relief modéré ou élevé, coupés par des bas-fonds. De Masingbi à Njaiama-Sewafe, on trouve un complexe variable et découpé en plaines et de collines au relief bas ou modéré, avec des bas-fonds entre Njaiama-Sewafe et Sefadu.

Géologie et sols. La géologie générale de la zone du projet est principalement constituée de granite archéen de roches vertes. Les roches de ce type forment la grande partie du granite de roches vertes dans la zone orientale de la Sierra Leone s'étendant du nord et de l'est vers la Guinée et le Libéria respectivement. Les roches vertes du Libéria ont été décrites comme appartenant au groupe Sula, laquelle consiste en une grande diversité de roches métamorphiques d'origine ignée et sédimentaire, comme les serpentines, les schistes de Kambui et les grès ferrugineux. Les roches du mont Sula forment le groupe Sula, les collines Kangari, les collines Gori et les collines Nimini.

Climat. Le climat de la Sierra Leone est déterminé principalement par les mouvements saisonniers de deux masses d'air, à savoir les vents tropicaux continentaux du nord-est (couramment appelés alizés du nord-est) et les vents tropicaux maritimes du sud-ouest (généralement connus sous le nom de mousson du sud-ouest). Le pays connaît deux principales saisons : la saison sèche qui dure de novembre à mai, et la saison humide/des pluies qui va d'avril/de mai à novembre. Sur la base des renseignements disponibles, les données climatiques et autres provenant des stations des Services météorologiques de la Sierra Leone situées à Yengema, Makali et Yele ont été utilisées pour effectuer des prévisions relatives aux conditions climatiques dans la zone du projet.

Pluviosité. De manière générale, dans la zone du projet, la pluviosité est décrite comme étant celle d'une mousson tropicale humide avec une seule saison humide chaque année. La pluviosité annuelle moyenne est globalement d'environ 2 738 mm. La plus grande partie de la pluie tombe entre la mi-mai et la mi-novembre et le mois le plus humide est généralement celui d'août, même si les cours d'eau atteignent un débit fluvial maximum en mi-septembre. Les pluies sont très rares ou inexistantes durant les mois de décembre, janvier et février. La pluviosité annuelle moyenne se situe entre 2 500 et 3 000 mm, avec un sommet en septembre et un seuil en janvier. Les températures maximales à l'ombre dans la zone de l'étude sont constantes tout au long de l'année, s'élevant à environ 31 °C à 35 °C, et elles sont généralement plus faibles pendant la saison humide, se situant entre 26 °C et 31° C, tandis que les niveaux minimums ne tombent en dessous de 18 °C que pendant quelques jours en janvier et en décembre, lorsque se fait sentir l'influence du vent froid et sec venant du nord du désert. Le niveau relatif d'humidité s'établit à environ 80 à 95 (à 09 heures) et à approximativement 40 à 80 (à 15 heures), les faibles valeurs étant enregistrées en janvier et en décembre.

Hydrologie de surface générale. La zone allant de Matotoka à Makali est drainée par de nombreux cours d'eau, tandis que les principaux points de prise d'eau se situent entre Masingbi et Njaiama-Sewafe ; la région est drainée par les rivières Sewa et Falima ainsi que d'autres petits cours d'eau. Entre Njaiama-Sewafe et Sefadu, les principaux points de prise d'eau se trouvent sur les affluents des rivières Sewa et Meya. D'un point de vue hydrographique, quelques tronçons du projet routier ont d'assez graves problèmes de drainage, mais avec l'aménagement de dispositifs appropriés de drainage comme les daleaux, toute inondation devrait être évitée.

4.2 Conditions biologiques

Végétation. La répartition actuelle de la végétation en Sierra Leone s'explique par une combinaison de facteurs comme le climat, le sol et l'action humaine. Les bas-fonds intérieurs comprennent des espèces d'herbes aquatiques et des palmiers *raphia* dont la présence traduit généralement la régénération de la végétation. Sur l'axe Matotoka-Makali, la végétation consiste principalement en des forêts secondaires avec des îlots de buissons en régénération, dont l'âge varie d'un an à environ sept ans. Entre Masingbi et Njaiama-Sewafe, des buissons à divers stades de régénération constituent la végétation la plus courante, avec beaucoup de palmiers à huile qui s'élancent dans les airs, des fourrés et des îlots de forêts secondaires. La zone du projet routier située entre Njaiama-Sewafe et Sefadu a des buissons en régénération avec beaucoup de palmiers à huile et d'herbes sur les côtés de la route et des îlots de forêts secondaires, principalement des arbres fruitiers autour des agglomérations. Dans l'ensemble, aucun des groupes de végétation n'est considéré comme rare, endémique ou en danger du point de vue de la conservation ; l'exécution du présent projet routier aura donc des incidences minimales sur les communautés végétales.

Faune. Il ressort des consultations avec les communautés dans le cadre de l'EIES que les principaux groupes d'animaux présents dans la zone du projet sont essentiellement les singes et les espèces courantes d'oiseaux. Aucun groupe d'animaux n'est considéré comme rare, endémique ou vulnérable. Il n'existe pas non plus de parcs nationaux ou de zones protégées dans la région couverte par le projet.

4.3 Environnement social et socio-économique

Population. La population de la Sierra Leone est estimée à 5 millions d'habitants. La région occidentale, largement urbaine, abrite 15,5 % de la population totale, contre 10,0 % pour Kenema, 9,3 % pour Bo, 9,1 % pour Port Loko et 8,2 % pour Bomabali. La zone du projet se caractérise par une répartition de la population quasi similaire, soit environ 7,0 %. Le taux de mortalité infantile en Sierra Leone s'établit à 157 pour 1 000, ce qui est assez élevé. D'après le deuxième Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté, le taux estimatif de pauvreté s'élève à 63 % et les zones rurales abritent la plus grande proportion des pauvres (47 % en milieu urbain contre 79 % en milieu rural).

Énergie. La plupart des ménages ne jouissent pas d'un accès adéquat à l'électricité et utilisent le pétrole lampant, le charbon/lignite, le charbon de bois, le bois, etc.

État de santé de la population. La Sierra Leone affiche quelques-uns des pires indicateurs de santé au monde, avec une espérance de vie de 47 ans. Il est possible de prévenir la majorité des causes de morbidité et de mortalité en Sierra Leone. La plupart des décès peuvent être attribués à des déficiences nutritionnelles, à la pneumonie, à l'anémie, au paludisme, à la tuberculose et, à l'heure actuelle, au VIH/SIDA. Les maladies diarrhéiques et les infections respiratoires aiguës constituent également des causes majeures des affections traitées en clinique externe et des maladies dans le pays. D'après les résultats de l'enquête démographique et auprès des ménages

de Sierra Leone de 2008, plus de 85 % des mères enceintes ont bénéficié de services de soins prénataux au moins une fois durant leur plus récente grossesse, mais seulement 42 % ont effectivement accouché dans un établissement de santé. Beaucoup de districts ne disposent pas d'un système de référence qui fonctionne, et cette situation conduit à des retards dans la fourniture de soins obstétricaux d'urgence complets. En 2008, il a été établi que 21 % d'enfants de moins de cinq ans souffraient d'insuffisance pondérale ou étaient trop maigres pour leur âge tandis que 36 % connaissaient un arrêt de croissance prématuré ou étaient trop petits pour leur âge et 10 % étaient émaciés ou trop maigres pour leur taille. Le type de revêtement de sol dans les habitations peut être considéré comme un indicateur de la qualité du logement, une dimension de la santé et un indicateur de risque de santé. Les matériaux de revêtement de sol comme la terre, le sable et les déjections animales posent un problème de santé parce qu'ils peuvent servir de sites de reproduction d'organismes nuisibles et de source de poussière. Les ménages du milieu urbain ont un meilleur sol que ceux du milieu rural.

Installations d'assainissement. D'inadéquates installations d'assainissement, ajoutées à des sources d'eau non potable, accroissent le risque de maladies d'origine hydrique comme la diarrhée, la typhoïde, la dysenterie et le choléra. Avant la guerre en 1991, chaque agglomération disposait de latrines améliorées ainsi que de latrines ordinaires pour chaque ménage. À l'heure actuelle, on estime que le taux de couverture des installations d'assainissement dans la région de l'étude s'établit à 12 %, contre une moyenne nationale de 15 %. Il s'agit essentiellement de latrines à fosse ouverte (73 %) qui ont désespérément besoin d'être réparées et présentent en conséquence des risques de santé.

Prévalence du VIH/SIDA. Le VIH/SIDA constitue, pour la population sierra-léonaise, un risque qui ne cesse de prendre de l'ampleur, et il pourrait avoir une incidence considérable sur les perspectives de développement à long terme du pays. Selon l'enquête démographique et de santé de Sierra Leone de 2008, environ 1,5 % de Sierra-léonais âgés de 15 à 49 ans sont séropositifs. Globalement, 1,7 % de femmes et 1,2 % d'hommes sont séropositifs. La prévalence du VIH serait plus élevée chez les femmes que chez les hommes en milieu tant urbain que rural. La prévalence du VIH est de 2,5 fois plus élevée en milieu urbain que dans les zones rurales (2,5 % contre 1,0 %). Par ailleurs, les femmes deviendraient infectées à un âge plus jeune que les hommes. La prévalence chez les femmes et les hommes s'accroît avec l'âge, jusqu'à un sommet à l'âge de 30 à 34 ans pour les hommes (2,4 %) et de 15 à 49 ans pour les femmes (2,1 %). D'un point de vue régional, la partie septentrionale (régions de Tonkolili) affiche un taux de prévalence de 1,2 %, contre 1,4 % pour la zone orientale (Kono). Les plus forts taux de prévalence du VIH s'enregistrent chez les femmes ayant un niveau d'éducation secondaire ou universitaire. À la fois chez les hommes et les femmes, les taux d'infection du VIH sont considérablement plus élevés parmi les veufs/veuves ou les sujets divorcés/séparés que chez les personnes mariées/ou vivant ensemble ou qui ne se sont jamais mariées.

Régime foncier. Les règles du régime foncier coutumier sont en vigueur dans la zone du projet (c'est-à-dire les districts de Tonkolili et Kono). En vertu du droit coutumier, la propriété de la terre revient aux chefferies et aux communautés, tel qu'établi par la loi sur les conseils de chefferie ainsi que par la section 28 (d) de la loi sur les administrations locales adoptée en 1994 et modifiée en 2004. Principalement, le régime foncier coutumier repose sur la tenure familiale,

laquelle est basée de façon égale sur le lignage et le clan et réunit tous les descendants d'un ancêtre particulier ou d'un groupe d'ancêtres. Le titre prépondérant au niveau familial est attribué à la famille en tant que groupe et la responsabilité en matière de gestion des terres familiales est dévolue au chef de famille, lequel est épaulé par un conseil composé des principaux membres de la famille. Même si le titre de propriété est attribué à la famille, certains groupes ou particuliers de la famille peuvent détenir divers degrés d'intérêts inférieurs dans des portions précises des terres familiales. Il importe de noter qu'en vertu du régime foncier coutumier, le chef supérieur est le dépositaire global des terres dans l'ensemble de la chefferie et il arbitre tous les litiges liés à la terre.

Activités économiques. La majorité des habitants des districts de Tonkolili, Kono et Kenema tirent leur subsistance de l'agriculture, de l'apiculture, du petit élevage d'animaux, de l'exploitation minière à petite échelle et du petit commerce. Ces districts enregistrent une très forte production agricole, en ce qui concerne les cultures à la fois vivrières et commerciales, et l'agriculture constitue la source de subsistance de 95 % de la population. En moyenne, la superficie cultivée au cours d'une année est estimée entre 0,5 et 2,0 hectares. Le riz est la principale culture et il se cultive durant la saison des pluies, tout comme la patate douce et le manioc. Dans la plupart des villages, entre 10 et 20 % de la population possède des animaux d'élevage. En ce qui concerne les hommes, l'exploitation minière illégale occupe actuellement une place importante dans leurs moyens de subsistance.

Caractéristiques culturelles. Les communautés de la zone du projet ont une culture essentiellement patrilinéaire, caractérisée par l'hégémonie masculine sur le plan de la possession et du contrôle des ressources de production. Cette domination culturelle des hommes a eu une incidence sur la population féminine dans le domaine éducatif où les jeunes filles n'ont pas une chance égale d'aller à l'école, en raison de la demande de main-d'œuvre au niveau du ménage. Cette situation conduit également au mariage précoce des filles et à un taux élevé de fécondité, avec une pauvreté concomitante chez les femmes.

Mariage et famille. Comme dans toutes les pratiques culturelles africaines en matière matrimoniale et familiale, tout homme considéré comme majeur a l'obligation de se marier et de fonder une famille. Étant donné la culture patrilinéaire des populations de la zone du projet, la décision de se marier dépend des hommes, lesquels doivent trouver la future compagne. La dot revêt une valeur culturelle et constitue une obligation dont tout homme doit s'acquitter auprès de sa belle-famille, sous forme de bétail. Les populations de la région accordent beaucoup d'importance à la famille élargie et au clan. Les personnes — en particulier les filles — qui ne font pas de longues études se marient tôt et dès l'âge de 22 ans, elles ont en moyenne trois enfants. Il convient de noter qu'il existe un nombre considérable de personnes non mariées qui sont célibataires, veuves ou séparées. La conséquence à tirer pour le projet est que la population est de nature très vulnérable au changement de comportement, en ce qui concerne surtout le comportement sexuel et en matière de santé génésique.

Rôle des genres. Dans la zone du projet, l'homme et la femme jouent chacun un rôle culturel précis. En général, la culture attribue à la femme un rôle de reproduction comme celui lié aux tâches ménagères — lesquelles ont trait au bien-être général du ménage — et aux travaux

communautaires, tandis que l'homme s'occupe de faire paître les animaux et de labourer la terre, ainsi que de mener des activités d'élagage et d'entretien général des plantations. Toutefois, la femme assume de plus en plus le rôle de l'homme, en raison principalement du déménagement de la plupart des hommes vers les centres urbains à la recherche d'emplois. Très peu de femmes exploitent de petites entreprises, en particulier dans les communautés rurales. La recherche de l'eau et du bois de chauffe incombe aux femmes. La préparation de la nourriture, la toilette et l'alimentation des enfants ainsi que le nettoyage de la maison sont des tâches réservées tout particulièrement aux femmes en milieu tant urbain que rural. Les profils des activités quotidiennes établis pour les hommes et les femmes indiquent que ces dernières se lèvent plus tôt que les hommes, accomplissent la quasi-totalité des tâches ménagères et participent en outre aux activités de jardinage avec les hommes. Les femmes travaillent pendant plus d'heures que les hommes et s'occupent de plus d'activités au niveau à la fois du ménage et de la communauté où elles participent aux services communautaires comme les mariages et les funérailles.

Accessibilité, propriété et contrôle des actifs. D'après les femmes ayant participé à l'EIES, la commercialisation des produits agricoles incombe principalement aux hommes, qui contrôlent également les recettes générées. Si les femmes peuvent vendre une certaine partie des produits agricoles, elles doivent le faire avec l'autorisation du mari, mais les quantités sont généralement limitées et les femmes sont tenues de déclarer le montant effectif de leurs transactions et de rendre compte des fonds dépensés. Une épouse peut se voir confier de l'argent à garder, mais elle n'a pas le droit de le dépenser, à moins que le mari ne l'y autorise. Les époux sont censés discuter à l'occasion des finances familiales et des dépenses généralement liées aux besoins, comme les frais de scolarité des enfants, les soins médicaux, les intrants agricoles, etc. Tous les principaux actifs de production comme la terre, le matériel agricole et le bétail — surtout les bovins — sont la propriété et placés sous le contrôle des hommes, les femmes n'y ayant accès que tant qu'elles vivent avec leur mari. En revanche, les femmes disposent de plus de pouvoir sur certains actifs comme la volaille, les ustensiles ménagers et les machines à coudre, lesquels sont des articles qui les aident à jouer le rôle de reproduction réservé à leur genre. Dans certains cas, la gestion de ces actifs est à l'occasion supervisée par les hommes.

5. Analyse des solutions de rechange

Le projet de réhabilitation de la route Matotoka–Sefadu fait partie intégrante du plan national d'investissement dans la stratégie des transports de la SLRA. Cela signifie que le gouvernement sierra-léonais a déjà prévu la réhabilitation de cette route, celle-ci étant la seule voie qui permet une liaison directe entre Freetown et les régions de l'est du pays. Il s'ensuit que l'analyse des solutions de rechange a mis l'accent sur les modalités d'exécution du projet routier en tenant compte d'une combinaison de facteurs comme les dimensions environnementales, sociales et économiques. En outre, il importe de noter qu'il s'agit d'une route déjà existante et bitumée, dont la réhabilitation s'impose désormais. À la lumière de ce qui précède, les solutions de rechange ci-après ont été envisagées :

5.1 Scénario du statu quo. Ce scénario implique que la route Matotoka–Sefadu ne ferait toujours l'objet d'aucune intervention visant sa réhabilitation ou son entretien. Dans ces conditions, l'état de la route continuerait à se détériorer avec l'apparition de nombreux nids-de-

poule et une détérioration accentuée des structures des ponts, ce qui rendrait dangereuse l'utilisation publique de la route et exacerberait la situation économique. Cette option consistant à ne rien faire a été écartée en outre parce qu'elle ne figure pas dans le programme du Plan national d'investissement inscrit dans la stratégie des transports du gouvernement sierra-léonais.

5.2 Option de l'entretien systématique. Dans cette option, l'on a pris en compte les coûts d'entretien annuel, calculés sur la base d'un calendrier « idéal » d'entretien et non d'un calendrier « minimum » ou de « minimum absolu », ce qui suppose que la route sera toujours maintenue en bon état. Toutefois, à partir de l'étude de faisabilité, on conclut que l'entretien systématique actuel de la route Matotoka–Sefadu n'est pas conforme aux normes minimales absolues et de ce fait, cette option est elle aussi irréalisable et n'a pas fait l'objet d'un examen approfondi dans le cadre du projet.

5.3 Pavage à l'asphalte. Cette option a porté sur une intervention visant à réhabiliter la route suivant la norme de béton asphaltique (AC 50 mm), au coût d'environ 65 millions de dollars, ce qui donne à la route une durée de vie de 25 à 35 ans avec un régime d'entretien régulier (systématique et périodique). Par ailleurs, la politique du gouvernement sierra-léonais commande que toutes ses routes à grand trafic soient de type béton asphaltique, ce qui est déjà le cas des tronçons Freetown–Makeni et Makeni–Matotoka ; aussi le revêtement du tronçon Matotoka–Sefadu s'inscrira-t-il dans la continuité de la norme de béton asphaltique. Compte tenu de ces facteurs, cette option a été jugée viable dans le contexte de l'exécution du présent projet routier.

6. Éventuels impacts et mesures d'atténuation/amélioration

D'après les prévisions, les principaux impacts environnementaux et sociaux favorables ci-après devraient découler du projet :

6.1 Intensification de l'activité économique. L'amélioration de la route conduira à un élargissement de l'accès aux marchés et offrira par ailleurs des possibilités d'affaires aux populations, intensifiant ainsi les activités commerciales dans les régions concernées. Elle créera en outre des possibilités d'emploi et d'après les estimations, environ 300 à 500 personnes recrutées pour la plupart dans les communautés seront employées dans le cadre du projet. En plus, l'amélioration de la route grâce à la mise en place de dispositifs améliorés de sécurité conduirait à la réduction des accidents de circulation, en particulier ceux des camions lourds qui capotent souvent en raison du piètre état du revêtement routier et des nids-de-poule, provoquant des accidents mortels et suscitant en outre un risque de pollution du sol et de l'eau lié aux déversements. Le projet éliminera les problèmes comme ceux qui se posent pendant la saison des pluies — lorsque certaines sections de la route deviennent pour ainsi dire impraticables — et durant les périodes sèches, quand le niveau d'empoussièremment de la voie est insupportable. Il améliorera par ailleurs la connectivité régionale, étant donné que cette route fait partie du grand axe routier reliant la Sierra Leone à la Guinée, au Libéria, à la Côte d'Ivoire et au Mali via la ville de Koidu. En outre, cette route entraînera une amélioration de la production agricole dans les districts de Kono et Tonkolili, importantes régions agricoles et d'exploitation minière en Sierra Leone. Elle améliorera aussi la fourniture des services sociaux : la route Matotoka–Sefadu constitue une voie directe permettant l'aiguillage des cas médicaux des régions de l'est de Kono vers l'hôpital régional de référence de Makeni au nord.

6.2 Éventuelles incidences négatives et mesures d'atténuation

- incidences ayant trait à l'arpentage et à la cartographie de l'itinéraire, lesquels causeront probablement de l'anxiété et des spéculations dans les communautés durant l'arpentage de la route ; ces effets seront atténués grâce à des programmes de sensibilisation des communautés ;
- les travaux de construction risquent d'occasionner des glissements de talus dans les régions montagneuses, ce qui peut créer des problèmes liés à l'utilisation de la route durant les phases de construction et d'exploitation ; cette incidence sera atténuée grâce à la plantation d'herbes, à l'utilisation de boîtes de gabions, au hérissonnage et à l'adoption de bonnes mesures techniques pour créer des pentes stables ;
- les incidences sous forme d'expropriation des terres et des propriétés auront trait à l'acquisition permanente de terres, ce qui aura un impact sur les cultures et les structures (arbres fruitiers et comptoirs de fortune situés en bordure de route respectivement) ; cet effet sera atténué grâce à une indemnisation adéquate, équitable et rapide, et à la réinstallation des personnes touchées par le projet ;
- les travaux de réhabilitation auront un impact sur la disponibilité de l'eau potable, 33 sources d'eau publiques situées en bordure de la route pouvant être touchées par le projet durant les activités de construction ; cette incidence sera atténuée grâce à l'information en temps utile et à la sensibilisation des communautés au sujet du projet routier, ainsi qu'à la fourniture d'une solution de rechange d'alimentation en eau aux populations touchées (recours aux camions-citernes qui assurent l'approvisionnement en eau potable) et au forage de quelques nouveaux puits au cas où les sources viendraient à être bloquées en permanence ;
- pendant les travaux construction, le terrassement ainsi que l'exploitation de l'usine et des équipements produiront de la poussière et des émissions atmosphériques ; il s'ensuivra probablement des effets cumulatifs liés aux incidences respiratoires et aux affections débilitantes ; ces impacts seront atténués en arrosant systématiquement les zones de construction, en effectuant l'entretien prévu des équipements, en se conformant aux procédures normales d'exploitation et aux mesures de contrôle, et en sensibilisant à la fois les employés et les communautés ;
- parmi les incidences sur la terre figureront l'érosion des sols, la dégradation de la qualité des sols et l'expropriation des terres, ainsi que le changement de l'affectation des sols qui peut aboutir au ruissellement en surface et à une perte générale de la végétation ; ces incidences seront atténuées en assurant la revégétation en temps utile des zones défrichées, et en veillant à ce que les sites d'extraction de matériaux fassent l'objet d'un aménagement paysager et, dans la

mesure du possible, d'une réhabilitation à des fins agricoles en accord avec les propriétaires ; le dégagement de la végétation se limitera en outre aux buissons et non aux arbres, et lorsqu'il se révèlera nécessaire d'abattre des arbres fruitiers bordant la route, leurs propriétaires recevront une indemnité financière ;

- ***santé publique et sécurité humaine sur le site du campement*** : durant la mise en œuvre, il est possible que certaines matières dangereuses (par exemple des produits chimiques de stabilisation des sols, des pièces vieilles/usagées d'équipements d'usine ou de matériel, etc.) soient introduites facilement sur le site, ce que ne pouvait prévoir la présente étude ; cette incidence sera atténuée en engageant l'entrepreneur à : mettre en place un plan global de gestion de toutes les matières potentiellement dangereuses aux divers stades du projet ; désigner des zones précises pour fumeurs sur le site du campement ; fournir à ses travailleurs des équipements de protection individuels ; aménager des installations publiques adéquates (toilettes et cabines de douche) pour les travailleurs ; prévoir des logements adéquats, en conformité avec la loi sur la santé publique ; éviter d'entasser les travailleurs dans de petites pièces ; et faire en sorte que les locaux à usage de bureaux soient spacieux et bien éclairés ;
- les travaux de construction auront probablement des conséquences sur la santé et la sécurité des travailleurs, sous forme de traumatismes ; cette incidence peut être atténuée en mettant en place des trousseaux de secours et en fournissant des équipements de protection individuels ;
- le projet risque de conduire à l'augmentation de la prévalence des maladies sexuellement transmissibles/du VIH/SIDA, en raison de l'interaction entre les travailleurs et les communautés locales ; cette incidence peut être atténuée grâce à la conscientisation et à la sensibilisation des communautés et des travailleurs, ainsi qu'à l'embauche, autant que possible, des membres des communautés locales pour réduire au minimum la séparation des familles (hommes et femmes) ;
- la création de routes d'accès et l'excavation subséquente d'environ 25 emprunts auront des incidences négatives qui peuvent être atténuées en veillant à la conclusion d'un accord avec les propriétaires des terres, et à une réhabilitation adéquate et satisfaisante des zones d'emprunt à la fin du projet ;
- l'incidence relative à la gestion des matériaux de déblai provenant des travaux d'implantation de la route et des travaux généraux de génie civil sera atténuée en stockant de façon permanente ces matériaux sur des sites approuvés et non le long de la réserve de la route ; les déchets dangereux produits par le projet comme les fûts de bitume, les pots de peinture, les huiles, etc. seront éliminés grâce à un plan de gestion des déchets que doit établir l'entrepreneur avant le démarrage des travaux.

7. Mesures de renforcement de l'atténuation

Pour améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des mesures d'atténuation, il importe que l'entrepreneur et le consultant en supervision soient épaulés par des spécialistes de l'environnement/des questions sociales dont le rôle sera d'encadrer l'application des mesures d'atténuation proposées dans l'EIES. Pour l'entrepreneur, le spécialiste de l'environnement/des questions sociales sera un employé à temps plein du projet. Par ailleurs, le spécialiste assistera aux réunions mensuelles tenues sur le site du projet, où il donnera des présentations sur l'avancement des travaux et la conformité du projet au plan de gestion environnementale et sociale et aux conditions d'approbation énoncées par l'EPA. Les procès-verbaux de ces réunions mensuelles seront tenus et serviront lors de l'élaboration du rapport annuel d'audit environnemental et social qui sera transmis à la BAD. En outre, les devis quantitatifs ainsi que les documents contractuels intégreront des mesures environnementales et d'atténuation, comme l'indique le plan de gestion environnementale et sociale, ce qui permettra de veiller davantage à ce que l'allocation et l'utilisation des ressources destinées à la mise en œuvre des mesures d'atténuation fassent l'objet d'un suivi et subséquemment d'un compte rendu dans le cadre du processus global d'audit du projet.

8. Initiatives complémentaires

Pour améliorer la performance environnementale et sociale du projet, ce dernier prévoira la réhabilitation de 20 km de routes de desserte destinées à faciliter l'évacuation des produits agricoles, étant donné que les régions que traverse la route sont essentiellement des zones agricoles et qu'il existe un parc de camions dans la ville de Koidu. Le projet prévoira par ailleurs l'alimentation en eau et la fourniture d'installations améliorées d'assainissement pour cinq écoles primaires, un établissement secondaire et un centre de santé. Des salles de classe supplémentaires seront en outre construites dans les établissements scolaires, selon les besoins.

9. Gestion des risques environnementaux

Quelques-unes des activités ayant trait au projet routier nécessiteront probablement la manutention, le stockage et l'utilisation de certaines matières dangereuses, qui peuvent avoir des incidences négatives sur les communautés et l'ensemble de l'environnement, du point de vue de la santé et de la sécurité. Parmi les potentielles matières dangereuses figureront : les accessoires usagés des véhicules et des équipements d'usine (batteries, roues et filtres à huile de véhicules) ; les déchets médicaux provenant du dispensaire du chantier (objets tranchants, écouvillons, médicaments périmés, etc.) ; les matériaux de construction routière comme les stabilisateurs ; l'usine de bitume et ses processus ; les huiles et les lubrifiants, notamment les pompes diesel ; et les explosifs pour les travaux de dynamitage des roches. Afin de gérer les risques et les dangers connexes du présent projet routier, l'entrepreneur établira un plan de préparation aux situations d'urgence et/ou un plan de gestion des déchets.

Ces plans prévoiront la formation des employés pour les rendre aptes à réagir en situation d'urgence et pour les préparer à faire face aux catastrophes, en cas d'accident ; et l'adoption de mesures de prévention et d'une stratégie générale de sauvetage pour les travailleurs

et les communautés touchées, en prévision des cas d'urgence. Les plans couvriront entre autres les questions relatives à la maîtrise et à la gestion des incendies, ainsi qu'aux déversements incontrôlés des substances dangereuses. Le projet adoptera un code de conduite qui contribuera à maîtriser et à minimiser, sur le site, les risques comme ceux liés aux flammes nues et à la non-délimitation de zones pour fumeurs. Les renseignements utiles pour contacter les services d'ambulance, la police et le centre de santé le plus proche seront connus de tous les membres du personnel clés du projet et figureront dans les plans.

10. Programme de suivi environnemental et social

Le programme de suivi environnemental et social fonctionnera à tous les stades du projet. Il consistera en un nombre d'activités assorties chacune d'un objectif précis, d'indicateurs clés et de critères d'importance. Les aspects ci-après feront l'objet d'un suivi :

- fourniture de drainage ;
- mesures de lutte contre l'érosion des sols ;
- réhabilitation des sites de matériaux ;
- impacts sur la sécurité routière (notamment les accidents de circulation) ;
- changements d'affectation des sols (en particulier les types de peuplement) le long du projet routier ;
- changements au niveau des activités socio-économiques le long du projet routier ;
- institution de mesures de gestion du trafic ;
- gestion des matériaux de déblai ;
- impacts sur les changements de l'incidence des maladies sexuellement transmissibles/du VIH/SIDA ;
- empiètement sur la réserve routière ; et
- réinstallation des personnes déplacées (en particulier les commerçants aux marchés et dans les pépinières de fleurs).

Le suivi des mesures d'atténuation et du délai de prescription des vices de construction sera assuré par l'expert en environnement de l'entrepreneur, lequel présentera à l'ingénieur résident des rapports réguliers à ce sujet. Après la construction, la responsabilité du suivi incombera à la Cellule de l'environnement de la SLRA, ainsi qu'à l'EPA.

Déclassement. Il s'agit du démantèlement des campements de l'entrepreneur et des travailleurs, de la réhabilitation de tous les matériaux et des zones de travail (notamment les voies de contournement/d'accès ou les déviations, etc.) et l'enlèvement des équipements, des matériaux excédentaires et des dépôts de réservoirs à essence. Un plan de déclassement fera partie des paramètres de suivi et il sera préparé par l'entrepreneur, pour approbation par l'ingénieur résident. Ce plan accordera une attention spéciale à la restauration des zones polluées par les hydrocarbures et au déplacement des réservoirs à essence. Un plan de déclassement sera préparé par l'entrepreneur, pour approbation par l'ingénieur résident, et un audit de déclassement sera effectué. Il convient de prêter particulièrement attention à la restauration des zones polluées par les hydrocarbures et au déplacement des réservoirs à essence.

9. Consultations du public et divulgation publique

9.1 Consultations du public

Parmi les principales parties prenantes consultées lors de l'EIES figuraient : les responsables techniques des districts ; les organisations non gouvernementales et de la société civile des districts de Tonkolili et Kono ; l'EPA de la Sierra Leone ; les autorités des chefferies et leurs représentants ; les représentants des exploitants d'entreprises de transport comme les conducteurs de camion sur longue distance et les *okadas* (motocyclistes), les groupes de femmes et de jeunes, entre autres. Les réunions de consultation des communautés se sont déroulées en langues locales comme le créole, le temne et le kono. Des questionnaires ont également été utilisés pour la collecte de renseignements sur le terrain. Au total, 25 réunions consultatives ont été organisées avec un échantillon représentatif de communautés entre septembre 2007 et juin 2008 pour les régions susceptibles d'être touchées par le projet. Ces réunions se sont tenues dans les régions de Matotoka, Njaiama, Sewafe, Masingbi, Giema sud, Mano, et à Sefadu/Koidu. D'autres consultations avec les communautés ont eu lieu en juin-juillet 2011 durant l'élaboration du Plan d'action pour la réinstallation (PAR). En septembre-octobre 2011, des consultations supplémentaires ont été organisées avec les départements de l'administration comme l'EPA, le ministère du Bien-être social, de la Condition féminine et de l'Enfance, et l'Autorité de transport routier.

Au nombre des principaux sujets abordés lors des réunions consultatives figuraient : le besoin de mettre en place des mesures de limitation de vitesse dans les zones d'habitation/centres commerciaux ainsi qu'au niveau des établissements scolaires, pour réduire les accidents ; la nécessité d'assurer de bonnes communications, le respect et la coopération entre l'entrepreneur et les communautés ; la consultation des communautés eu égard à l'identification et à l'accessibilité des matériaux de construction ; la sensibilisation des ouvriers chargés de la construction routière, pour éviter qu'ils ne séduisent les élèves filles et les femmes mariées en vue de relations sexuelles, ce qui est source de conflits, etc. Ces questions font partie du plan de gestion environnementale et sociale et quelques-unes d'entre elles sont au cœur du programme de formation et de sensibilisation.

9.2 Divulgence publique

Entre autres conditions à remplir pour obtenir l'autorisation environnementale, la SLRA soumettra 18 exemplaires imprimés et un exemplaire électronique du rapport de l'EIES à l'EPA, à des fins de distribution aux membres de son Conseil d'administration et aux organismes professionnels, pour examen et observations. Parallèlement, la SLRA présentera le résumé de l'EIES à toutes les parties touchées et intéressées, conformément aux prescriptions reçues de l'EPA. La SLRA divulguera en outre le rapport de l'EIES en publiant le résumé dans les journaux ; elle fera également diffuser des annonces dans les médias en langues locales au sujet du projet et du rapport de l'EIES. En plus, sous la direction et la supervision de l'EPA, la SLRA tiendra des audiences publiques dans la zone du projet, afin de solliciter les points de vue du public sur le projet. En outre, l'EPA placera également le rapport de l'EIES à des endroits publics précis qui sont accessibles au grand public, en vue de permettre aux personnes touchées ou concernées de formuler des observations sur les impacts du projet, et ces observations seront transmises directement à l'EPA. Le Conseil de l'EPA est investi du pouvoir d'approuver ou de rejeter le projet sur la base des résultats des processus ci-dessus. Outre les exigences en matière de divulgation à l'échelon national, le résumé de l'EIES et un récapitulatif du PAR ci-joint en annexe 1 seront affichés sur le site Web de la BAD entre octobre et février (120 jours), conformément aux Procédures d'évaluation environnementale et sociale.

10. Coûts du plan d'atténuation et de suivi environnementaux

Quelques-uns des coûts liés à la mise en œuvre des mesures d'amélioration et d'atténuation environnementales qui requièrent des travaux de construction physique ont été estimés et intégrés dans la conception technique et les documents d'appel d'offres. Les coûts relatifs à l'amélioration du bien-être des communautés, sous forme de suivi et de renforcement des capacités, de prise en compte de la problématique hommes-femmes et de la lutte contre le VIH/SIDA, d'initiatives hors route comme l'amélioration des établissements scolaires et l'approvisionnement en eau sont estimés à 465 000 dollars, comme le montre le tableau récapitulatif ci-après. Les coûts d'exécution du PAR s'élèveront à 2 162 736,00 dollars.

N°	Domaines d'atténuation des incidences environnementales et de réduction des coûts	Coût (dollars)
01.	Campagnes de lutte contre le VIH/SIDA	35 000
02.	Campagnes de sécurité routière	30 000
03.	Plantation d'arbres	10 000
04.	Prise en compte de la question du genre et suivi	30 000
05.	Initiatives complémentaires	250 000
07.	Coûts liés au suivi du plan de gestion environnementale et sociale	80 000
08.	Renforcement des capacités de la Cellule de l'environnement de la SLRA	30 000
Coûts totaux de l'opérationnalisation du plan de gestion environnementale et sociale		465 000
Coûts totaux de la réinstallation		2 162 736,00

11. Planification de la gestion environnementale et sociale

L'étude d'impact environnemental et social (EIES) ainsi que le plan de gestion environnementale et sociale, et le plan abrégé de réinstallation décrivent tous les modalités proposées de mise en œuvre des mesures d'atténuation, de suivi environnemental et social, et d'établissement de rapports. Le directeur du Département du développement de la SLRA sera responsable, par l'intermédiaire de la Cellule de l'environnement, de la coordination globale des activités et des liaisons interdépartementales, eu égard en particulier au contrôle de la qualité, en ce qui concerne notamment les questions environnementales et sociales ayant trait au projet. L'ingénieur résident, qui sera le représentant de la SLRA sur le terrain, se chargera de veiller à ce que l'entrepreneur mette en œuvre l'ensemble des mesures d'atténuation environnementale et sociale. Le bureau de l'ingénieur résident assurera, par le truchement de l'expert en environnement/questions sociales du projet, la coordination entre l'entrepreneur, la communauté et la SLRA.

Le chef de projet de l'entrepreneur devra rendre compte au bureau de l'ingénieur résident de toutes les questions de nature environnementale et sociale ainsi que de l'exécution du plan de gestion environnementale et sociale. L'expert en environnement de l'entrepreneur veillera à la bonne exécution courante du plan de gestion environnementale et sociale. L'expert en environnement de l'entrepreneur sera tenu d'assurer la liaison avec les représentants des autorités locales (chefs locaux et responsables de l'environnement des districts, entre autres). L'EPA sera responsable, par l'intermédiaire des responsables de l'environnement des districts de la zone du projet, du suivi global de l'exécution et des aspects environnementaux et sociaux du projet. Les préoccupations de ces responsables seront transmises par le truchement de l'ingénieur résident et/ou des experts en environnement/questions sociales. Le devis quantitatif du projet comprendra le coût des mesures types d'atténuation des incidences des travaux de construction. Le projet chargera par ailleurs un spécialiste de mener des campagnes de sensibilisation à la question de l'égalité entre les genres et de veiller à ce que l'entrepreneur accorde aux hommes et aux femmes des chances égales d'emploi et en l'occurrence, le genre deviendra l'un des paramètres de suivi.

12. CONCLUSION

La réhabilitation prévue de la route Matotoka–Sefadu revêt de l'importance pour le gouvernement sierra-léonais, car elle fait partie de son plan national d'investissement dans la stratégie des transports, ainsi que du grand axe routier reliant la Sierra Leone à la Guinée, au Libéria, la Côte d'Ivoire et au Mali via la ville de Koidu. Cela signifie que cette route supporte un volume élevé de circulation qui, d'après les prévisions, devrait même s'accroître au fil des ans. Compte tenu du potentiel de connectivité régionale de cette route, il est indispensable qu'elle soit, de par son bon état, carrossable en toute saison. La route contribuera à élargir l'accès aux services sociaux — comme ceux de santé et d'éducation — non seulement des populations se trouvant sur ses abords immédiats, mais aussi de celles vivant dans la zone d'influence générale du projet routier, et des habitants des villes situées au-delà de Koidu et Matotoka.

Un nombre d'incidences négatives sont susceptibles de découler du projet routier, et les activités d'atténuation et de suivi nécessiteront la participation de la Cellule de l'environnement de la SLRA, de l'EPA et d'autres organismes gouvernementaux compétents comme l'Autorité de transport routier pour ce qui est de la sécurité, et le ministère de la Condition féminine — à travers l'utilisation de son réseau de travailleurs sociaux qui est déjà en place au niveau communautaire — et, plus important encore, la mise à contribution des communautés dans le cadre de structures existantes comme l'association du bien-être des passagers, qui est déjà membre permanent du comité de sécurité routière. L'entrepreneur élaborera son propre plan de gestion environnementale et sociale pour orienter la mise en œuvre et le suivi des mesures d'atténuation, conformément au calendrier des travaux. En outre, il importera d'assurer l'entretien de la route et le suivi des principaux impacts pour faire en sorte que les incidences négatives soient contenues durant l'exploitation. La Cellule de l'environnement de la SLRA jouera un rôle clé dans le suivi de la conformité du projet.

12. Référence et contacts

- i. Rapport de l'EIES pour la réhabilitation de la route Matotoka–Sefadu, 2011.
- ii. Rapport définitif de l'étude de faisabilité et de conception préliminaire, Études relatives à la route Matotoka–Sefadu, Egis Bceom International, septembre 2009.

Contacts

- iii. **Kurt Lonsway**, Chef de Division, Environnement et changement climatique (ONEC.3), Banque africaine de développement (BAD), B.P. 323, Tunis 1002, Tunisie. Courriel : k.lonsway@afdb.org. Tél. : +216 7110 3313.
- iv. Kelello Ntoampe, Environnementaliste principal, ONEC.3, BAD, B.P. 323, Tunis 1002, Tunisie. Courriel : k.ntoampe@afdb.org. Tél. : +216 7110 2707.
- v. Noel Kulemeka, Socio-économiste en chef, ONEC.3 BAD, B.P. 323, Tunis 1002, Tunisie. Courriel : n.kulemeka@afdb.org. Tél. : +216 7110 2336
- vi. Richard Malinga, Ingénieur supérieur, Transports, Division Transport 1, BAD, B.P. 323, Tunis 1002, Tunisie. Courriel : r.malinga@afdb.org. Tél. : +216 7110 2581.

RÉSUMÉ DU PAR — PROJET DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE MATOTOKA– SEFADU

1. INTRODUCTION

La Sierra Leone, située sur la côte occidentale d’Afrique, a une superficie d’environ 72 000 km². Elle s’étend du 7° au 10° de latitude nord et du 10° au 14° de longitude ouest. Le pays est limité au nord et nord-est par la République de Guinée, et à l’est et au sud-est par la République du Libéria. La Sierra Leone est divisée administrativement en quatre provinces, se subdivisant chacune en districts, et chaque district, en chefferies. Globalement, le pays compte 14 districts et 149 chefferies. Parmi les 14 districts, l’on dénombre cinq conseils municipaux et 14 conseils de district, dont celui de Freetown la capitale, pour un total de 19 conseils locaux (SSL, 2006).

La circulation des biens et des personnes dans les districts du nord et de l’est a été entravée par le mauvais état du réseau routier, l’évacuation des produits agricoles et le déplacement des passagers se heurtant à de nombreuses difficultés.

La justification du présent projet repose sur les facteurs ci-après :

- la route fait partie du réseau routier de base identifié par le gouvernement sierra-léonais dans le cadre de son plan national d’investissement dans la stratégie des transports ;
- une fois réhabilitée, la route faciliterait les activités dans la principale région agricole et d’exploitation minière de la Sierra Leone ;
- la route contribuera à l’intégration socio-économique, politique, administrative et régionale des districts du nord/de l’est de la Sierra Leone, en facilitant la circulation des biens et la fourniture générale des services sociaux ;
- la route revêt une importance régionale pour le gouvernement sierra-léonais, car elle fait partie du grand axe routier reliant la Sierra Leone à la Guinée, au Libéria, à la Côte d’Ivoire et au Mali via la ville de Koidu ; et
- enfin, la route rejoint Kono (à l’est de la Sierra Leone), grande région agricole et zone riche en minéraux, et elle donnera par conséquent une impulsion aux secteurs minier et agricole du pays.

1.1 Objectif du PAR

Le PAR vise à fournir un plan de réinstallation et de réhabilitation des personnes touchées par le projet, afin qu’elles soient dédommagées pour leurs pertes et que leur niveau de vie soit amélioré ou, à tout le moins, rétabli aux niveaux d’avant le projet. Pour atteindre cet

objectif, le plan prévoit des mesures de réhabilitation destinées à rétablir le potentiel de création de revenu des particuliers pour leur permettre de préserver leurs moyens de subsistance.

1.2 Méthodologie et approche

La méthodologie et l'approche adoptées lors de la préparation du PAR sont en résonance avec les politiques du gouvernement sierra-léonais et de la BAD en matière environnementale et de réinstallation involontaire. Les données de base ont été recueillies et les éventuels impacts directs et indirects sur les personnes touchées ont été identifiés et analysés. Des mesures d'atténuation ont été mises en place pour réduire les incidences négatives, et des plans d'indemnisation ont été conçus et recommandés. La collecte des données sur les ressources requises a nécessité une revue des publications antérieures, des enquêtes sur le terrain et une appréciation préalable participative.

2.0 DESCRIPTION DE LA ZONE ET DES ACTIVITÉS DU PROJET

2.1 Zone du projet

La route Matotoka–Sefadu relie le district septentrional de Tonkolili au district oriental de Kono. Elle est longue de 119 km et traverse les grandes villes de Matotoka, Makali, Masingbi, Njaiama-Sewafe, Yengema, Lebanon et Koidu. Environ sept grands villages et 45 petits villages/hameaux se trouvent le long de la route du projet.

2.2 Activités du projet

Ces activités seront les suivantes :

- processus de mobilisation de l'entrepreneur, eu égard à la construction de locaux pour le bureau de chantier et le logement général, ainsi que les bureaux et les laboratoires de l'ingénieur et du groupe de l'entrepreneur ;
- dégagement de l'emprise ; cela se fera avant et pendant la phase de construction (notamment la démolition des structures) ;
- établissement de plans pour faire face aux problèmes de circulation durant les travaux ;
- dégagement du site, consistant notamment à éliminer la végétation et à enlever d'autres matériaux amovibles de la chaussée et des zones proches des accotements et de la bordure de la route ;
- scarification et pulvérisation de la surface asphaltée dans certaines sections de la route qui ont encore un revêtement d'asphalte ;

- travaux généraux de dégagement et d'essouchement (notamment les terrassements généraux) ;
- transport des mélanges de béton bitumineux vers la route à des fins d'épandage au moyen d'un finisseur ;
- construction des structures de drainage, par exemple les buses et les ponts ;
- travaux de pose de la fondation en pierre concassée ou de la couche de fondation ;
- stabilisation des couches de matières graveleuses au moyen de la chaux ou d'autres matériaux de stabilisation ;
- processus de pose de la couche d'enduit ;
- pose du bitume d'étanchéité simple et double ;
- installation de buses préfabriquées et de dalles/dalles coulés en place sur les couches drainantes ;
- construction du trottoir en béton, de la canalisation en béton, de goulottes et de conduites pluviales en béton ouvertes, et de cuvelages en béton pour les ouvrages de drainage ouverts ;
- revêtement en moellons, maçonnerie en pierre, protection contre l'érosion et hérissonnage de murs en gabions ;
- mise en place de la signalisation horizontale et construction des bornes kilométriques ;
- installation des glissières de sécurité dans les zones de remblai ;
- aménagement paysager et plantation d'herbe ;
- chauffage à l'énergie du bitume et des agrégats séparément puis conjointement ; et
- construction de la chaussée et des ouvrages de protection contre l'érosion.

2.3 Facteurs socio-économiques

- **Population humaine** : la population sierra-léonaise est estimée à 5 millions d'habitants.

- **Situation en matière de logement :** l'état de l'habitat dans la région de l'étude peut être décrit comme médiocre. Les murs de 90 % des maisons de l'échantillon sont en terre battue, tandis que ceux des 10 % restants sont en parpaings. Le sol de 76 % de ces maisons est en terre battue, tandis que celui de 20 % d'entre elles est en béton. La toiture de 82 % des maisons est couverte de tôles ondulées.
- **La prévalence du VIH/SIDA** constitue un risque qui prend rapidement de l'ampleur pour la population sierra-léonaise, et elle pourrait avoir une incidence considérable sur les perspectives de développement à long terme du pays. Selon l'enquête démographique et de santé de Sierra Leone de 2008, environ 1,5 % de Sierra-léonais âgés de 15 à 49 ans sont séropositifs. Globalement, 1,7 % de femmes et 1,2 % d'hommes sont séropositifs.
- **Régime foncier.** En vertu du droit coutumier, la propriété des terres revient aux chefferies et aux communautés, tel qu'établi par la loi sur les conseils de chefferie ainsi que par la section 28 (d) de la loi sur les administrations locales adoptée en 1994 et modifiée en 2004. Le chapitre 122 de la loi sur les terres provinciales régit la propriété des terres par les non-autochtones dans les provinces/districts.
- **Activités économiques.** L'étude révèle que dans la zone du projet, la majorité des habitants des districts de Tonkolili, Kono et Kenema tirent leur subsistance de l'agriculture, de l'apiculture, du petit élevage d'animaux, de l'exploitation minière à petite échelle et du petit commerce. Ces districts enregistrent une très forte production agricole, en ce qui concerne les cultures à la fois vivrières et commerciales, et l'agriculture constitue la source de subsistance de 95 % de la population.
- Par conséquent, étant donné qu'elle fait partie du programme de reprise du gouvernement sierra-léonais, la réhabilitation prévue de la route Matotoka–Sefadu devrait contribuer nettement à stimuler la production agricole.

3.0 IMPACTS POTENTIELS

3.1 Impacts potentiels

La réhabilitation prévue de la route Matotoka–Sefadu aura un nombre d'*impacts directs à court terme* qui se limiteront à la période des travaux de construction/réhabilitation. Les *impacts directs à long terme* se produiront après la réhabilitation et seront liés à la fois aux travaux d'amélioration du revêtement routier et de construction de la route, ainsi qu'à l'augmentation subséquente du volume de trafic et à la facilitation de la connectivité dans les régions et de la fourniture des services de santé, entre autres. Les éventuels impacts sont résumés comme suit :

3.1.1 *Impacts indirects*

Les impacts indirects découleront des effets multiplicateurs tant sur l'environnement que sur l'habitat humain, suscités par l'augmentation du volume de trafic et l'accroissement de l'accessibilité dans toute la zone du projet. Dans le cadre du PAR, les impacts du projet routier proposé sont évalués par rapport à la phase de construction et la phase postérieure à la construction. Les impacts liés à la phase de construction seront notamment ceux découlant de la réhabilitation de la route et des activités de construction de la route proprement dite. Ces travaux seront contrôlés essentiellement par le superviseur/l'entrepreneur, sous la direction de la SLRA.

Impacts directs à court terme

Globalement, la réhabilitation de la route Matotoka–Sefadu offrira des possibilités d'emploi aux travailleurs qui seront recrutés le long du projet routier. Les communautés situées le long de la route s'attendent fort à ce que la main-d'œuvre locale soit recrutée dans le cadre du projet routier, en particulier pour exécuter les tâches manuelles et non spécialisées. Les postes non spécialisés seraient notamment ceux de journalier occasionnel, de veilleur, etc. Environ 400 à 600 membres des communautés locales pourraient être embauchés par le projet, et les femmes sont encouragées à soumettre des demandes d'emploi. Il est probable que la main-d'œuvre spécialisée sera constituée essentiellement de non-autochtones provenant d'autres régions du pays et qui seront chargés de l'exploitation de la machinerie lourde. Toutefois, les maçons et les conducteurs de camions seront recrutés au sein de la population locale.

Il est par ailleurs prévu que pendant la construction, beaucoup de personnes tireront parti de la main-d'œuvre directe travaillant sur les sites de la route et entreprendront diverses activités économiques comme les services de restauration et d'hébergement qui seront demandés par les travailleurs de la construction. La SLRA a pour politique d'éviter une mauvaise répartition de ces retombées en encourageant la population locale, en particulier les femmes, à participer à l'exploitation de différentes petites et micro-entreprises. Néanmoins, le réaménagement de la route du projet accroîtra le niveau de vie et le bien-être socio-économique des populations vivant dans la zone d'influence et d'autres usagers de la route habitant dans des régions éloignées. L'on s'attend à ce que le réaménagement de la route conduise à une augmentation du volume des échanges et à l'intensification d'autres activités commerciales dans la région. Cela aura un impact positif sur l'économie en général, car on assistera à une augmentation substantielle des échanges transfrontaliers avec des pays limitrophes comme le Mali et le Libéria, et avec des partenaires au-delà des frontières. Le réaménagement de la route entraînera un raccourcissement du temps de déplacement et une réduction des coûts de transport. L'accès aux infrastructures sociales et économiques comme les établissements de santé, les écoles et les marchés sera élargi en vue de l'amélioration du bien-être des populations et, partant, contribuera à la réduction de la pauvreté.

Les incidences sous forme d'expropriation de terres, de destruction de bâtiments, de perte d'arbres et de cultures, et de perte de moyens de subsistance seront généralement d'une

ampleur modérée, car les travaux d'amélioration de la route suivront essentiellement le tracé existant.

- Des réalignements mineurs sont envisagés pour améliorer le rayon des virages, l'expropriation de terres sera nécessaire, il faudra démolir quelques bâtiments et les résidents seront indemnisés.
- Étant donné que la largeur de la route proposée et de la réserve routière sera plus grande que celle de la route et de la réserve routière existantes dans la plupart des endroits, les expropriations de terres se révéleront nécessaires tout le long de la route et il faudra reculer ou détruire des bâtiments (dont la plupart sont provisoires). Des arbres et des cultures seront touchés.
- Certes, la route suivra pour l'essentiel le tracé existant, mais l'on effectuera un nombre de changements qui pourraient requérir une réinstallation limitée. L'indemnisation serait requise principalement pour les bâtiments et les structures, avec l'acquisition de certaines terres privées, mais aussi pour les cultures et les arbres, et éventuellement pour le rétablissement des moyens de subsistance. La plupart des terres potentiellement touchées sont des terres communautaires.

L'impact potentiel sur la flore est jugé moyen et se manifestera à la fois à court et à moyen terme. Le plus important aspect du projet susceptible d'avoir un impact sur la végétation est le besoin d'énergie de cuisson chez les travailleurs de la construction, à distinguer du défrichage effectué durant la construction. Les travailleurs peuvent être tentés d'abattre des arbres pour en faire du bois de chauffe dans le voisinage du campement. L'environnement essentiellement aride n'est pas favorable à la croissance des plantes ; par conséquent, la croissance des arbres est extrêmement lente. L'impact crucial a donc trait à l'incapacité de la région à se régénérer naturellement après l'abattage des arbres adultes. En revanche, il peut arriver que les travailleurs eux-mêmes n'abattent pas les arbres, mais que les populations locales voient une possibilité de création de revenu dans la vente de bois de chauffe et/ou de charbon de bois aux entrepreneurs. Les travailleurs peuvent préférer le charbon de bois, car il est plus facile à utiliser à l'intérieur de la maison.

Les impacts relatifs au dégagement des sites et aux terrassements touchant la couverture végétale dans la zone du projet sont très faibles. Ils sont encore plus faibles le long du corridor routier, en raison de fréquentes perturbations. Néanmoins, une importante couverture arborée longe les tronçons traversant les villes de Tongola, Sandeyeima, Palima et Kpendebu. La construction de la route s'accompagnera de défrichements le long des abords de la route, de dégagements en vue de la construction des voies d'accès et d'autres travaux de génie civil. L'impact du projet sur la végétation est par conséquent très limité au site des activités et partant, de portée locale. D'autres activités de défrichage dans les carrières et les emprunts ainsi que sur les sites de campement contribueront en outre à la perte globale de végétation. Dans la zone du projet, la diversité de la végétation naturelle est cependant faible, ce qui porte à croire que le défrichage n'occasionnera pas de perte d'espèces rares ou d'espèces ayant une grande valeur médicinale et/ou commerciale. Ni des espèces d'arbres ni d'autres plantes en voie de disparition

qui sont endémiques dans la région ne seraient touchées. Il s'ensuit que l'impact du dégagement de la végétation en vue des travaux de construction est probablement mineur.

3.1.2 Éventuels impacts à long terme

Un impact potentiellement large a trait à la possibilité d'une nouvelle industrie de production du charbon de bois dans les zones boisées, surtout entre les régions de Bangolili et Sandeyeima et jusqu'à Koidu où l'on trouve d'importants habitats boisés. Deux scénarios peuvent être envisagés : l'accroissement de l'urbanisation et l'augmentation des taux d'immigration le long du projet routier, d'où une plus grande demande locale de bois de chauffe et la facilitation du transport du charbon de bois et du bois de chauffe vers de plus grands centres urbains au-delà de la zone du projet.

Un nombre de camions assurent le transport de transit vers les régions de Koidu et au-delà. En dehors de ces camions de transit, d'autres camions de marchandises transportent également les passagers, en raison de la rareté des moyens de transport liée au mauvais état de la route. Il est prévu qu'une fois la route réhabilitée, de meilleurs véhicules seront utilisés pour transporter les passagers le long de la voie, d'où une amélioration du transport de passagers. Un nombre de mesures de sécurité seront adoptées pour réglementer le comportement en matière de trafic et réduire le risque d'accident. Parmi les impacts postérieurs à la construction figurent les incidences directes liées au problème de la sécurité routière dû à la réhabilitation de la route. Pour rendre ces mesures efficaces, il est indispensable d'entreprendre des activités supplémentaires comme les campagnes de sensibilisation ciblant surtout les élèves vivant le long de la route, et les parents. Les limitations de vitesse et d'autres règlements relatifs à la circulation doivent être adéquatement appliqués par la police de la circulation, afin que les chauffeurs ne violent pas les règles de sécurité routière. La conception de la route a prévu des ralentisseurs sonores (d'un bord à l'autre de la chaussée) et des dos-d'âne dans les centres densément peuplés le long de la route.

La région connaît de temps en temps des orages ou des pluies torrentielles, et ceux-ci peuvent occasionner une forte érosion du sol, surtout dans les zones où la couverture végétale est faible, comme c'est le cas de l'essentiel de la zone du projet. Les pluies torrentielles sont difficiles à prévoir. Elles sont toutefois généralement associées à des phénomènes météorologiques extrêmes comme celui d'El Nino. Des pluies torrentielles tombent aussi occasionnellement entre ces conditions météorologiques extrêmes. Compte tenu de ce qui précède, l'érosion du sol ne devrait normalement pas être un sujet de préoccupation majeure.

Les sites culturels (par exemple les tombeaux, les lieux saints, etc.) étaient rares et l'on n'a pas rencontré de sites archéologiques. Si des matériaux archéologiques ou paléontologiques sont découverts durant la construction, ils seront protégés et feront l'objet d'une indemnisation tenant compte des normes des communautés respectives. Il convient de veiller, au cours des travaux de construction (en particulier durant l'excavation des emprunts), à faire tout ce qui est raisonnablement possible pour éviter tous les tombeaux et les cimetières. L'entrepreneur ou ses employés ne peuvent enlever des matériaux archéologiques et d'importants dépôts ou structures

du site qu'après leur examen par le responsable de l'environnement de la SLRA et, au besoin, par des spécialistes du ministère des Musées, avant la poursuite des travaux dans la zone.

3.1.3 Aménagements aux abords de la route

Le PAR est en outre conscient du fait que des sources d'eau pourraient être touchées par le projet dans certains cas. Si cela se produisait, l'incidence en serait grave pour la communauté. Il conviendrait en conséquence d'aménager des puits d'eau dans chacun des trois tronçons du marché constituant le projet. Ces puits feraient partie des ouvrages, et la possibilité ainsi que la faisabilité de leur utilisation par les communautés locales devraient être étudiées soigneusement, compte tenu du caractère sensible de la fourniture d'une telle infrastructure à des clans rivaux dans la zone du projet.

4.0 CADRE STRATEGIQUE ET JURIDIQUE

4.1 Cadre stratégique

4.1.1 **La politique nationale en matière environnementale de 1994** vise à assurer un développement durable en Sierra Leone, grâce à une exploitation et une gestion saines des ressources environnementales et naturelles.

4.1.2 **La politique nationale en matière de population de 2009** est conçue pour garantir des libertés et droits humains et individuels responsables ainsi que les croyances religieuses et les valeurs culturelles.

4.1.3 **La politique nationale en matière de santé de 2002** a pour objet de motiver et d'orienter le secteur de la santé dans le cadre des efforts qu'il déploie pour assurer une fourniture efficace et efficiente des services de santé en tenant compte des effets résiduels de la guerre civile, des nouveaux, vastes et très importants défis transversaux, de l'évolution des modèles de répartition des maladies (comme le VIH/SIDA, la tuberculose et le paludisme), ainsi que des problèmes plus généraux liés aux transitions épidémiologiques et démographiques.

4.1.4 **La politique foncière nationale de 2004** est destinée à faciliter l'administration et la gestion harmonieuses des terres. Cette politique offre un cadre permettant d'assurer l'équité de l'accès à la terre ainsi que la sécurité de la propriété foncière, afin de maintenir un environnement stable pour le développement durable, économique et social du pays.

4.1.5 **La politique nationale de lutte contre le VIH/SIDA de 2002** reconnaît l'urgence de la menace posée par la pandémie actuelle du VIH/SIDA et s'engage à assurer l'élaboration de politiques cohérentes ainsi que la mise en œuvre d'un programme national multisectoriel coordonné, pour lutter efficacement contre ce fléau. Le présent projet routier prévoira en outre, parmi ses activités auxiliaires, un programme de lutte contre le VIH/SIDA.

4.1.6 La Banque africaine de développement et ses politiques pertinentes

Les politiques ci-après de la Banque s'appliquent à l'étude du présent PAR :

- **Politique environnementale de la BAD de 2004** : cette politique préconise la préservation et l'amélioration du capital écologique, en vue de maintenir et de stimuler la croissance économique.
- **Politique de réinstallation involontaire de la BAD de 2003** : le principal objectif de cette politique est de veiller à ce que les personnes qu'il faut déplacer bénéficient d'un traitement équitable et recueillent elles aussi les retombées du projet ayant nécessité leur réinstallation.

4.2 Cadre juridique

4.2.1 La section (7) 1 de **la constitution sierra-léonaise de 1991** stipule qu'en vue d'assurer la protection sociale et la sécurité de sa population, l'État s'engage entre autres à : mettre en valeur toutes les ressources nationales du pays pour promouvoir la prospérité nationale et une économie efficace, dynamique et autosuffisante, ainsi qu'à protéger le droit de tout citoyen à entreprendre toute activité économique sans porter atteinte aux droits de toute autre personne, pour contribuer aux secteurs de l'économie. Ces dispositions constitutionnelles garantissent la protection de l'environnement et son utilisation durable.

4.2.2 **La loi sur la foresterie de 1988** est un ensemble d'outils permettant d'assurer la durabilité des produits forestiers ainsi que la protection des sols et des ressources en eau.

4.2.3 **La loi sur l'Autorité des routes de la Sierra Leone (modification) de 2010** prévoit la création de l'Autorité des routes de la Sierra Leone en tant qu'organisme chargé d'assurer le contrôle, l'aménagement, l'entretien, la planification efficace et la gestion fiable du réseau routier national en vue de fournir des moyens de transport sécuritaires, fiables et durables.

4.3 Divergences entre les procédures d'indemnisation et de réinstallation du gouvernement sierra-léonais et de la BAD

Comme on a pu le voir ci-dessus, les deux institutions disposent d'instruments stratégiques et juridiques qui donnent des orientations pour les questions d'indemnisation et de réinstallation. Toutefois, ces instruments présentent quelques profondes divergences dont celles ci-après :

- la politique et les procédures de la Banque mettent l'accent sur la nécessité d'indemniser les personnes touchées par le projet dans les zones affectées, tandis que les lois nationales tendent à privilégier la possession d'un titre de propriété comme base d'indemnisation ;
- le cadre national ne reconnaît pas les aménagements illégaux dans la réserve routière, à tel enseigne qu'aucun aménagement situé dans la réserve routière ne

fait l'objet d'aucune indemnisation, tandis que la Banque insiste sur le versement d'indemnités pour les aménagements ; et

- la Banque veille, pour sa part, à ce que les personnes déplacées bénéficient d'une aide dans le cadre des actions qu'elles mènent pour améliorer leurs moyens de subsistance et leur niveau de vie ou, à tout le moins, pour rétablir ceux-ci, en termes réels, au niveau d'avant le déplacement ou à celui d'avant le démarrage de l'exécution du projet, le niveau le plus élevé étant retenu ; le gouvernement sierraléonais tend quant à lui à souligner la nécessité d'indemniser intégralement les personnes touchées par le projet, tout en les laissant s'occuper elles-mêmes de l'aspect relatif à la réinstallation.

5.0 PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE ET DIVULGATION LORS DE LA PRÉPARATION DU PAR

5.1 Processus de participation communautaire

5.1.1 Des réunions consultatives ont été organisées avec les principaux chefs et les chefs tribaux, les associations d'agriculteurs, les commerçants, l'association de transporteurs et de motocyclistes, les dirigeants communautaires et les personnes affectés le long du corridor du projet. Les anciens et les dirigeants des communautés touchées étaient disposés à affecter des parcelles à la réinstallation lorsque les travaux de construction démarreront, mais ils ont fait valoir qu'il convient de remplacer les structures devant être déplacées par d'autres de meilleure qualité.

5.1.2 Les personnes concernées par le projet dans toutes les communautés affectées ont opté pour une indemnité financière, certaines d'entre elles disposant encore, derrière leurs présentes structures, de beaucoup de terrain qu'elles se proposent de mettre en valeur grâce à l'indemnité financière escomptée.

5.1.3 Les principaux points ayant fait l'unanimité durant les discussions étaient les suivants : **i)** il a été établi que le niveau d'acceptabilité du projet est élevé ; **ii)** les communautés ont plutôt exprimé des inquiétudes au sujet d'un éventuel retard du projet ; et **iii)** elles ont fait part de leur volonté de coopérer pleinement dans des domaines comme celui de l'enlèvement des habitations et autres propriétés qui seront touchées durant l'exécution du projet ; **iv)** les communautés estiment que le projet routier procure un avantage majeur sur le plan du transport des denrées comme les produits agricoles ; **v)** le réaménagement de la route est important pour le développement du secteur agricole/de l'économie locale, ainsi que pour l'amélioration de la situation socio-économique de la population locale ; et **vi)** les activités de construction auront un certain nombre d'incidences néfastes, dont le déboisement et la perte des parcours, une perturbation accrue de la faune et l'augmentation de l'abattage des animaux sauvages ; l'accentuation des risques d'accident chez les piétons et les animaux d'élevage ; des entraves aux déplacements du bétail dues aux tronçons de remblai surélevé ; et les désagréments dus à la pollution par la poussière.

5.2 Identification des parties prenantes

L'identification des parties prenantes a commencé au début du processus de l'EISA et s'est achevée avec l'identification des propriétaires terriens/utilisateurs des terres directement touchés durant la préparation du PAR, dans le cadre notamment des enquêtes socio-économiques du PAR.

5.3 Représentants locaux

Les responsables des districts et les chefs ont été informés au cours du PAR et tout au long des phases de conception de base et de conception technique détaillée du projet, par les représentants de l'entité expropriante.

5.4 Consultations des résidents/au niveau des villages

Les consultations au niveau des villages visaient à communiquer des informations au sujet du projet de réhabilitation de la route, à solliciter les points de vue et à connaître les attitudes des villageois par rapport au projet de réaménagement de la route, et à identifier leurs principaux sujets de préoccupation.

5.5 Points de vue et opinions des parties prenantes

Le niveau d'acceptabilité sociale du projet était très élevé, en dépit des potentielles incidences négatives à court et à moyen terme comme la perte de propriétés et de sources de revenus. Les parties prenantes ont reçu l'assurance que des indemnités adéquates seront versées en temps utile pour atténuer l'impact du projet sur les personnes touchées.

5.6 Préparation du PAR

Le plan d'action pour la réinstallation (PAR) a été préparé sur la base des points de vue et des desiderata recueillis durant les consultations directes avec des groupes touchés précis.

5.7 Avis public

Un avis d'acquisition des terres sera émis six mois avant le début de l'expropriation.

5.8 Consultations publiques et divulgation

Une des étapes clés des politiques de la BAD en matière de réinstallation, d'acquisition des terres et d'indemnisation est la mise en place d'un cadre de consultation publique, de participation et de création d'un processus permettant de redresser les griefs des personnes touchées. Des consultations ont été organisées avec les populations touchées, les responsables des administrations locales et de la société civile, et d'autres représentants des populations touchées. Il s'agissait de veiller à ce que : toutes les parties prenantes aient accès aux informations sur le projet ; les renseignements fournis puissent être compris ; les lieux des consultations soient accessibles à tous ceux qui veulent y assister ; et des mesures soient mises en place pour assurer la consultation des groupes vulnérables ou minoritaires.

Le plan de réinstallation intégral sera affiché au Centre d'information du public de la Banque et sur le site Web de la Banque, pour examen et observations par le public, conformément à la Politique de divulgation de la Banque et à ses Procédures d'évaluation environnementale et sociale (2001).

5.9 Critères d'éligibilité

5.9.1 Particuliers

Les personnes touchées, indépendamment de leur situation, sont éligibles à une certaine forme d'aide si elles occupaient le terrain avant la clôture de l'admissibilité. Le terme « clôture d'admissibilité » correspond à la période pendant laquelle aura lieu l'évaluation des personnes et de leurs propriétés dans la zone du projet. Le principal facteur déterminant de l'indemnisation est le recensement préalable au projet durant lequel tous les résidents seront identifiés. Les coûts de remplacement ont été classés séparément pour les habitations, les structures, les cultures et les arbres. Dans l'ensemble, la réinstallation des personnes touchées s'effectuera en réimplantant en retrait de la route à construire les structures actuellement occupées, ou en les déménageant ailleurs au sein de la même communauté.

5.9.2 Indemnisation des communautés

Les communautés (districts, villes et villages) qui perdront de façon permanente des terres et/ou l'accès à des actifs et des ressources détenus en vertu du droit coutumier ou de droits fonciers dans la zone du projet seront éligibles à une indemnisation. Durant l'étude du PAR, il a été convenu que les indemnités destinées à une communauté couvriront les actifs qui desservent l'ensemble de la communauté, comme les toilettes, les marchés, les établissements scolaires, les centres de santé et les systèmes d'approvisionnement en eau. Dans le cadre de cette entente, l'éligibilité à la compensation peut être revendiquée collectivement sur la base du groupe.

5.9.3 Groupes vulnérables

La SLRA et le ministère des Domaines, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, ainsi que le ministère de l'Habitat et des Infrastructures, se chargeront tous d'identifier les groupes et ménages vulnérables et de veiller à ce qu'ils bénéficient d'une aide adéquate durant le processus. Ces ménages sont, entre autres, ceux de personnes âgées et ceux dirigés par des enfants (orphelins), des femmes ou des personnes handicapées ayant des enfants. Il ressort de l'étude du PAR que les **groupes les plus vulnérables comprennent les enfants qui sont au nombre de 1 309, dont 1 004 vont à l'école. En revanche, parmi les personnes touchées par le projet, on dénombre 553 femmes** et 653 hommes. Pour faire en sorte que ces groupes vulnérables reçoivent l'attention qu'ils méritent, dans toutes les discussions et tous les comités relatifs à l'indemnisation, l'on veillera à ce que les membres tant masculins que féminins des ménages touchés participent pleinement aux décisions prises, pour sauvegarder les indemnités qui seront versées. Les établissements scolaires touchés seront reconstruits et durant

les travaux, des dispositions temporaires seront prises pour faciliter l'apprentissage des enfants touchés et répondre à leurs besoins scolaires. Lorsque la personne touchée est une femme chef de famille, une indemnité intégrale lui sera versée en temps utile pour éviter de perturber ses sources de revenus. Dans l'ensemble, les indemnités à verser à toutes les personnes touchées par le projet doivent être établies et il convient d'élaborer, dans le cadre d'un processus consultatif, un calendrier de mise en œuvre de l'indemnisation et de la réinstallation.

5.9.4 Procédure de gestion des griefs

Les comités chargés de l'examen des griefs, qui seront créés aux fins de la mise en œuvre de la réinstallation et de l'examen minutieux des intérêts des populations affectées, seront informés au sujet de l'enregistrement. Ces comités se composeront notamment de membres issus des villages respectifs, de sages des villages, de représentants des personnes touchées par le projet, de représentants des groupes vulnérables (femmes, enfants/jeunes), de représentants des chefferies, de membres des Commissions foncières des districts, ainsi que de représentants d'organisations communautaires et d'organisations non gouvernementales de la zone du projet. Le processus d'enregistrement vise à assurer la participation des différentes parties des différents villages au processus de réinstallation/d'indemnisation, pour éviter des litiges ou des malentendus plus tard. Un formulaire d'enregistrement doit être élaboré pour faciliter la tâche.

Le formulaire d'enregistrement comprendra les éléments ci-après :

- renseignements sur le ménage : moyens de subsistance de chaque membre et informations détaillées à ce sujet, notamment les activités économiques et le nombre de personnes à charge vivant hors du village ;
- réinstallation : renseignements sur la situation actuelle et les préférences ;
- Liste des éléments d'actif fixe, notamment les bâtiments, les jardins permanents, les puits et d'autres sources d'alimentation en eau, le cas échéant ;
- énumération des éventuels facteurs qui placeraient un ménage particulier dans la catégorie « vulnérable », comme le nombre de personnes à charge, le statut de chef de famille monoparentale, le statut de femme chef de ménage, le manque d'une large parcelle ou de revenu, etc. ; il a été établi que très peu de personnes vulnérables figuraient parmi les personnes touchées par le projet et le formulaire d'enregistrement a relevé ces cas.

6.0 EXPROPRIATION DES TERRES ET DES BIENS

6.1 Propriétés potentiellement touchées

Sur la base d'un examen de la conception de la route proposée, des bâtiments provisoires et permanents seront touchés, dont environ 176 sont construits en matériaux durables. De tous les bâtiments qui devraient être touchés par le projet, à peu près 74 % sont des structures

temporaires, tandis qu'approximativement 21 % sont construits en matériaux permanents et environ 5 % sont classés comme étant de fortune. Les centres de villages et de petits marchés de plein air sont situés aux principaux croisements des routes et on tend à y trouver de petits comptoirs provisoires exploités par des marchands ambulants ou d'autres micro-entreprises. Outre les bâtiments résidentiels et commerciaux, des terres, des cultures, des arbres et des clôtures seront également perdus. La quasi-totalité des propriétés sont touchées en raison des exigences relatives à la largeur de la réserve routière, et non par l'ouvrage routier proprement dit.

6.2 Évaluation des actifs et des pertes

L'approche pour la détermination de la valeur de remplacement a été adoptée et repose sur l'hypothèse selon laquelle le coût de remplacement des actifs de production est basé sur les préjudices causés par les opérations du projet. Ce coût est établi comme la valeur estimative minimum des mesures qui réduiront le préjudice ou amélioreront les pratiques de gestion des sites et, partant, empêcheront le préjudice. L'approche prévoit un remplacement direct des actifs expropriés et elle octroie un montant suffisant pour couvrir le remplacement des actifs, les frais de déménagement et d'autres transactions. La zone du projet s'étend pour l'essentiel sur des terres de régime coutumier qui ne sont ni remembrées ni adjudgées, ce qui rend impossible la délivrance de titres. Pour ce qui est des centres urbains, le processus de remembrement et d'adjudication des terres est en cours, le processus d'enregistrement étant achevé en ce qui concerne certaines parcelles. La plupart des bâtiments et des structures situés le long du corridor routier sont construits à l'aide de matériaux disponibles sur place : bois, perches, herbes, tôles de fer, etc. Quelques bâtiments semi-permanents et permanents seront également touchés. La plupart de ces bâtiments semi-permanents et permanents servent d'unités commerciales pour le commerce de détail local ou de comptoirs de restauration.

Comme on l'a déjà mentionné, les parcelles longeant une grande partie du corridor routier sont détenues en fiducie par les chefferies et en vertu de dispositifs coutumiers, avec peu de propriétés privées dans les zones urbaines. Il s'en est suivi que lors de l'évaluation des propriétés touchées, à l'exception des zones urbaines, l'équipe d'évaluation s'est intéressée tout particulièrement aux structures, aux bâtiments, aux arbres, à la végétation et autres clôtures, aux cultures et aux plantations, appartenant à des intérêts privés ou autres, et situés dans l'emprise (réserve routière). Le taux du marché des terres a toutefois été déterminé pour chaque région arpentée le long du projet routier. Un inventaire des propriétés situées dans l'emprise (réserve routière) a été établi et un calendrier d'expropriation de ces mêmes propriétés a été établi et figure en annexe au présent rapport du PAR.

6.3 Cadre d'évaluation

Le projet routier relevant de la compétence de la SLRA, celle-ci se chargera de l'indemnisation pour toute perte subie par les particuliers ou la communauté, que ce soit la perte de terres, de cultures ou d'accès à une ressource. Le processus de détermination d'une perte et de l'indemnisation a été suivi. Les taux unitaires pour l'indemnisation des propriétés touchées ont été établis par le consultant, sur la base des données recueillies auprès des autorités locales et des

vendeurs de matériaux de construction, ainsi que dans le cadre d'entretiens avec les populations locales. Les taux relatifs aux cultures et aux plantations ont été obtenus du ministère de l'Agriculture, tandis que ceux ayant trait aux arbres ont été fournis par la Cellule de la foresterie. Les taux des autres structures, notamment divers types de clôtures végétales, ont été déterminés et fixés en s'appuyant sur des informations obtenues de la communauté et des autorités locales. Il convient de noter que les taux unitaires sont propres à chaque région, c'est-à-dire que les taux unitaires de la zone de Matotoka ne seraient pas nécessairement applicables dans la ville de Makali ou dans les villages de la région de Koidu.

6.4 Nombre estimatif des biens expropriés

Des terres, des bâtiments, des arbres, des cultures et des moyens de subsistance seront touchés par le présent projet routier. Les impacts se feront sentir sur les terres agricoles, les cultures et arbres permanents. En raison du tracé existant et de l'élargissement de l'emprise, environ 42,97 hectares de terres agricoles seront touchés, sur lesquels se trouvent 4 863 arbres (fruitiers, etc.) permanents, dont 292 orangers, 279 palmiers et 244 goyaviers. Les bananiers et les manguiers sont les plus nombreux des arbres économiques touchés, soit 1 506 et 1 880 respectivement. Un nombre important d'arbres de la vie (328) utilisés pour la construction ou comme bois de chauffe seront par ailleurs touchés. Dans les tronçons urbains et les villages situés le long du projet routier, les personnes touchées par le projet perdront des immeubles résidentiels et des commerces dans une certaine mesure.

De même, les services publics comme les poteaux électriques et téléphoniques seront aussi touchés, mais uniquement à Koidu/Sefadu. Les structures résidentielles qui seront touchées sont estimées à 498 (148 ayant une toiture en chaume, 324 recouvertes de tôle ondulée, et 54 comptoirs construits en tôle ondulée). En plus, il existe deux stations d'essence et des terres agricoles pour des cultures pérennes et des arbres. Parmi les structures publiques qui seront également touchées, on peut citer : 29 pompes manuelles communautaires, 14 mosquées, une église, un centre communautaire et un foyer de réunion. Le montant estimatif total des indemnités relatives à l'ensemble des propriétés touchées qui sont des structures s'élève à environ **8 364 319 300 leones (2 070 376,08 dollars)**, répartis comme le montrent le tableau ci-après et l'annexe 2 ci-jointe.

**Tableau récapitulatif des propriétés et des besoins
en matière d'indemnisation pour le projet routier**

Vérification détaillée de l'acquisition de la propriété					
N°	Description		Montant en leones	Montant en dollars	
01.	Maisons d'habitation		3 522 382 500	871 876,86	
02.	Maisons d'habitation avec boutique		383 930 400	95 032,28	
03.	Structures communautaires		3 312 036 000	819 810,90	
04.	Structure commerciale + station d'essence		1 145 970 400	283 656 04	
TOTAL			8 364 319 000	2 070 376,08	
Vérification détaillée de l'acquisition de propriétés — arbres économiques (récapitulatif)					
N°	Description	Nbre de propriétés	Taux en leones	Montant en leones	Montant en dollars
01.	Palmiers	279	80 000	22 320 000	5 524,76
02.	Manguiers	1 880	101 000	189 880 000	47 000,00
03.	Orangers	292	101 000	29 492 000	7 300,00
04.	Goyaviers	244	92 700	22 618 000	5 598,52
05.	Cocotiers	70	90 000	6 300 000	1 559,41
06.	Anacardiés	38	38 000	1 444 000	357,43
07.	Avocatiés	196	25 000	4 900 000	1 212,87
08.	Bananiés	1 506	50 000	75 300 000	18 638,62
09.	Colatiés	18	106 000	1 980 000	472,28
10.	« Sweet harps »	58	70 000	4 060 000	1 004,95
11.	Pamplemoussiés	10	45 000	450 000	111,39
12.	Arbres Tombi	63	70 000	4 410 000	1 091,59
13.	Citronniés	34	25 000	850 000	210,40
14.	Arbres de la vie	175	50 000	8750 000	2 165,85
TOTAL				372 682 800	92 248,22

7.0 RESPONSABILITÉ DES ORGANISMES EN MATIÈRE D'EXÉCUTION DU PAR

7.1 Responsabilités relatives à l'indemnisation

La responsabilité globale de l'indemnisation et de la réinstallation incombe à l'Autorité des routes de la Sierra Leone (SLRA), tandis que le ministère des Travaux publics et celui de l'Habitat et des Infrastructures sont chargés d'effectuer l'évaluation et de déterminer les taux d'indemnisation. Compte tenu de la multiplicité des fonctions relevant de la SLRA, notamment celle qui consiste à faciliter l'octroi des indemnités en temps utile et de façon efficace, la SLRA devrait retenir en sous-traitance les services d'un consultant à cette fin. Le consultant serait censé travailler dans le cadre des Comités de district.

7.2 Intervention et rôle des institutions dans l'indemnisation et la réinstallation

- a) **La SLRA** se chargera d'exécuter le projet, notamment en assurant la coordination et la collaboration avec d'autres parties prenantes, ainsi que le suivi/la supervision de l'appui, en mobilisant les fonds, en déterminant l'ampleur de l'indemnisation/de la réinstallation, en établissant le nombre de personnes touchées par le projet, en déterminant le tracé définitif, en assurant la coordination entre les différentes parties prenantes, et en donnant des orientations pour la réinstallation.
- b) **Le ministère des Domaines, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement** serait chargé de la gestion et de la protection de l'environnement, ainsi que de l'évaluation des terres et de l'indemnisation relative au présent projet.
- c) **Le ministère des Affaires sociales, de la Condition féminine et de l'Enfance** coordonne l'intégration des questions liées à la participation des femmes et au genre dans la planification de la stratégie gouvernementale, tout en veillant à mettre le projet à l'abri des problèmes relatifs au travail des enfants et des préoccupations relatives au VIH/SIDA.
- d) **Les chefferies**, en collaboration avec les organismes chargés de l'application de la loi, peuvent jouer un rôle utile dans le projet, eu égard à des aspects comme l'indemnisation et les questions générales de réinstallation. Les conseils locaux et les chefferies se chargeront généralement de déterminer la propriété, d'assurer la mobilisation et la sensibilisation générales de la communauté, de statuer immédiatement sur les questions de propriété et de limites, de fournir des orientations pour le processus d'indemnisation, de recevoir les plaintes pour le compte de l'organisme d'indemnisation, et de faciliter l'intégration dans de nouvelles zones.
- e) **Les Comités de contrôle budgétaire des districts**, composés de 15 membres choisis dans le cadre d'un processus participatif, joueront un rôle utile durant l'indemnisation et la réinstallation des personnes touchées par le projet.

7.3 Coût et budget de l'exécution du PAR

Un coût et un budget ont été établis et couvrent l'indemnisation pour les terres, les habitations, les clôtures, les arbres, les services de déménagement des infrastructures, les indemnités de dépaysement, et les frais de suivi et d'administration. Le montant estimatif total des indemnités relatives à l'ensemble des propriétés touchées qui sont des structures s'élève à environ **8 364 319 300 leones (2 070 376,08 dollars)**. Ces propriétés sont notamment des maisons d'habitation, des structures communautaires comme les mosquées, les pompes manuels et robinets communautaires ainsi que les puits d'eau, et des structures commerciales comme les comptoirs et des mini-structures en tôle ondulée.

7.4 Suivi et évaluation

7.4.1 Objectif du suivi et indicateurs

Le suivi et l'évaluation ont pour objet de permettre l'établissement de rapports sur l'efficacité de l'exécution du PAR qui couvrent la réinstallation physique, le décaissement des indemnités et l'efficacité des consultations du public, entre autres. La SLRA s'assurera que tous les aspects du PAR ont été exécutés convenablement et avec célérité, conformément au plan de mise en œuvre. Le suivi couvrira la revue des résultats d'enquêtes, la création des comités pertinents (notamment le Comité de grief) et le respect du calendrier de paiement des indemnités. Les facteurs sociaux ci-après ont été pris en considération pour le suivi du plan d'exécution :

- caractère approprié des sites de réinstallation, c'est-à-dire la construction en retrait;
- revenu des personnes touchées ;
- inflation et disponibilité des biens essentiels sur les marchés locaux ;
- efficacité des paiements et des procédures d'indemnisation ;
- caractère approprié du mécanisme de grief ;
- mécanismes d'aide aux groupes vulnérables.

La mise en œuvre satisfaisante de l'acquisition des terres et de l'indemnisation des communautés touchées s'effectuera conformément aux dispositions du PAR. L'on assurera le suivi et l'évaluation internes et externes (indépendants). La SLRA effectuera le suivi interne, en vérifiant des indicateurs particuliers pour s'assurer que toutes les cellules compétentes se conforment au calendrier, au plan et aux dispositions du PAR. Le suivi et l'évaluation seront effectués à dessein pour assurer une gestion efficace du système des contrepoids. Le suivi interne sera permanent, jusqu'à la fin du programme. Il importe de noter que les personnes touchées par le projet à cet égard sont principalement les enfants, d'où la nécessité de mettre en place des mesures pour faire en sorte qu'ils continuent d'aller à l'école et avec un minimum de perturbations.

Les données de l'enquête témoin, qui figurent dans le document du PAR, seront nécessaires pour fournir une référence à l'aune de laquelle peuvent être jaugées la mesure et l'évaluation du succès du PAR. Il importe, pour l'équipe d'exécution, d'examiner minutieusement ces données avant la réinstallation. Le suivi couvrira les progrès matériels de la réinstallation, notamment la fourniture d'infrastructures de marché et des abords de la route, le cas échéant.

7.4.2 Systèmes de suivi et d'évaluation avec les parties prenantes

Le suivi et l'évaluation systématique sont des facteurs clés qui déterminent le succès de la mise en œuvre des activités de restauration. Les Comités chargés d'examiner les griefs et les conseils locaux assureront une représentation, une évaluation et un suivi participatifs à l'intérieur des communautés touchées, les indicateurs étant conçus par les communautés et les dirigeants des communautés touchées.

7.4.3 Si la personne touchée par le projet qui est lésée n'est pas satisfaite du règlement arrêté par le Comité de grief au niveau local/du village, l'occasion lui sera donnée d'introduire un

L'aménagement de la route attirera fort probablement de nouveaux investissements, surtout dans les secteurs minier et agricole. La zone de l'étude regorge d'énormes ressources en bois et on y trouve des cultures comme les plantations de café, de cacao et d'agrumes qui attendent d'être exploitées de façon contrôlée. Avec l'aménagement des routes, ces ressources inciteront les investisseurs à créer des programmes dont profiteront les femmes et d'autres groupes vulnérables. Le mauvais état des routes a fait reculer fortement l'activité économique et le transport de marchandises vers les marchés où les femmes de ces régions peuvent fixer de meilleurs prix et vendre à un plus grand nombre de clients.

L'étude a montré que la pauvreté règne dans la zone d'influence de la route principale Matotoka–Sefadu et ces nouvelles voies de desserte. Les femmes, les personnes âgées et les enfants souffrent le plus dans cette région. Les femmes pratiquent essentiellement l'agriculture et le petit commerce. Avec l'aménagement des routes de desserte, les femmes seront désormais à même d'évacuer leurs produits vers des marchés éloignés et de les vendre à de meilleurs prix. Par ailleurs, les nouvelles routes généreront de nouvelles affaires et créeront de nouvelles activités commerciales, qui offriront de nouvelles sources de revenus pour les familles. La zone manque en outre de sources de bonne alimentation en eau, de services de santé et d'infrastructures éducatives. Grâce à la réhabilitation des routes de desserte, à l'approvisionnement en eau des écoles, à la construction d'un établissement de santé et à la mise en place d'installations d'assainissement, la vie des membres des groupes vulnérables sera améliorée, en ce qui concerne surtout les enfants, qui sont les plus exposés aux risques de maladies.