

FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT



TANZANIE : PROJET ROUTIER DE ZANZIBAR □

**RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION DE L'IMPACT
ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

PROJET ROUTIER DE ZANZIBAR
RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Appellation du projet : **Projet routier de Zanzibar**
Pays : **Tanzanie/Zanzibar**
No. du projet : **P-TZ-DBO-015**
Département : **Département pays (Nord, Est & Sud), ONIN**
Date **juillet/août 2003**

1. Introduction

Les routes en projet, après les travaux de réfection, deviendront des routes revêtues. Elles seront toutes à deux voies et d'une largeur totale finale, bandes d'arrêt d'urgence comprises, de quelque 9 mètres. Les ponts seront rénovés et / ou remplacés et portés à une largeur similaire avec des bandes séparées pour le trafic non véhiculaire. Les ponceaux permettant la traversée de cours d'eau mineurs seront réparés ou reconstruits. Lorsque nécessaires, les services seront délocalisés. Ces travaux seront effectués à l'intérieur des emprises existantes, sauf dans deux cas : 1) A Mazizini sur la route de Fumba, dont le tracé, dévié, sera aligné sur celui d'une route non revêtue qui passe au nord et à l'est d'une extension antérieure de la piste de l'aéroport avant de rejoindre l'ancien tracé à Kisauni ; et 2) lorsqu'une nouvelle emprise est rendue nécessaire par des modifications mineures de tracé, entreprises pour des raisons de sécurité ou parce que les distances de visibilité et la géométrie de la route sont mauvaises.

Pour le premier ensemble de cinq routes, une évaluation d'impact environnemental a été effectuée, puis, pour la route Paje-Makunduchi, une évaluation complémentaire a été faite. La zone du pont de la Mwera sur le tronçon routier Amani-Dunga a été l'objet d'une évaluation particulière de l'impact environnemental du projet. Ce pont est en effet situé à proximité d'un site candidat à un classement parmi les sites RAMSAR. En outre, les conclusions tirées d'observations et de discussions pendant la préparation et l'évaluation du projet ont été intégrées au projet. L'évaluation d'impact environnemental a pour but de recenser les effets environnementaux et sociaux positifs et négatifs, et de proposer des mesures de renforcement et d'atténuation ainsi que des moyens d'appliquer les mesures adoptées. Le résumé de l'EIE présente (1) une brève description du projet, (2) un résumé de la politique environnementale et du cadre juridique du pays, (3) une description de l'environnement du projet, (4) la description et la justification du projet, (5) les impacts potentiels, les mesures d'atténuation/renforcement, les actions de suivi et les initiatives complémentaires, (6) la consultation du public et la publicité, et (7) les conclusions de l'évaluation d'impact environnemental.

2. Description et justification du projet

Le projet comporte les volets suivants :

- (i) Travaux de construction de 5 ponts et réfection, dans 5 districts, de cinq routes non revêtues, qui seront portées aux normes de routes en béton bitumineux, avec une chaussée de 6 mètres de large et des accotements de 1,0 à 1,5 mètres de chaque côté, sur une longueur totale de 87,51 kilomètres.

- Ville de Zanzibar (Manzizini)-Route de Fumba (17.81 km);
- Route Kinyasini-Tunguu (26.77 km);
- Ville de Zanzibar (Amani)- Route de Dunga (12.75 km);
- Route Mfenesini-Bumbwinini (13.10 km);
- Route Paje-Makunduchi (17.0 km); and
- Mahonda-Nkokotoni (3 ponts – la route est financée par l'État).

(ii) Services de consultants pour :

- la supervision des travaux de construction en (i) ci-dessus
- les prestations d'audit du projet, et

(iii) Renforcement des capacités par la mise à disposition d'une assistance technique et de formations.

Ce projet prend en compte la plupart des grandes routes de l'île et ses divers écosystèmes, notamment les 5 routes majeures à rénover ou à construire, du nord au sud et de l'est à l'ouest (voir la carte qui accompagne le rapport d'évaluation).

L'état actuel, fortement dégradé, des principales routes de l'île, du fait de ses effets économiques et sociaux négatifs sur la population, justifie le projet : a) **effets économiques de mauvaises routes** : perte de temps de production, accès restreint aux marchés et peut-être une plus grande dépendance vis-à-vis des intermédiaires, un surcoût des produits et une possible perte de leur qualité, des emplois moins nombreux dans les zones, un effet démotivant sur les femmes qui voudraient pratiquer la vente, alors que le commerce était traditionnellement pratiqué par les hommes, et b) **effets sociaux du mauvais état des routes** : limitation de la liberté de mouvement, difficulté d'accéder aux établissements sanitaires ou éducatifs, confort et niveau de vie réduits. Les avantages d'ensemble et les effets positifs du projet atténueront, réduiront et élimineront ces problèmes. L'éloignement de Zanzibar et des autres centres administratifs, l'éloignement des marchés, les difficultés d'accès aux services sanitaires et éducatifs sont autant d'obstacles qui empêchent la population de la zone de bénéficier du développement et de la prospérité croissante de leur île.

3. Politique d'orientation, cadre juridique et administratif

Zanzibar a élaboré sa politique nationale de l'environnement en 1992, et pris en 1996 une loi dite de « gestion de l'environnement en vue du développement durable » afin d'intégrer la protection environnementale dans son processus ordinaire de planification à l'échelle nationale, et de permettre à tous les ministères et autres agents de développement d'incorporer des considérations environnementales dans leurs processus de planification.

A ces fins, le gouvernement a créé un département de l'Environnement (DoE) au sein de la Commission pour la terre et l'environnement. Ce département a les fonctions suivantes : 1) promouvoir et suivre l'exécution de la politique environnementale par tous les secteurs publics et par le peuple de Zanzibar ; 2) maintenir une banque de données environnementales bien conçue ; 3) apporter des données environnementales aux processus de planification qu'oriente la politique nationale de l'environnement ; 4) faire le suivi de l'état de l'environnement et organiser la recherche correspondante ; 5) attaquer les problèmes environnementaux qui se posent dans l'immédiat et pousser à l'action en faveur de la protection environnementale ; et 6) promouvoir la prise de conscience concernant les problèmes environnementaux ainsi que la formation dans ce domaine.

Les instruments d'exécution de la protection environnementale sont les suivants : 1) la confection et l'exécution du plan d'action environnementale ; 2) un plan de gestion environnementale et 3) un certificat EIE. Le processus environnemental est décrit en son entier par la loi sur l'environnement.

4. Description de l'environnement du projet

La zone côtière d'Unguja (nom local de l'île de Zanzibar) possède des habitats côtiers et maritimes de bonne qualité. La Zone de Protection de la baie de Menai a été constituée en 1997, et elle couvre un domaine marin étendu vers le sud-ouest, de Nyamanzi (au nord de Fumba) à Mtende (au sud de Makunduchi). Dans cette région, la baie de Fumba est connue pour la grande diversité de ses espèces de poisson. Il a été proposé de faire de la baie de Chakwa, sur la côte orientale, une zone de préservation de la nature, et une initiative pilote de gestion côtière de l'ensemble de la zone incluant la baie de Chakwa et Paje, est en cours. Une zone de préservation des espèces terrestres et marines est aussi proposée, qui aurait pour centre Ras Nungwi.

Quatre types d'habitat maritime sont d'un intérêt capital dans l'île de Pemba :

- Les récifs de corail qui entourent pratiquement toute l'île, dont la façade orientale abrite les récifs les plus grands dans l'état de conservation le plus proche des origines ; ils peuvent y atteindre un à deux kilomètres de largeur. Ces récifs sont souvent rangés parmi ceux qui, en Afrique de l'est, sont les plus riches au plan de la biodiversité.
- Les forêts de mangrove sont plus fortement exploitées à Unguja qu'à Pemba, et une partie de la biodiversité (la pêche côtière productive est étroitement liée à la mangrove) et d'autres ressources naturelles ont été perdues. Il n'existe pas de mangroves sur le littoral relativement peu dentelé de Paje, qui est plus exposé à la mer.
- Les lits d'herbiers qui ont de la valeur en tant que viviers et habitat pour les poissons.
- Les plages sablonneuses en général, servant aux activités de pêche et de nids pour les tortues de mer.

Les pressions que les économies villageoises exercent traditionnellement sur les ressources naturelles à la périphérie des côtes pourraient s'accroître avec l'amélioration des routes. Les halliers côtiers fournissent du bois de feu, les mangroves coupées donnent des poteaux pour l'industrie de la construction et le bois de feu ; les marais de mangroves donnent des crabes et des coques ; l'apiculture est pratiquée presque toute l'année sur les mangroves en fleur ; on récolte des algues ainsi que des crustacés à l'intérieur et à l'extérieur du récif et on y pêche également. Il y a une grande variété d'espèces de poisson, ainsi que quantité de carets (tortue des mers tropicales) et de tortues vertes. L'on aperçoit souvent des cachalots et des dauphins, et les dugongs, mammifères dont le nombre est en baisse rapide en Afrique de l'est, peuvent vivre dans les lits d'herbiers.

Par comparaison avec les habitats maritimes, les habitats terrestres sont d'étendue limitée sur Unguja. La véritable forêt n'est présente qu'à Jozani, quoique malmenée et dominée par les espèces *Calophyllum* et *Syzygium*. Le hallier côtier, constitué surtout de *Diospyros* et de *Eucla*, est l'autre type de végétation naturelle. En conséquence, la biodiversité de la faune et

de la flore est également limitée. Les espèces les plus connues de faune sont le colobe rouge, le suni et le léopard. La réserve forestière de Jozani est d'une grande importance pour ces espèces. Les sous-espèces les plus courantes sont les phacochères, les singes, les antilopes et les rongeurs. Des corneilles prédatrices ont réduit le nombre et les espèces d'oiseaux et de papillons.

L'écosystème le plus significatif du point de vue des routes intérieures se situe dans le voisinage du pont de la Mwera. La région se caractérise par d'importantes étendues de zones humides, qui constituent maintenant l'un des trois sites du Zanzibar candidats pour le RAMSAR. Le réseau de la Mwera, à l'ouest du centre de l'île, constitue **une importante aire d'alimentation des eaux souterraines**. Il est à l'intérieur du corridor de Bumbwini dont il fait partie. La nappe aquifère serait ici, pense-t-on, en « escalier ». Les ressources en eau souterraines sont exposées à la pollution provenant des déchets déversés dans n'importe quelle partie de la zone, car les sols en grande partie sableux et d'origine corallienne sont en général très perméables. La nappe phréatique est relativement haute, et l'eau fraîche à près de 20 mètres de profondeur recouvre une couche d'eau saumâtre.

Les deux autres écosystèmes sont la réserve forestière de Jozani et le marais lagunaire de Bwani à la périphérie de la ville de Zanzibar. Auparavant, le site de la Mwera et la forêt de Jozani jouaient un rôle important pour les oiseaux migrateurs, mais aujourd'hui, plus des trois-quarts des oiseaux préfèrent le marais dégradé de Bwani. La pêche dans la rivière Mwera est une activité importante, et il s'y trouve plusieurs espèces de poissons qui vivent dans la boue et sortent au moment des pluies.

5. Solutions de rechange

Le projet portant essentiellement sur la réhabilitation et la modernisation des routes existantes, la seule solution de remplacement est celle de la « non intervention », qui laissera se poursuivre la détérioration de la voirie. Cette solution, qui n'est pas acceptable au plan économique et social, n'a pas été adoptée. Le scénario de non intervention sur ces routes entraînerait : 1) l'isolement accru de cette zone déjà éloignée et extrêmement pauvre, qui ne pourra pas s'insérer pleinement dans la vie économique de l'île ; et 2) l'incapacité de la zone de participer pleinement à la croissance prévue des activités touristiques, du fait des difficultés d'accès. Le scénario « sans projet » aggravera le conflit entre la croissance touristique, déjà établie le long de la bande côtière nord, et la société traditionnelle, en augmentant l'isolement social et en déprimant davantage le niveau et la qualité de vie puisque la population continuera d'être privée d'un accès aisé aux services de santé et d'éducation et aux autres prestations disponibles à Makunduchi ou dans la ville de Zanzibar.

6. Impacts potentiels et mesures d'atténuation / de renforcement

IMPACTS POSITIFS : Le résultat bénéfique attendu du projet est une diminution de la pauvreté et l'amélioration de la qualité de vie du fait de l'amélioration des transports et des échanges commerciaux. Les avantages peuvent se résumer comme suit :

- une augmentation des activités économiques et la diversification des moyens d'existence ;
- une augmentation des opportunités de gains pour la population locale en raison de la présence de travailleurs et de voyageurs ;

- davantage de développement local et d'emplois ;
- un meilleur accès aux marchés pour faciliter la vente et les achats ;
- la variation des prix de base en raison de modifications dans l'offre et la demande ;
- la construction de nouvelles infrastructures ou la rénovation de celles qui existent ;
- les modifications dans l'alimentation en eau ;
- un accès plus facile aux services sociaux (éducation, soins médicaux, etc.) ; et
- une meilleure nutrition en raison du meilleur accès aux produits alimentaires.

IMPACTS NÉGATIFS:

Il est prévu des effets négatifs temporaires et limités, provenant de l'exploitation des carrières, de la construction du pont de la Mwera, des remblais, de l'écologie et de la protection, du bruit, de la pollution, et peut-être des problèmes au niveau de la problématique du genre. Ces effets sont généralement considérés comme supportables, car des mesures d'atténuation adéquates sont proposées, et un plan d'encadrement pour la gestion et le suivi environnemental et social (ESMMP) est inclus dans le rapport EIE, qui propose des actions et un calendrier et définit les responsabilités institutionnelles.

Le projet occasionnera, selon les prévisions, des pertes de terrain d'ampleur variable sur presque tous les tronçons. Mais ceux qui seront les plus touchés sont les suivants :

- Mazizini, sur la route de Fumba, qui doit être déviée pour rejoindre le tracé d'une route non revêtue qui passe au nord et à l'est d'une extension antérieure de la piste de l'aéroport avant de retrouver l'ancien tracé à Kisauni ;
- La route de Dunga dans la ville de Zanzibar (Amani) où des corrections mineures de tracé nécessiteront l'acquisition d'un nouveau droit de passage, car la sécurité est insuffisante et la visibilité et/ou la géométrie de la route sont mauvaises.

L'enquête publique et le processus de dédommagement ont été engagés pour de nouveaux droits de passage, ainsi que pour la perte de toute construction jugée trop proche de l'emprise existante, et pour la perte de toute récolte arbustive qui aurait été plantée dans l'emprise du projet. Les dédommagements seront effectués conformément aux procédures publiques zanzibaries. L'administration centrale comme la communauté sont conscientes que les retards de paiement des dédommagements, tels que ceux survenus dans les travaux routiers antérieurs, ne pourront se répéter.

D'autres effets mineurs en rapport avec l'exploitation de la route peuvent apparaître, notamment 1) les accidents de la route causés par des mesures et des comportements peu prudents, 2) la pression accrue sur les services sociaux existants par suite des migrations et de l'amélioration de l'accès 3) l'augmentation des prix des services (eau, électricité, etc.), 4) la fréquence accrue des infections gastro-intestinales (diarrhée, choléra), liées à l'habitat informel, 5) la dégradation de la qualité de l'air du fait de la poussière et des émissions des véhicules, 6) la contamination des eaux de surface et des eaux souterraines par des matériaux dangereux, 7) les ruissellements qui entraînent des problèmes de sédimentation et 8) l'empiètement sur des zones protégées et sensibles au plan écologique.

La préparation du rapport EIE pour le pont de la Mwera a inclus des visites du site et des entretiens avec toutes les parties prenantes identifiées. Des interviews ont été également

organisées avec des parties prenantes locales, et des données hydrologiques et géologiques ont été obtenues. Tous les renseignements confirment que les impacts concernant cette partie du programme, la réhabilitation du pont de la Mwera, sont bénins, et que les effets, quels qu'ils soient, peuvent être atténués ou réduits à des niveaux supportables. La mise à exécution de toutes les mesures d'atténuation peut être effectuée par le respect des obligations contractuelles et par la supervision qu'assurera l'ingénieur consultant du ministère de la Communication et du Transport en coopération avec les départements de l'Environnement et des Cultures commerciales, des Fruits et de la Forêt.

PROGRAMME DE RENFORCEMENT ET D'ATTÉNUATION

Dans le cadre de ce projet, l'atténuation vise à éliminer / réduire les impacts négatifs du projet et à en maximaliser les impacts positifs. L'EIE complémentaire effectuée pour, en particulier, évaluer les effets possibles du projet routier, a conclu que les effets directs seront minimes sur le site de la Mwera, qui est candidat à RAMSAR. Il faudrait toutefois prendre soin d'éviter des déversements accidentels de produits toxiques dans l'écosystème. Les mesures d'atténuation consécutives aux travaux de construction sont incorporées au plan technique et seront incluses dans les contrats de construction. La cellule d'exécution du projet, ainsi que la direction et les entreprises feront en sorte que toutes les mesures soient correctement mises en application.

Le projet prévoit des réquisitions de terrains, ceux en particulier situés sur le droit de passage. Pendant les phases de préparation et d'évaluation, l'équipe de la BAD a aidé l'emprunteur à préparer un plan de re-localisation et de dédommagement, qui sera mis en œuvre préalablement aux travaux de construction.

En ce qui concerne l'économie, l'atténuation portera principalement sur : la réduction au minimum des expropriations de terres et des dédommagements ; l'établissement de mécanismes de dédommagement appropriés ; la prise en compte des pertes de revenus et d'actifs ; la prévision d'espaces et d'installations adéquates pour accueillir de nouvelles activités économiques ; et des dispositions pour assurer que les pauvres et les autres groupes vulnérables pourront maintenir ou améliorer leur capacité à satisfaire leurs besoins fondamentaux.

En ce qui concerne l'information, l'éducation et la communication, les actions d'atténuation seront axées sur la diffusion, auprès des collectivités affectées par le projet, d'informations sur les activités du projet, son calendrier et les perturbations potentielles, ainsi que sur les moyens de réduire ces troubles. Elles porteront également sur l'organisation de séances d'information, d'éducation et de communication pendant et après l'exécution du projet afin d'augmenter la prise de conscience de tous les utilisateurs quant aux comportements à risque et aux mesures de sécurité qui seront prises.

Les problèmes de santé et notamment la propagation des maladies transmissibles peuvent avoir des effets importants pendant la construction routière : (1) en effet, l'incidence du VIH et des autres MST associées à la construction, au transit et aux mutations économiques, s'accroît. Il sera donc nécessaire de faire une prophylaxie du VIH/Sida par le canal d'organisations appropriées de prestations de santé, et d'assurer une large distribution de préservatifs (pour les hommes et les femmes), en particulier dans les hôtels et les gîtes d'une nuit ; (2) la gestion environnementale doit prendre en compte la maîtrise des vecteurs de transmission, spécialement dans les ouvrages de drainage et les ponceaux, ainsi que dans les

emprunts qui n'ont pas été restaurés. L'on appliquera des insecticides et des produits destructeurs de mollusques afin de réduire au minimum les maladies hydriques et assimilées telles que le paludisme et la bilharziose ; (3) les services sanitaires seront renforcés afin de garantir un diagnostic et un traitement rapides.

La réduction à un niveau minimal des maladies non transmissibles associées principalement à la poussière et à la pollution se fera de la manière suivante : la maîtrise des émissions de poussière ou la fourniture de dispositifs de protection (en particulier pour les ouvriers des routes), la promotion des transports publics (pour diminuer le transport individuel et la prolifération des véhicules), la lutte contre les émissions de véhicules et le bruit ; la prévision d'aménagements routiers pour les piétons, les cyclistes et le transport par des animaux de trait.

Les routes peuvent influencer de manière sensible sur l'hydrographie des régions traversées. Pour éviter ou réduire au minimum les effets négatifs, il faut installer des ponceaux et des drains qui auront été au préalable bien conçus. Ce problème est familier aux ingénieurs routiers, qui sont formés dans ce domaine.

Les sols et les paysages sont sensibles à la construction routière. Par conséquent, les zones susceptibles de subir l'action de l'érosion devraient être évitées ou des mesures particulières prises pour en diminuer les effets au minimum. A cet égard, la conception et l'exécution techniques jouent un rôle capital. De nos jours, les ingénieurs sont hautement qualifiés pour intégrer dans les études techniques les dispositions d'atténuation des impacts sur les sols et les paysages en vue de protéger l'environnement et les infrastructures elles-mêmes :

- **Extraction de matériaux des carrières** : Nécessite l'application des "meilleures pratiques" pendant les travaux d'exploitation et pendant la remise en état. Il est nécessaire d'établir des rapports de travail en commun entre le département de l'Environnement (DoE) et l'entrepreneur. A l'achèvement de la construction des routes, les carrières doivent être restaurées pour supprimer les risques d'accident, d'érosion, d'éboulement, et de création d'espaces de prolifération qui sont vecteurs de maladies (moustiques et bilharzies). La responsabilité pour la prise de ces mesures repose sur le ministère des Communications et du Transport (MoCT) et le département de l'Environnement (DoE).
- **Ponts & remblais**: Les études techniques pour (la région de) la Mwera et les zones humides doivent être faites avec le plus grand soin et en rapport suivi avec le DoE ; l'application des meilleures pratiques dans tous les travaux relatifs aux ponts est indispensable pour éviter les désordres susceptibles d'affecter les cours d'eau, les sources et les remblais. La construction du pont doit prévoir de réduire au minimum les facteurs d'érosion et d'ensablement. Les remblais doivent recevoir la forme appropriée et être engazonnés. La responsabilité de proposer et d'exécuter les travaux repose sur le consultant, le MoCT et le DoE.
- **Réquisition de terrains** : Les procédures de re-localisation /dédommagement par suite de pertes et déplacements subis sont engagées avant la mise en route du projet (premier décaissement), avec une pleine coordination interdépartementale. L'exécution de la re-localisation / dédommagement est une condition du concours de la BAD. Responsabilités

des tâches : participation limitée du consultant ; le MoCT dirige la coordination interdépartementale et communautaire.

- **Écologie & préservation de l'environnement** : mesures pour enrayer l'érosion côtière et celle des sols ; préservation d'espèces d'arbres importantes, et réduction du nombre d'animaux tués. Il faut prendre des mesures pour éliminer tout ce qui menace les zones humides et les ressources en eaux souterraines, ainsi que les eaux de ruissellement polluées qui atteignent la mer et les bandes coralliennes.
- **Ressources en eaux souterraines** : L'importance en tant qu'aire d'alimentation du système fluvial de la Mwera implique qu'il faudra veiller particulièrement à ce qu'il n'y ait aucun déversement de produits toxiques et de déchets et à la mise en place de procédures très strictes d'évacuation des déchets du site. Le département de l'Environnement et le département de l'Eau doivent être pleinement consultés pendant la période de conception technique, et il doit y avoir des rapports suivis constants avec le bureau du district à Koani et avec les Shehias, pour assurer la préservation de tous les besoins locaux en eau prise dans la rivière. Quelques nouvelles piles dans le lit de la rivière seront nécessaires pour les principaux ponts, et les techniques ordinaires de construction permettront la maîtrise à court terme de la sédimentation. De bonnes pratiques sur le terrain et une évacuation convenable des déchets devraient garantir l'absence de contamination. La surveillance en liaison avec le département de l'Eau garantira que les sources saisonnières ou permanentes sont protégées de toutes interférences, comme par exemple, la nécessité éventuelle de nouveaux remblais.
- **Bruit, pollution et déchets** : Les « bonnes pratiques » que l'entrepreneur doit suivre sont à préciser et devront être supervisées. Responsabilité : le consultant, le MoCT.
- **Problématique hommes-femmes** : chances égales d'emploi ; sécurité des piétons, en particulier des femmes, des handicapés, des enfants des écoles ; promotion prévue des étals des femmes aux carrefours routiers et ...extension des routes dites « daradela ». Responsabilité : le MoCT, le ministère des Jeunes, de l'Emploi et des Femmes.
- **Villageois & agriculteurs** : espaces d'attente et de chargement des récoltes aux carrefours des routes de desserte ; plans prévoyant le trafic des chargements, le trafic piéton et cycliste ; sécurité ; extension des routes « daradela ». Prévoir des espaces sans danger pour les petites activités commerciales le long de la route pour éviter des installations anarchiques et risquées. Responsabilité : le consultant, le MoCT.
- **Liaison & Coopération**: coordination constante avec et consultation des shehia, des villageois, des femmes ; le département des Femmes, le DoE, les bureaux de district par le consultant, le MoCT, le Ministère de la Jeunesse, de l'Emploi et des Femmes, le DoE.

Il est important de maintenir, tout au long du projet, des dispositifs de liaison permanente entre les institutions de tutelle, car cette coordination est essentielle et indispensable à l'exécution des mesures d'atténuation. Il est proposé que le coordinateur principal du projet au MoCT et le directeur du département des Affaires féminines au ministère de la Jeunesse, de l'Emploi et des Femmes constituent tous deux les principaux points de contact, faisant l'objet de publicité, pour le projet et soient chargés de son suivi. Les deux départements sont en mesure de mener une action de proximité.

7. Gestion des risques environnementaux

Les principaux risques pour une route sont les dommages consécutifs aux inondations et au déversement accidentel de produits toxiques. Une bonne conception technique des ponceaux et des ponts réduira au minimum les risques de dommages dus aux inondations. Les déversements accidentels risquent moins de se produire quand un entretien correct des routes et des véhicules est effectué et que les machines et équipements sont en bon état. Il faut également gérer et transporter dans des conditions de sécurité les produits dangereux, et prévoir des dispositifs d'intervention d'urgence en cas de déversement accidentel.

8. Programme de suivi et initiatives complémentaires

Les activités de suivi seront menées en équipe. Aux diverses réunions tenues avec la Commission environnementale, et les départements des Forêts, de la Pêche et du développement des ressources en Eau, ces départements ont tous manifesté un grand intérêt pour le suivi et la maîtrise des risques liés au projet et affectant les ressources naturelles relevant de leur autorité, et se sont engagés à accorder leur pleine coopération. Ce travail d'équipe portera, entre autres activités, sur le choix, le suivi et la remise en état des sites d'emprunts afin de garantir une diminution maximale des risques.

9. Consultation du public et publicité

Des visites du terrain social et environnemental ont été organisées à diverses occasions. Pendant ces visites, le consultant en développement social et environnemental, accompagné du directeur du projet et de l'ingénieur homologue, ont visité toutes les routes du projet et tenu des réunions et des consultations avec les parties prenantes à la fois du secteur public et de la société civile. Quatre consultations villageoises et de district ont été organisées avec l'aide de leurs bureaux de district respectifs, et y ont assisté les responsables de district, les shehias (chefferie villageoise traditionnelle), un nombre choisi de villageois (dont des représentantes des groupements de femmes), et le directeur du département des Femmes, des Enfants et des Jeunes. Le coordinateur principal du projet a présidé et conduit ces réunions.

Comme il est exigé que le projet obtienne un certificat d'évaluation de l'impact environnemental, le directeur de l'environnement a été consulté sur les procédures à suivre. Le responsable de la gestion des ressources naturelles a pris part à l'une des visites de terrain pour pouvoir discuter plus amplement des principaux impacts, de leur prise en charge et de l'approche préférentielle du département en matière d'atténuation. Il est à noter que ce projet routier est le premier pour lequel il y ait eu à Zanzibar une consultation préparatoire avec le département de l'Environnement et des consultations des administrations de district et des villageois. L'EIE prend donc en compte les besoins de ce département, tout en s'appuyant dans toute la mesure du possible sur les termes de référence de la Banque africaine de développement.

10. Conclusion

Ce projet ne comporte pour l'essentiel que des impacts bénins, qui avec une conception technique soignée et une bonne supervision, ne devraient avoir sur l'environnement physique et sur les personnes que des effets au mieux négligeables et au pire supportables. En outre, il s'agit du premier projet en matière d'infrastructures à Zanzibar dans lequel il y ait eu consultation. Cette démarche consultative a été un grande réussite, puisque les préoccupations et les perceptions relatives au projet se sont clairement exprimées et ont aidé à orienter l'évaluation. L'évaluation faite est donc raisonnablement solide, et les principaux impacts potentiels ont tous été pris en compte.

Ainsi, en prenant en compte les conclusions de l'évaluation d'impact environnemental réalisée, il est proposé que le projet soit approuvé et financé pour appuyer le développement économique durable de Zanzibar.

11. Références et Contacts

Ms. Talha Masoud Ali, ADB Co-ordinator; Roads Department
Ministry of Communications and Transport (MOCT)
Tel: +225-24-2232841; Fax: +225-24-2233674
E-mail: talhamasoud@yahoo.com

Cadre du plan de gestion et de suivi environnemental et social

	Mesure d'atténuation	Organe exécutant
Extraction	<p>Nouveaux sites ou extensions de carrières existantes</p> <p>Éviter les bonnes terres cultivables</p> <p>Pas de carrières géantes</p> <p>Couche arable doit être retenue et conservée</p> <p>Il faut un plan de restauration écrit et les financements doivent être obtenus pour en assurer l'exécution</p> <p>La restauration doit comprendre le nivellement du terrain, la stabilisation des pentes, la pose d'une nouvelle couche de surface, l'ensemencement et la plantation d'espèces locales d'herbe et d'arbres.</p> <p>Les mesures de sécurité pour les travailleurs doivent être en place</p> <p>Préavis de pose d'explosifs lorsque les carrières sont proches d'établissements humains ou de terres fortement exploitées</p> <p>S'assurer que les carrières épuisées ne seront pas utilisées comme décharge publique comme à Jumbi</p>	<p>Le MoCT doit initier la coopération avec le département de l'Environnement, le département des Cultures commerciales, des Fruits et Forêts, les bureaux de district au début de la phase 2. Le département de l'environnement doit assumer les responsabilités du MoCT en matière de réhabilitation de carrières.</p>
Ponts & remblais	<p>Construction de ponts</p> <p>Données hydrologiques à collecter pour le pont de la Mwera ; plan et programme de construction à élaborer avec le DoE et le département de l'Eau.</p> <p>Réduction au minimum des troubles aux cours d'eau au niveau de tous les ponts et mesures de maîtrise de la sédimentation</p> <p>Profilage des berges</p> <p>Rétablissement des espaces de lessive villageoise près des ponts et rétablissement/création d'un chemin d'accès</p> <p>Séparation technique du trafic motorisé et non motorisé</p>	<p>Consultant de génie civil pour le MoCT – responsabilités en phase 2</p>

	<p>Talus et berges Empêcher toute interférence avec les sources saisonnières / permanentes Incorporer des marches et des rampes d'accès pour permettre aux piétons de monter le talus aux points de traversée de la route</p>	
Réquisition de terrains	<p>Procédures de dédommagement à lancer et à exécuter dans les meilleurs délais Banque africaine de développement doit étudier conditionnalité pour garantir respect du programme de règlement des dédommagements Une échelle unique de dédommagement pour le projet Tous les paiements doivent être effectués avant la prise effective des biens ou l'arrachage des cultures Suffisamment de temps doit être accordé aux ménages pour leur permettre de démonter les structures pour les remonter Les plans techniques doivent chercher à retenir les arbres fruitiers adultes et les grands arbres donneurs d'ombre, là où c'est possible, en procédant à des consultations si nécessaire</p>	<p>Le MoCT avant et au début de la phase 2 afin de soumettre à la BAD le plan de re-localisation et de dédommagement</p> <p>La BAD doit étudier la conditionnalité, examiner et approuver le plan de re-localisation et dédommagement avant le décaissement de la phase 2 Le min. du foncier & de l'Agriculture au début de la phase 2 Le min. des Finances au début de la phase 2 Le consultant en phase 2</p>
Écologie et conservation	<p>Signaler la traversée d'animaux sur la route de Paje pour que les conducteurs évitent de les tuer Plantation en bordures pour freiner l'érosion Éviter de couper d'importants spécimens d'arbres ; ex : baobab de Fumba, avenues de manguiers à ville de Zanzibar-Mwera Placer la route à 500 mètres des côtes sensibles dans zone corallienne Encourager le développement de plantations d'arbres pour la production de bois de feu, afin de décourager l'augmentation de la coupe de bois pour la ville de Zanzibar du fait de la plus grande facilité d'accès</p>	<p>Consultant en phase 2</p> <p>Le département de l'Environnement au début de la phase 2 Le département de la Forêt au début de la phase 2</p>
Besoins en ressources	<p>Maximaliser l'emploi de matériaux locaux Maximaliser l'emploi local</p>	<p>Le MoCT en phase 2 par le canal des docs d'appels d'offres & de la supervision de l'entreprise</p>

Nuisances, pollution, élimination des déchets	Exécution des Directives sur les bonnes pratiques à l'intention de l'entrepreneur Évacuation correcte des déchets Entretien des espaces et zones de travail désignés	Le Le MoCT en phase 2 par le canal des docs d'appels d'offres et par la supervision pratique en phase de construction
Genre	Égalité de chances face à l'emploi Rétablissement ou aménagement de nouveaux espaces pour la lessive aux ponts et des voies d'accès à ces espaces Mise en place de points d'arrêts aux carrefours destinés aux étals de marché pour les femmes Accotements nivelés d'une largeur adéquate pour tous les usagers non motorisés, avec des bords nivelés pour éviter de brusques dénivellations sur les côtés. Souligner, dans les plans relatifs à l'usager routier, l'importance des piétons et des cyclistes.	Consultant avec le ministère de la Jeunesse, de l'Emploi et des Femmes, le MoCT tout au long de la phase 2
Villageois et agriculteurs	Amplés espaces pour les points d'arrêt qui servent de zones d'attente et de ramassage aux carrefours Souligner l'importance des piétons/des cyclistes dans la conception technique centrée sur l'usager Démarrage de l'amélioration des routes de desserte Assurer sécurité maximale dans les villages et près des écoles Encouragement à l'expansion des routes "daradela"	Le consultant au niveau de la conception technique en phase 2 en général & y compris par des recommandations d'ordre général concernant les priorités dans toute étude ultérieure relative à la modernisation des routes de desserte—le MOCT, dont l'intervention commence en phase 2 et se poursuit jusqu'à la réception des travaux
Liaison & coopération institutionnelle	Liaison constante avec les communautés – les Shehias et les femmes – par le canal du/des : MoCT, min. de la Jeunesse, de l'Emploi et des Femmes, bureaux de district Dialogue avec le département de l'environnement Campagne de sécurité dans les écoles, le secteur des transports, les communautés	Le MoCT doit s'assurer, avant la phase 2, que les responsabilités décrites dans l' ESMMP ont l'accord des institutions concernées, notamment le min. de la Jeunesse, de l'Emploi et des Femmes, les responsables de district et la police du département de l'Environnement

RÉSUMÉ DU PLAN DE RELOCALISATION

1. LA ZONE DU PROJET

1.1 La zone du projet s'étend sur les districts du Centre, de l'Ouest, du Nord et du Sud de Zanzibar. Toute l'île d'Unguja (nom local de Zanzibar), et ses six districts administratifs, est prise dans sa zone d'influence. Les routes du projet desserviront des zones stratégiques pour l'économie de l'île d'Unguja.

1.2 La route Manzini-Fumba en projet constituera la principale voie d'accès à la zone de traitement des exportations (EPZ) qui sera située sur le territoire péninsulaire de Fumba. La route traverse le projet EPZ ainsi que des villages où prédominent les activités agricoles et la pêche. La route Zanzibar-Dunga relie la ville de Zanzibar à la partie centrale de la grande île et à la côte orientale. Elle traverse des communautés rurales et semi-urbaines qui sont réputées pour les gros volumes de produits alimentaires et de produits de rente qu'elles assurent, ainsi que pour des activités artisanales à petite échelle, telles que la fabrication de meubles et de blocs de ciment et les ateliers de mécanique.

1.3 Mkokotoni, sur la liaison routière Mahonda-Mkokotoni, constitue l'un des principaux ports de pêche d'Unguja. D'autres zones le long de cette voie sont des terres de culture de productions alimentaires et de clous de girofle, qui sont le produit d'exportation majeur de Zanzibar. La route Mfenesini-Bumbwini en projet, donne accès aux principaux sites touristiques à l'intérieur de l'île comme sur les côtes. La route Kinyasini-Tunguu constitue une voie de jonction importante entre le nord et le sud de l'île ; elle passe également par des zones très fertiles dont la productivité agricole est potentiellement plus élevée. La route Paje-Makunduchi traverse la façade orientale de l'île d'Unguja, où les stations touristiques connaissent un développement rapide.

2. LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

2.1 Impacts positifs

2.1.1 Accroissement des activités économiques, diversification des sources de revenus, augmentation des possibilités de gains et de revenus.

2.1.2 Meilleur accès aux marchés pour la vente de produits agricoles et l'acquisition de marchandises provenant des centres urbains.

2.1.3 Augmentation du développement et des emplois locaux pendant la construction comme pendant l'exploitation de la route.

2.1.4 Meilleur accès aux informations sur les prix, en raison de changements dans les communications et dans l'offre et la demande.

2.1.5 Développement des zones touristiques.

- 2.1.6 Baisse des coûts de transport pour le voyageur individuel et pour l'économie .
- 2.1.7 Meilleur accès aux services sociaux (éducation, santé, récréation, etc.), aux produits alimentaires et autres produits ménagers.

2.2 Impacts négatifs

- 2.2.1 Les effets négatifs anticipés pendant les travaux de construction routière sont les suivants : pollution, perturbation des services sociaux, perturbation de la circulation, baisse temporaire des activités économiques dans les zones très proches des chantiers de construction, augmentation des accidents routiers, pertes limitées de plantes agricoles et d'arbres et de biens immobiliers en raison du déplacement involontaire des gens.
- 2.2.2 La probable arrivée sur les sites du projet de travailleurs qualifiés et non qualifiés masculins à la recherche d'embauche peut entraîner une augmentation des maladies sexuellement transmissibles si la population de la zone du projet n'est pas sensibilisée et n'a pas accès aux services de santé génésique.
- 2.2.3 En l'absence de programmes de développement régional, l'amélioration du réseau routier pourrait accentuer davantage les tendances économiquement négatives de migration rurale vers les zones urbaines.

3. ADMISSIBILITÉ

- 3.1 Les routes en projet devant comprendre, en principe, une emprise de 15 mètres qui rendra nécessaire une réquisition de terrains, les critères d'admissibilité suivants ont été établis pour les dédommagements à verser aux personnes affectées :
- 3.2 Les personnes admissibles à ces dédommagements sont celles dont les propriétés résidentielles et les terres en culture se trouvent à l'intérieur de l'emprise de 15 mètres.
- 3.3 Les biens donnant droit à dédommagement sont les bâtiments résidentiels, les terres avec titre foncier de l'État, les actifs situés sur ces terres, comme par exemple les cultures, les marchés, les ateliers, etc.
- 3.4 Les établissements publics d'utilité sociale tels que les écoles, les cliniques, les mosquées, les centres sociaux, etc. situés dans les limites de l'emprise doivent être inventoriés en vue de déterminer leur coût, de les remplacer et de les construire sur des sites convenables approuvés à la fois par la collectivité affectée ou ses représentants et les chefs de communauté.
- 3.5 Pour les besoins du dédommagement, les délais de l'opération ne prennent en compte que les propriétés qui existaient avant le mois d'août 2003, lorsque le catalogue des propriétés et des actifs situés dans l'emprise des routes en projet, a été dressé.

4. CADRE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF

- 4.1 Le gouvernement zanzibari ne dispose pas d'instruments spécifiques, tels une politique, une loi ou un projet de loi qui prenne en compte les problèmes de re-localisation provoqués par des projets de développement qui entraînent des déplacements de personnes et la désorganisation de leurs moyens d'existence. Le ministère de l'Eau, du Logement, de l'Énergie et des Terres (MWHEL) par l'intermédiaire du département des Terres et des Études procède à l'acquisition de terrains à des fins de développement sur la base, antérieurement, du décret de 1984 sur l'acquisition des terrains et, plus récemment, sur la base de la loi de 1989 sur la tenure foncière.
- 4.2 Deux modes de propriété foncière sont en principe consacrés par le décret de 1984 : la propriété coutumière et celle relevant d'un droit d'occupation accordé par l'Etat. Le premier mode est celui qui prévaut en zone rurale, tandis que le deuxième est pratiqué principalement dans les zones urbaines et pour quelques terres de culture en zone rurale.
- 4.3 Jusqu'en 1989, toutes les terres appartenaient à l'État, leur valeur était donc estimée par rapport uniquement aux améliorations durables apportées à la terre, c. a. d. les bâtiments permanents qui y étaient construits en tant que valeur ajoutée.
- 4.4 Avec la loi de 1989 sur la tenure foncière, les terres relevant des droits d'occupation sont évaluées et leur valeur de dédommagement établie selon leur dimension, leur emplacement et la valeur ajoutée. Dans le cas de squatters, seul les aménagements apportés à la terre sont évalués et dédommagés.
- 4.5 En ce qui concerne les terres de culture acquises à des fins de mise en valeur, il est fait habituellement une distinction, dans le processus d'évaluation, entre les cultures pérennes et les cultures de rente permanentes. Pour les cultures pérennes, la valeur des terres est calculée à partir de la superficie plantée ou du nombre de pieds ou de tiges individuels. Les cultures permanentes sont de leur côté évaluées sur la base de leur stade de maturité.
- 4.6 En ce qui concerne l'établissement de la propriété des biens immobiliers et des actifs, la propriété coutumière des terres et des actifs qui s'y trouvent est établie par le propriétaire, corroboré par les chefs traditionnels / les autorités de la communauté. Pour les terres attribuées par l'État, les pièces officielles identifient ce propriétaire.
- 4.7 La propriété des biens meubles et immeubles ne donne pas d'habitude lieu à des litiges. Lorsqu'ils surviennent au sujet de l'évaluation qu'en a faite le MWHEL et le ministère de l'Agriculture et des ressources naturelles, des Coopératives et de l'Environnement (MANCE), les personnes lésées sont autorisées à désigner leur propre expert-évaluateur. Si le contentieux persiste entre l'État et l'expert de la partie plaignante, un troisième expert-évaluateur (ayant l'accord des deux parties) peut être engagé pour arbitrer.

4.8 Le coût des infrastructures publiques d'utilité sociale énumérées à l'intérieur de l'emprise des routes en projet est établi tandis que les chefs locaux au sein de la commission villageoise / communautaire, en consultation avec la population affectée, décideront où elles seront localisées dans l'intérêt de la communauté et en particulier des personnes déplacées.

5. RESPONSABILITÉS INSTITUTIONNELLES

5.1 Pour l'exécution de ce plan de re-localisation, le MoCT, le ministère de tutelle, est chargé d'assurer la coordination d'ensemble des activités de re-localisation du plan. Il créera une commission de re-localisation au sein de sa cellule de suivi du projet (PMU) comprenant les ministères de l'Agriculture et des Terres, les administrations régionales et d'état, ainsi qu'une ONG de défense des droits humains. Il devra également assurer à la commission un budget administratif convenable lui permettant de fonctionner sans difficultés.

5.2 Le MANCE sera associé à l'inventaire des actifs agricoles qui seront perdus du fait du projet ainsi qu'à l'évaluation et au dédommagement qui en seront faits.

5.3 Le MWHEL sera associé à l'inventaire des bâtiments et des terres qui seront perdus du fait du projet ainsi qu'à leur évaluation et au dédommagement subséquent.

5.4 Le ministère d'État et de l'Administration sera associé, à travers la commission villageoise/communautaire, au processus d'identification des biens et autres actifs, et à la vérification des droits de propriété.

5.5 L'ONG, qui est une organisation de défense des droits humains, travaillera sur le suivi du processus de re-localisation, en communiquant directement avec la population affectée et leurs chefs de communauté, le MoCT devant faciliter le processus et la bonne fin du plan de re-localisation.

6. PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE / ONG

6.1 Immédiatement après la définition du projet routier en juillet 2001, le MoCT, de concert avec les ministères concernés – MANCE, MWHEL, État et Administration,-- les chefs communautaires, et DHV, l'entreprise consultante sur l'EIE, a lancé une large consultation des collectivités affectées pour qu'elles donnent leur avis sur le projet de route. 87 chefs de communauté au total dans le nord et le sud de l'île ont été consultés au sujet de l'objectif du projet routier, et de son impact sur les communautés affectées et la nation dans son ensemble.

6.2 La plupart des participants des collectivités affectées ont souscrit au projet et reconnu l'importance capitale de routes de bonne qualité dans la vie économique et sociale. Ils ont cependant posé le problème du règlement rapide des dédommagements. Ayant indiqué qu'ils préféreraient les règlements en espèces, ils ont demandé que les paiements se fassent avant le démarrage du projet. Ils ont aussi fait plusieurs

suggestions relatives au mode de construction des routes, qui seraient bénéfiques pour les collectivités locales, par exemple, l'emploi des compétences locales disponibles, l'installation d'arrêts de bus et d'abris le long des routes, la réalisation d'un bon drainage et à quels endroits de la route, etc.

6.3 Le MOCT et le consultant ont passé en revue tous les avis exprimés ; ils sont pris en compte et sont en voie d'être traduits dans le plan de re-localisation.

7. COLLECTIVITÉS AFFECTÉES ET LEURS CARACTÉRISTIQUES

7.1 Une enquête socio-économique auprès des collectivités affectées a été réalisée entre juillet et août 2003 pour avoir des informations sur les caractéristiques des membres de ménages ayant droit à des dédommagements et sur les actifs qui seront perdus à la suite de la réquisition de terrains pour la construction des routes.

7.2 Selon l'APPENDICE 1, le nombre de ménages qui devront être déplacés est de 610. Près des 2/5^e de ces habitations sont construites de briques de ciment et de toits de tôle. Sept pour cent sont des constructions en pierre avec toits de tôle. Le reste est constitué de l'habitat rural typique en torchis et banco.

7.3 En moyenne, le taux d'occupation de ces habitations est de trois personnes par habitation. La majorité des résidents, près de 84 %, ont moins de 30 ans, le reste se concentre entre 30 et 45 ans. 55 % des résidents sont des femmes, qui ont majoritairement moins de 30 ans. La plupart des chefs de famille ont entre 25 et 60 ans. Très peu de chefs de famille ont moins de 25 ans ou ont atteint 60 ans et plus. Une majorité d'entre eux (c. a. d. près de 75 %) ont reçu une formation soit primaire, soit coranique, soit secondaire. Les autres, pour l'essentiel, n'ont pas été scolarisés.

7.4 La majorité des chefs de famille (c.a.d. près de 90%) sont des hommes. Près de 45 % sont des agriculteurs, 30 % sont des commerçants et des artisans, 11 % des fonctionnaires, et seulement quelques-uns d'entre eux sont inscrits au chômage. Pour les femmes, la majorité d'entre elles sont des agricultrices, et quelques-unes sont soit des commerçantes, soit des fonctionnaires.

7.5 En termes d'accès aux services sociaux et aux commodités de base de la vie, la majorité des ménages a plus de 2 kilomètres à faire pour atteindre le centre de santé le plus proche, où ils pourront recevoir des prestations de base mais souvent inférieures aux normes requises. Quant à la scolarisation, si 45 % environ de la population va à une école située dans une aire proche de leur communauté, un nombre considérable fait de longues distances, de un à quatre kilomètres, pour recevoir une éducation, probablement au niveau secondaire et tertiaire.

7.6 Au plan du niveau de vie dans ces communautés rurales et péri-urbaines, la plupart des gens, près de 70 %, se déplacent à pied. 21 % se déplace à bicyclette ou à motocyclette. Très peu ont accès à des automobiles publiques ou privées. La majorité des ménages dépendent pour leur approvisionnement en énergie du bois et d'autres bio-masses. Il faut habituellement se déplacer entre 0,5 et 1,5 kilomètres pour les

trouver. La situation en ce qui concerne l'alimentation en eau est bien meilleure. Un peu plus de la moitié de la population dépend de l'eau de robinet, tandis que les autres utilisent surtout les puits ordinaires sans pompe. Si l'eau est disponible à proximité des zones résidentielles, un petit nombre de résidents doit se déplacer sur une certaine distance pour en trouver.

8. PROGRAMME ET BUDGET DE DÉDOMMAGEMENT

Après prise en compte des actifs en termes de maisons, de terres et de cultures inventoriés et expertisés par le personnel des ministères des Terres et de l'Agriculture (voir l'appendice 2 pour les détails), les coûts estimatifs de chaque rubrique des actifs perdus du fait du projet ont été établis comme suit :

DÉDOMMAGEMENT POUR LES HABITATIONS PAR TRONÇON ROUTIER

ROUTE	TRONÇON	NOMBRE DE MAISONS	VALEUR (MONTANTS) (TSHS)	
MFENESINI- BUMBWINI	KAMA	38	106 000 000, 00	
	MKADINI	13	38 000 000, 00	
	KIOMBA MVUA	14	26 000 000, 00	
	FUJONI	29	70 000 000, 00	
	MANGA PWANI	14	35 000 000,00	
	BUMBWINI	49	156 000 000, 00	
KINYASINI- TUNGUU	KINYASINI	22	58 000 000, 00	
	PANGENI	13	25 000 000, 00	
	KILOMBERO	11	10 000 000, 00	
	MCHANGANI	17	45 000 000, 00	
	TUNDUNI	11	9 800 000, 00	
	MITAKAWANI	13	9 000 000, 00	
	UZINI	17	32 000 000, 00	
	MGENI HAJI	7	6 000 000, 00	
	DUNGA	19	38 000 000, 00	
	BINGUNI	13	12 000 000, 00	
	TUNGUU	6	15 000 000, 00	
	SOUS-TOTAL	312	692 800 000, 00	
	AMANI- DUNGA	MAGOGONO	3	16 000 000, 00
		KIANGA	12	12 000 000, 00
MWERA		132	200 000 000, 00	
KOANI		45	100 000 000, 00	
KIDIMNI		43	70 000 000, 00	
DUNGA BWENI		2	200 000, 00	
MAZIZINI-FUMBA	KIEMBE SAMAKI	19	67 000 000, 00	
	MAUNGANI	3	15 000 000, 00	
	KOMBENI	10	30 000 000, 00	
	DIMANI	18	60 000 000, 00	
	BWELEO	8	20 000 000, 00	
	FUMBA	3	18 000 000, 00	
	SOUS-TOTAL	298	608 200 000, 00	
TOTAL	610	1 299 000 000, 00		

DÉDOMMAGEMENT POUR LES ARBRES PAR TRONÇON ROUTIER

ROUTE	TRONÇON	MONTANTS (Tsh)
KINYASINI- TUNGUU	KINYASINI	1 950 887
	PANGENI	6 012 775
	KILOMBERO	9 739 300
	MCHANGANI	7 739 956
	TUNDUNI	5 869 725
	MITAKAWANI	3 403 425
	UZINI	8 150 552
	MGENI HAJI	4 627 601
	DUNGA	11 883 349
	BINGUNI	14 118 250
	TUNGUU	16 054 125
	SOUS-TOTAL	94 488 570
MFENESINI- BUMBWINI	KAMA	625 509
	MKADINI	292 387
	KIOMBA MVUA	712 137
	FUJONI	680 272
	MANGA PWANI	1 154 095
	BUMBWINI	896 685
		SOUS-TOTAL
AMANI-DUNGA	MAGOGONI	205 175
	MWERA	5 676 605
	KIANGA	4 525 273
	KOANI	7 370 143.
	KIDIMNI	2 910 761
	UBAGO	873 060
		SOUS-TOTAL
PAJE-MAKUNDUCHI	JAMBIANI KIBIGIJA	1 877 075
	JAMBIANI KIKADINI	1 407 375
	JAMBIANI MFUMBWI	1 990 350
	JAMBIANI MFUMBWI	974 150
	KAJENGWA	4 967 625
		SOUS-TOTAL
MAZIZINI-FUMBA	KIEMBE SAMAKI	8 673 325
	MAUNGANI	4 893 262
	DIMANI	7 553 956
	KOMBENI	4 362 406
	BWELEO	6 865 720
	FUMBA	3 521 843
		SOUS-TOTAL
	TOTAL	163 571 559

Le montant total des dédommagements à verser s'élève à 1 462 571 559 TSh..

- 8.1 Conformément au coût estimatif du dédommagement et au programme de dépenses de l'État, l'enveloppe budgétaire allouée au dédommagement se décompose annuellement comme suit :

ALLOCATION BUDGÉTAIRE ANNUELLE

ANNÉE BUDGÉTAIRE	ALLOCATION (ESTIMATIONS)
Première année (2004/05)	700 000 000/-
Deuxième année (2005/06)	450 000 000/-
Troisième année (2006/07)	312 571 559/-
Total :	1 462 571 559/-

9. CALENDRIER D'EXÉCUTION

Le calendrier d'exécution couvre la période d'août 2003 à juin 2007. Il comprend les activités suivantes qui seront quantifiées aux plans délais et coûts et suivies.

- i. Établissement de l'encadrement administratif de la commission proposée pour la re-localisation ;
- ii. Date limite de l'admissibilité en vue du dédommagement ;
- iii. Achèvement de l'enquête socio-économique détaillée sur la collectivité affectée ;
- iv. Inventaire des personnes/ménages et biens admissibles à un dédommagement
- v. Établissement du calendrier de dédommagement ;
- vi. Dédommagement des ménages/exploitations admissibles ;
- vii. Achèvement du rapport sur le plan de re-localisation.

10. SUIVI ET ÉVALUATION

Le rapport sur le plan de re-localisation (RP) se servira d'une approche de suivi participatif. Le suivi du RP sera organisé par une sous-commission de la commission de re-localisation comprenant des représentants du MoCT, des collectivités affectées, et des ONGs basées dans les collectivités. Cette sous-commission choisira des indicateurs de suivi convenables et les appliquera pour mesurer périodiquement l'avancée de l'exécution du plan de re-localisation dans son ensemble.