



GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

**PROJET : Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-
Abeba - Phase III**

PAYS : Éthiopie et Kenya

RÉSUMÉ DE L'EIES

Date : Juillet 2011

Équipe d'évaluation

Chef d'équipe :	Z. TESSEMA, Ingénieur des transports, OITC.2
Membres de l'équipe:	N. KULEMEKA, Socioéconomiste, ONEC.3 M. BENARD, Économiste des transports, OITC.1 U.DURU, Spécialiste de l'environnement E. GARBADO, Spécialiste de l'infrastructure, ETFO G. MAKAJUMA, Spécialiste de l'infrastructure, KEFO F. ASAYE, Chargé des acquisitions, ETFO D. MUKUTU, Chargé des finances et de gestion, KEFO F. MKANDAWIRE, Coordinateur de la gestion financière, KEFO
Chef de division sectoriel :	A. OUMAROU, OITC.2
Directeur sectoriel :	G. MBESHERUBUSA, OITC
Directeurs régionaux :	S. KAYIZZI-MUGERWA (OREB) G. NEGATU (OREA)

ÉVALUATION D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES) RÉSUMÉ

Nom du projet : **Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba, Phase III**

Pays : **Éthiopie et Kenya**

Numéro du projet : **P-Z1-DBO-070**

1. Introduction et historique

La route du projet représente un tronçon important de l'autoroute transafricaine allant du Caire au Cap. En Éthiopie et au Kenya, elle fait partie d'un des raccords du corridor principal Addis-Abeba - Nairobi - Mombasa. La route franchit la frontière entre l'Éthiopie et le Kenya à Moyale. La longueur du tronçon éthiopien, entre Hawassa et Ageremariam, est d'environ 197 km, contre 122 km pour le tronçon kenyan, entre Turbi et Moyale. La construction et la réhabilitation de ces deux tronçons manquants s'inscrivent dans le cadre des efforts des gouvernements éthiopien et kényan pour promouvoir les échanges et l'intégration économique régionale entre les deux pays, et le développement socioéconomique des sous-régions.

Étant donné l'ampleur des travaux routiers envisagés, le nombre potentiel de ménages à déplacer et les impacts environnementaux, le projet a été classé en catégorie environnementale 1, conformément aux Procédures d'évaluation environnementale et sociale (PEES, Juin 2001) et aux lois et procédures des deux pays concernés. Sur la base des études exploratoires, des évaluations exhaustives de l'impact social et environnemental ont été effectuées, afin, essentiellement, d'éviter les effets néfastes du projet sur l'environnement ou de les réduire à des niveaux acceptables, et de renforcer les impacts positifs du projet, pour en améliorer la performance environnementale globale.

L'EIES et le PAR ont été élaborés en 2009 dans le cadre de la phase II et ont couvert les sections ci-après dans chaque pays : au Kenya : Rivière Merille-Marsabit-Turbi-Mpyale ; en Éthiopie : Moale-Mega-Yabelo-Ageremariam. Durant cette phase (Phase II), les Résumés et études de faisabilité ont prévu que lesdites sections seraient entièrement financées mais, en raison de l'insuffisance des ressources apparue plus tard, il a été décidé de limiter les travaux aux sections Merille-Marsabit-Turbi laissant de côté les sections Turbi-Moyale au Kenya. Seuls quelques tronçons de la section Moyale-Ageremariam ont été pris en compte en Éthiopie. La phase actuelle (Phase III) couvre les tronçons restants y compris l'extension de la section allant de Ageremariam à Hawassa en Éthiopie.

Le présent résumé comporte les sections suivantes : 2) description et justification du projet, 3) cadre politique, juridique et administratif, 4) description de l'environnement du projet, 5) alternatives au projet, 6) impacts potentiels et mesures d'atténuation/d'amélioration, 7) gestion environnementale et sociale, 8) programme de suivi, 9) consultations publiques et diffusion de l'information, 10) initiatives complémentaires, 11) conclusion, 12) références, Annexe 1 (résumé du PAR pour le tronçon Hawassa-Ageremariam), et Annexe 2 (résumé du PAR pour le tronçon Turbi-Moyale).

2. Description et justification de projet

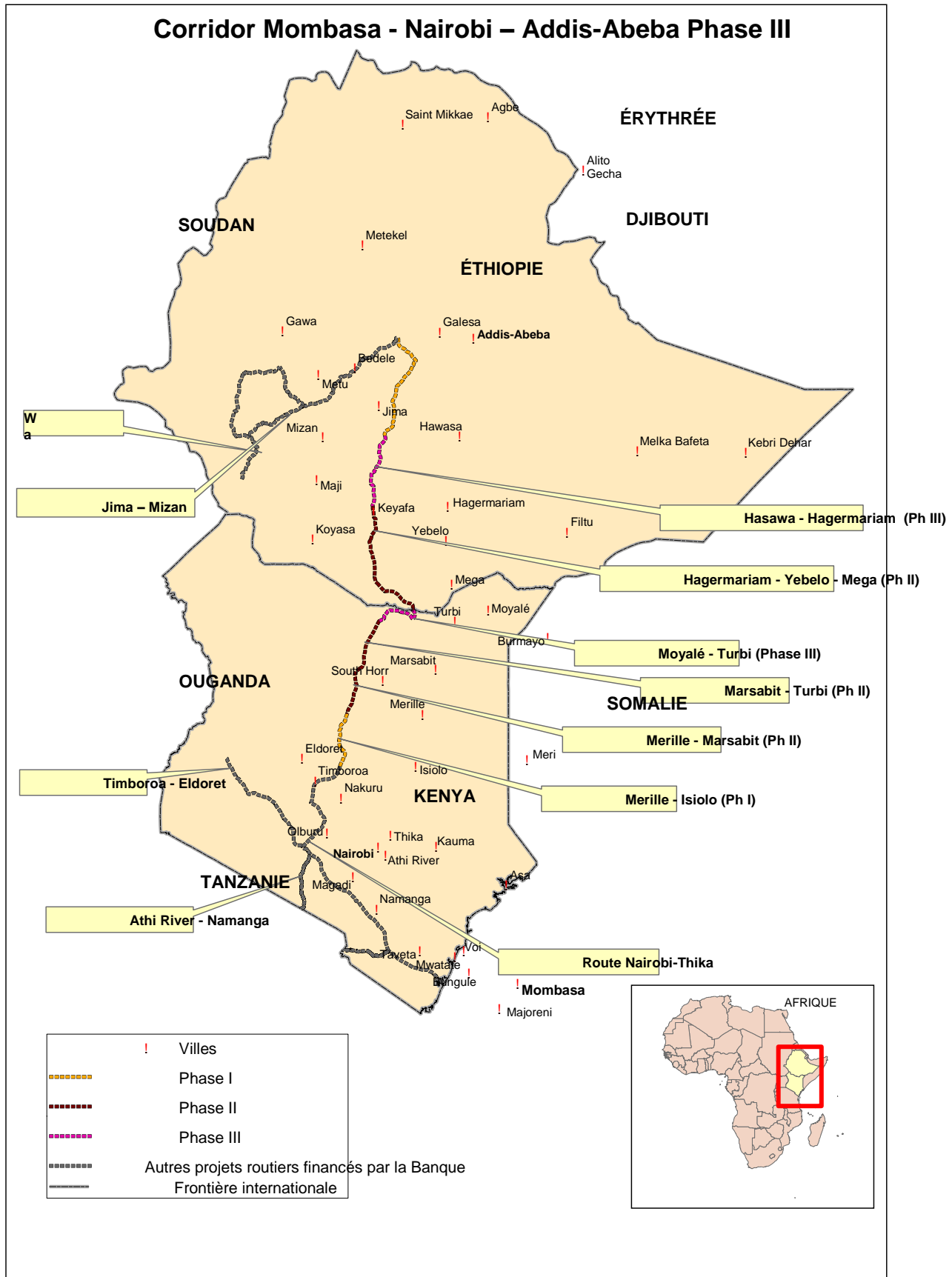
Le projet proposé consiste à revêtir le tronçon Turbi-Moyalē de bitume et le tronçon Hawassa-Ageremariam de bitume amélioré.

Du côté éthiopien, la route du projet part de la ville de Hawassa, capitale régionale des SNNP (Nations, Nationalités et Peuples du Sud) pour rejoindre Ageremariam, en passant par Aposto, Chuko, Dilla, Yirga Chefe, Fisseha et Genet. Le tronçon Hawassa-Ageremariam de la route sera réhabilité conformément à la norme DS3 du Manuel de conception de la Régie éthiopienne des routes (ERA). Le projet consiste à élargir la route existante pour porter la chaussée de 5,5 à 7 m et les accotements de part et d'autre de la chaussée de 0,5 à 1,5 m de part et d'autre, en terrain plat et vallonné, et d'une largeur variables en terrain montagneux/escarpé. Des réalignements verticaux et horizontaux seront nécessaires pour satisfaire à la DS3 et des ouvrages de drainage seront intégrés partout où ce sera nécessaire.

Le tronçon de route kényan, qui relie Turbi à Moyalē (A2), traverse les deux grandes villes de Marsabit et Moyalē, dans deux districts de la Province orientale. A partir de Turbi, la route traverse les villages et les centres de commerciaux de Walda, Sololo, Dambala, Fachana, Qate, Funyata, Odda and Butiye avant d'atteindre Moyale. La chaussée bitumée comptera 7 m de largeur et les accotements 2 m. Le tracé de la route suivra d'aussi près que possible le tracé existant mais des réalignements mineurs sont à prévoir. De nouveaux ouvrages de drainage seront réalisés et les ouvrages existants seront réhabilités. Les carrefours et les voies d'accès seront renforcés.

Actuellement, les tronçons Hawassa-Ageremariam et Turbi-Moyalē sont en très mauvais état, ce qui entrave les échanges commerciaux entre l'Éthiopie et le Kenya et le développement socio-économique de la toute la région. L'amélioration de la route présente des avantages certains pour les deux pays et la région. La réalisation du projet contribuera sensiblement à améliorer les infrastructures de transport et de communication entre la Corne de l'Afrique et l'Afrique de l'Est, à lever les obstacles physiques aux échanges transfrontaliers et à étendre les marchés par-delà les frontières nationales. Pour l'Éthiopie, le corridor représente un débouché alternatif économiquement viable vers la mer, via le port de Mombasa. Au niveau national, la route du projet relie l'importante zone de culture caféière au sud de l'Éthiopie à la capitale régionale Hawassa d'une part et à la capitale nationale Addis-Abeba d'autre part. Au Kenya, la route jouera un rôle clé de facilitation du développement de la région orientale aride et semi-aride, et de son intégration au reste du pays.

Corridor Mombasa - Nairobi – Addis-Abeba Phase III



3. Cadre politique, juridique et administratif

La présente section passe en revue le cadre juridique et réglementaire défini pour l'établissement du site et des installations auxiliaires. Ce cadre fixe les différents aspects juridiques à respecter non seulement lors de la conception et de la mise en œuvre du projet mais également après la fin des travaux et pendant l'exploitation. Les politiques et réglementations applicables sont les suivantes.

Politiques et procédures de la Banque africaine de développement : Politique environnementale (2004), Politique en matière de réduction de pauvreté (2004), Politique en matière de population (2002), Politique en matière de genre (2001), Politique en matière de réinstallation involontaire (2003), Politique de diffusion de l'information (2005), Politique en matière de bonne gouvernance, Politique de consultation publique et de coopération avec la société civile (2001), Procédure d'évaluation environnementale et sociale de la Banque africaine de développement (2001).

Éthiopie

Politiques et réglementations environnementales :

- La Constitution de l'Éthiopie (août 1995) consacre le droit des populations éthiopiennes au développement et à la vie dans un environnement propre et sain.
- Politique environnementale de l'Éthiopie (avril 1997)
- Proclamation relative à l'évaluation de l'impact environnemental (EIE) et Proclamation relative à la lutte contre la pollution (EPC), toutes deux entrées en vigueur en 2002. La Proclamation relatives aux études d'impact environnemental (EIE) rend l'EIE obligatoire pour certaines catégories d'activités tant du secteur privé que du secteur public. Elle est l'instrument juridique applicable pour la planification, la gestion et le suivi environnementaux. La Proclamation relative à la lutte contre la pollution (EPC) a pour principal objectif d'orienter l'élaboration des normes éthiopiennes de qualité de l'environnement et de pénaliser les infractions à ces normes. Les autres proclamations pertinentes en matière d'EIES sont notamment les suivantes :
- Proclamation relative à l'expropriation des biens fonciers et à l'indemnisation, à l'administration des terres rurales et à l'utilisation des terres ;
- Proclamation sur la recherche et la conservation du patrimoine culturel ;
- Proclamation sur l'aménagement, la conservation et l'utilisation de la faune, ainsi que le développement, l'exploitation et la conservation des forêts ;
- Proclamation sur la gestion des ressources en eau
- Proclamation sur la santé publique ;

- Directives de l’Autorité nationale de protection de l’environnement en matière d’EIE
- Manuel de procédures environnementales de la Régie éthiopienne des routes, Politique environnementale du Groupe de la Banque africaine de développement (2004)

Sur le plan institutionnel et administratif, l’Office de la protection de l’environnement (EPA) a été créé en 2002 pour assurer la protection et la conservation de l’environnement, par l’élaboration de politiques, de stratégies, de lois et de normes propres à promouvoir le développement socioéconomique durable. L’EPA est chargé d’examiner et d’approuver toutes les évaluations d’impact social et environnemental. Une Unité de la protection de l’environnement a été établie pour veiller à l’application cohérente des proclamations environnementales et autres mesures de protection environnementale. Les gouvernements régionaux prennent en charge la planification, l’orientation et l’élaboration des programmes socioéconomiques, ainsi que la préservation des ressources naturelles. Les régions ont mis en place des bureaux, des commissions et des services sectoriels pour assumer ces fonctions. Ainsi, les organismes responsables de l’environnement au niveau régional assurent la coordination, l’élaboration et l’exécution des stratégies de préservation de l’environnement au plan régional, et la surveillance, la protection et la réglementation de l’environnement au sein des régions.

La Régie éthiopienne des routes (ERA) a été créée en 1951. Au sein de l’ERA, la Direction de la surveillance et de la sécurité environnementales (EMSB) a pour mission d’élaborer les directives de la Régie en matière d’environnement. Elle assure des services de conseil, de coordination et de supervision des aspect pertinents d’une gestion rationnelle de l’environnement dans le sous-secteur routier. Le Service des droits de passage, placé sous l’autorité de la Division de la construction et de la gestion des contrats, est chargé de mettre à disposition les terres requises pour la construction et l’entretien des routes et autoroutes, les sites d’excavation des matériaux et les chantiers de construction. Il assure également la mise en œuvre des plans d’action en matière de réinstallation.

Kenya

Le pays dispose d’une variété d’instruments juridiques sectoriels spécifiques pour traiter des questions environnementales et sociales telles que la santé publique, l’érosion des sols, les zones protégées, les espèces menacées, les droits relatifs à l’eau, la qualité de l’eau, la qualité de l’air, le bruit et les vibrations, les sites culturels, historiques, scientifiques et archéologiques, l’utilisation des terres, la réinstallation, etc. Toutefois, la principale disposition régissant la gestion de l’environnement au Kenya est la Loi sur la gestion et la coordination environnementales (EMCA) de 1999. Cette loi, qui vise essentiellement à mettre en place un cadre juridique et institutionnel approprié de gestion de l’environnement au Kenya, a établi l’Autorité nationale de gestion de l’environnement (NEMA), devenue opérationnelle en juillet 2002. Cette Autorité a pour mandat statutaire de coordonner toutes les activités relatives à l’environnement. La loi rend obligatoire l’évaluation de l’impact environnemental des activités définies en son annexe 2, parmi lesquelles la réhabilitation des routes principales. La Réglementation de l’environnement (Évaluation d’impact et audit) de 2003 définit les bases procédurales pour la réalisation des Études d’impact environnemental (EIE) et des audits environnementaux. Plusieurs autres textes en rapport avec l’Évaluation de l’impact social et environnemental (EIES) ont été promulgués, notamment la

Réglementation de la gestion et de la coordination environnementales (relative à la gestion des déchets) de 2006 et la Réglementation de la gestion et de la coordination environnementales (relative à la qualité de l'eau) de 2006.

Les autres instruments juridiques applicables en matière de gestion environnementale et sociale concernant le présent projet routier sont notamment les suivants :

- Indemnités des accidents du travail, 2007 ;
- Loi sur l'hygiène et la sécurité du travail, 2007 (qui inclut les Règles relatives aux opérations de construction et aux travaux de génie civil, les comités de santé et de sécurité, la lutte contre le bruit ; la réduction des risques d'incendie,) ;
- Loi sur l'eau, 2002
- Loi sur la circulation, Chap. 403
- Loi de santé publique, Chap. 242
- Loi sur le droit de passage d'exploitation, Chap. 292
- Loi sur l'acquisition foncière, Chap. 295
- Loi sur les voies publiques et les routes d'accès, Chap. 399
- Loi sur le Conseil des Chefs, Chap.128.
- Loi sur la conservation et la gestion de la faune (Chap. 376) de 1976.

L'Autorité nationale de gestion de l'environnement (NEMA) assume la responsabilité générale de l'approbation des études d'évaluation environnementale, de la mise en application, du respect des réglementations et du suivi. Les agents provinciaux et de district chargés de la protection de l'environnement représentent le NEMA aux niveaux de la province et du district, et sont tenus d'assurer le contrôle et le suivi de toutes les activités susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, mais également de mener des enquêtes en cas de plaintes et de réclamations concernant des problèmes environnementaux résultants de projets ou activités.

S'agissant du secteur routier, la Division environnementale et sociale de l'Autorité nationale des routes du Kenya (KeNHA) supervise la gestion des questions environnementales ainsi que la préparation et la mise en œuvre des évaluations d'impact environnemental (EIE) et des PAR pour le secteur routier

4. Description de l'environnement du projet

La topographie le long du tronçon entre Hawassa et Ageremariam consiste au départ en un terrain vallonné, suivi d'une longue bande relativement plate jusqu'à Moyalē. De manière générale, le terrain est plat et vallonné d'Hawassa à Dilla, vallonné et accidenté/montagneux de Dilla à Ageremariam. Peu après Moyalē, à l'entrée au Kenya, le terrain descend du plateau

éthiopien vers les plaines basses du Kenya septentrional. À ce niveau, la route se déroule dans un terrain généralement plat de Hawassa jusqu'à Dilla et montagneux de Dilla à Ageremariam. Juste après Moyale, à l'approche du Kenya, le terrain jusqu'à Merille River, à l'exception d'un passage montagneux, au nord et au sud de Marsabit. Le long du tracé, la composition du sol est variable : sable, argile limoneuse d'une couleur brunâtre à rouge, sols volcaniques rocheux et pierreux, sols sableux blancs et rouges et sols alluviaux le long des fleuves. Plusieurs tronçons de la route sont exposés à l'érosion.

La route du projet traverse plusieurs zones climatiques : climat chaud tempéré (10°C à 25°C) autour d'Hawassa, climat semi-aride à Moyalē, le climat semi-aride et aride au-delà de Moyalē, en passant par Turbi, Marsabit jusqu'à Merille River. Seuls les hauts plateaux sur le Mont Marsabit enregistrent un climat semi-humide. La pluviométrie le long du tronçon Hawassa-Ageremariam est relativement élevée, allant de 801 à 1800 mm. Toute la zone du projet est marquée par un climat bimodal, avec des précipitations de mars à mai, puis de septembre à décembre, qui varient entre 300 mm dans les zones arides et 1400 mm dans les zones montagneuses. La partie initiale de la zone du projet, entre Hawassa et Ageremariam, compte plusieurs cours d'eau pérennes. Le réseau hydrographique est orienté sud-est. À mesure que la route progresse, elle ne traverse plus de rivières pérennes majeures mais plutôt des cours d'eau saisonniers.

Le type de végétation varie considérablement : dans les basses terres, la végétation naturelle va des pâturages ouverts aux forêts d'acacia en passant par des zones de forêts vierges puis des forêts de feuillus, et enfin de hautes futaies et des broussailles épaisses en altitude. La route longe deux forêts classées, à savoir la Zone forestière prioritaire régionale de Megeda, juste au sud d'Ageremariam, et la Forêt classée du Mont Marsabit. Sur les hauts plateaux de l'intérieur de l'Éthiopie, la végétation consiste essentiellement en eucalyptus, et d'autres plants individuels de différentes espèces ; l'agroforesterie (caractéristique de la zone de Gedeo) se pratique dans diverses localités, sur de très longues distances, le long du tronçon entre Hawassa et Ageremariam.

Toute la zone du projet est très riche en termes de faune et de biodiversité. Le long du tronçon éthiopien de la route, les espèces fauniques présentes sont l'hyène, le renard, le léopard, le singe, le babouin et différentes espèces de chat sauvage. Au Kenya, notamment le long du tronçon de la phase II, la route traverse trois zones fauniques fragiles : la Réserve nationale de Marsabit, la Réserve nationale de Losai et Dida Galgalu. La première abrite des espèces rares et en voie de disparition. La zone contient également un couloir de migration des éléphants, entre la Réserve de chasse de Samburu, le Parc national de Meru et la Réserve nationale de Marsabit. La Forêt classée du Mont Marsabit constitue un habitat unique pour diverses espèces végétales endémiques, rares, menacées ou vulnérables. La phase actuelle du projet ne touche aucun des sites sensibles, excepté une zone proche de Dida Galgalu, qui abrite une zone ornithologique importante (ZOI) de réputation internationale. La mise en œuvre du projet n'affectera aucun de ces sites, la ZOI étant située à plus de 60 km du tracé.

La population totale des districts (woredas) touchés par le projet en terre éthiopienne est estimée à 1349 627 habitants, et à 354 467 habitants dans les districts kényans. Un ménage compte en moyenne 4 à 6 personnes.

La population rurale résidant le long des tronçons éthiopien et kényan de la route du projet pratique essentiellement l'agriculture et l'élevage mais aussi l'agriculture de subsistance. Dans

les centres urbains, les habitants ont de petites entreprises ou sont salariés. Les envois de fonds des travailleurs migrants constituent également une importante source de revenu.

5. Alternatives au projet

Les tronçons entre Hawassa - Ageremariam et Turbi-Moyalē sont des routes existantes et les suggestions de modification du tracé sont peu nombreuses. Le projet consistant en la réfection d'une route existante du côté éthiopien, et le bitumage d'un tronçon du côté Kenyan, aucune alternative à l'ensemble du projet routier n'a été étudiée en tant que telle. Il existe, toutefois, deux voies de contournement requises par les communautés locales et parties prenantes. Celles proposées et analysées, sont localisées à Dilla en Éthiopie où trois options, dont la route existante en zone urbaine, ont été comparées et le tracé présentant le degré d'impact global le plus faible, retenu. De même, les autorités de la ville d'Ageremariam ont sollicité une voie de contournement afin de réduire les coûts d'indemnisation et l'ampleur de la réinstallation sur le tracé existant. Si le tracé de Dilla requiert une évaluation d'impact environnemental détaillée, celui de Ageremariam consiste principalement en un passage d'une voirie à une autre sans impact environnemental et social significatif et ce, dans la mesure où la voirie existe déjà sans aucun impact.

D'un point de vue purement écologique, l'option « sans le projet » est préférable à l'exécution du projet, puisqu'elle permettrait d'éviter toute incidence environnementale négative liée aux activités de réhabilitation de la route. Toutefois, une telle option signifierait renoncer aux avantages socioéconomiques potentiels que la route pourrait engendrer pour les populations locales et l'ensemble de la région. La route du projet est importante aux plans local, national et international. En effet, elle relie de nombreux districts, villes et villages et offre une liaison internationale entre l'Éthiopie et le Kenya via Moyalē. Par conséquent, en termes de bien-être collectif et de développement économique, les avantages liés à l'option « avec le projet » l'emportent sur les effets néfastes induits par le projet.

6. Impacts potentiels et mesures d'atténuation/d'amélioration

La réhabilitation des tronçons Hawassa-Ageremariam, et Turbi-Moyalē constitue l'une des composantes de la construction du corridor Addis-Abeba-Nairobi-Mombasa, dans le cadre du volet Afrique de l'Est du projet de route transafricaine. Ces routes sont appelées à jouer un rôle central dans la promotion du développement dans la région Sud de l'Éthiopie et la région Nord du Kenya. En outre, en tant qu'axe de liaison crucial entre les deux pays, la route permettra d'accroître les échanges entre les pays de la sous-région, de renforcer la sécurité et de faciliter la résolution des conflits dans la zone du projet. La route facilitera l'exploitation de l'énorme potentiel de ressources des régions Sud de l'Éthiopie et Nord du Kenya. Hawassa et Ageremariam sont deux grandes zones de production caféière. Le reste de la région est une importante zone d'élevage et offre de grandes potentialités touristiques. Le Kenya septentrional a également été une zone majeure de prospection pétrolière. Une grande partie de la zone du projet est vulnérable à la sécheresse et à la famine, et doit donc fréquemment faire appel à l'aide alimentaire et humanitaire. L'amélioration de la route devrait permettre d'accroître la rapidité d'intervention en cas d'urgence.

Dotée d'une emprise plus large, d'une géométrie améliorée, d'un revêtement à faible rugosité et de structures de drainage efficaces, la route aménagée devrait améliorer l'écoulement des eaux tout le long du tracé, réduisant ainsi au minimum les problèmes d'érosion et d'envasement en phase d'exploitation. Ces mesures amélioreront sensiblement les conditions de trafic et réduiront les risques d'accident pour les chauffeurs et les autres usagers. Le projet permettra de réduire les coûts d'exploitation des véhicules et les temps de déplacement. L'accès aux services socioéconomiques comme les structures sanitaires, les écoles et les marchés, s'améliorera sensiblement. Le long de la route du projet, des perspectives d'emploi s'ouvriront pour la main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée. La population active créera une demande de services, tels que restauration, hôtellerie et approvisionnement, ce qui contribuera à promouvoir le développement des petites et micro-entreprises. Ainsi, la réfection de la route devrait contribuer à améliorer le niveau de vie et de bien-être socioéconomique des populations de la zone couverte, mais également des usagers de la route venant de régions plus éloignées.

Toutefois, le projet de réhabilitation de la route aura également une incidence environnementale sociale négative, liée aux activités de construction et d'exploitation de la route, si des mesures d'atténuation appropriées ne sont pas prises. Les travaux de défrichage et d'arrachage, l'extraction des matériaux de construction et le compactage par les engins lourds, l'utilisation des voies secondaires et des voies d'accès, le déversement de substances dangereuses comme le carburant et les huiles, engendreront une érosion des sols et de la pollution.

De même, le défrichage durant l'opération d'élargissement de la voie, la construction des voies routières, l'exploitation des carrières et les installations de l'entrepreneur (chantiers, production des agrégats et centrales de production d'asphalte) risque de détruire la végétation et de provoquer une intrusion visuelle. Pour atténuer ces nuisances, le défrichage sera limité aux zones strictement nécessaires au projet, des logements temporaires seront construits, les travaux de construction de la route tiendront compte de la saison sèche et le projet assurera le revêtement des fossés de drainage latéral et de dérivation, la plantation de gazon sur les surfaces du sol exposées à l'érosion hydrique et éolienne, la remise en état des carrières d'emprunt, des voies secondaires et des voies d'accès, après l'achèvement des travaux de construction. Les carrières et les installations de chantier seront sélectionnées avec soin en évitant les forêts, et les zones affectées par des activités temporaires (telles que carrières d'emprunt, chantiers et voies d'accès) seront réhabilitées et replantées. La coupe aveugle de la végétation par la main-d'œuvre affectée aux travaux de construction sera interdite.

La qualité de l'air peut être affectée par l'intensification du trafic résultant du meilleur état de la route et par les engins utilisés durant la construction. Des mesures adéquates, dont l'entretien régulier et approprié des équipements à moteur diesel durant la construction, seront mises en œuvre. Il est également prévu de faire respecter strictement dans les deux pays les réglementations relatives à la visite technique des véhicules et à l'utilisation de véhicules ayant dépassé l'âge-limite.

La qualité des ressources en eau risque également d'être touchée, du fait des travaux d'excavation, des déversements de substances dangereuses. En outre, l'utilisation des ressources en eau peut engendrer des conflits avec les consommateurs existants. Au nombre des mesures d'atténuation recommandées figurent la réalisation d'ouvrages de drainage transversaux durant la saison sèche, le stockage et la manipulation appropriés des substances dangereuses, et

l'aménagement de sources d'approvisionnement en eau pour les travaux de construction et les besoins des chantiers.

Les poussières et le bruit constitueront également des nuisances lors des activités de terrassement, du transport des matériaux de construction et de la préparation des agrégats. Les mesures suivantes permettront de les atténuer : limitation des vitesses de circulation et arrosage régulier des voies secondaires et autres sites de construction actifs (le cas échéant) ; construction des installations de chantier loin des récepteurs fragiles comme les établissements humains, les points d'eau, les écoles, les centres de santé et les lieux de culte. Des vêtements de protection seront distribués à la main-d'œuvre chargée des travaux routiers.

La faune peut être affectée par les perturbations et la fragmentation de son habitat, ainsi que par les obstacles aux déplacements des animaux de part et d'autre de la route. Le projet augmente également le risque de mort accidentelle d'animaux, lié à l'extraction et au transport des matériaux de construction, à l'augmentation du volume et de la vitesse du trafic (durant la phase d'exploitation) et aux obstructions causées par l'élévation des remblais sur certains tronçons. Pour atténuer ces impacts, le projet évitera d'implanter les carrières, les bancs d'emprunt et les installations de chantier de l'entrepreneur dans les réserves et les zones fauniques vulnérables. En outre, des panneaux d'avertissement seront dressés pour sensibiliser les ouvriers des chantiers et les usagers de la route.

Le braconnage de l'ivoire à des fins commerciales reste une préoccupation majeure dans le Nord du Kenya, du fait notamment de la proximité des marchés de contrebande d'ivoire en Éthiopie et en Somalie, mais également des armes à feu détenues illégalement par les populations locales. Les structures mises en place par les pouvoirs publics pour la protection et la gestion de la faune dans cette zone souffrent cruellement d'une pénurie de main-d'œuvre et de ressources, et des difficultés d'accès. Il conviendra de renforcer les capacités de ces institutions gouvernementales pour réduire le risque de braconnage. L'amélioration de l'accès qu'offre la route facilitera la lutte contre le braconnage et améliorera la sécurité. Le réseau routier ainsi amélioré devrait faciliter la mise en place des dispositions de sécurité nécessaires.

L'augmentation du trafic et de la vitesse de circulation accroîtra les risques d'accidents de la circulation impliquant des piétons, des ressortissants des communautés riveraines et des animaux domestiques. Ces effets peuvent être atténués par les mesures suivantes : élaboration de plans de gestion de la circulation incluant l'installation de panneaux de signalisation bien visibles, la réduction de la vitesse maximale, la construction de dos d'âne, la sensibilisation des chauffeurs du projet à la nécessité de conduire avec prudence, la réduction des niveaux de poussière, la sensibilisation des communautés riveraines (y compris les enfants) et des usagers de la route par une vaste campagne de sécurité routière.

Les projets de route, en particulier d'autoroutes de ce type, ont pour effet d'accroître l'incidence des MST/VIH/SIDA le long des routes. Des campagnes de sensibilisation à ces fléaux seront menées en direction des communautés locales, de la main-d'œuvre et des usagers de la route, pour les sensibiliser à la prévention de ces infections.

Les taux élevés d'urbanisation et d'immigration le long de la route du projet induiront une demande beaucoup plus forte de services d'infrastructure et de ressources naturelles comme l'eau et le bois de chauffe. Par ailleurs, la facilitation du transport du charbon et du bois de

chauffe vers les centres urbains plus importants au-delà de la zone du projet constituera une menace sérieuse pour les forêts et les zones arborées autour de la route du projet.

Le projet engendrera des réquisitions de terrains, la destruction de bâtiments, le déboisement et la perte de cultures et de moyens de subsistance. Le long du tronçon Hawassa-Ageremariam, en Éthiopie, la route aura un impact sur les terres agricoles, les cultures et les espaces arborés. Quelque 42,97 hectares de terres cultivables seront touchés par le nouveau tracé et l'élargissement de l'emprise, dont 31 922 arbres (fruitiers et autres) et 284 535 plants de différents types de cultures commerciales et vivrières, telles que caféiers, khâts et bananiers d'Abyssinie. Un grand nombre d'eucalyptus (328 648) utilisés pour la construction et le bois de chauffe seront touchés. Dans les villes et les villages situés le long de la route du projet, plusieurs PAP (propriétés/personnes affectées par le projet) perdront leurs habitations et, dans une certaine mesure, leurs activités commerciales. De même, des équipements collectifs, tels que poteaux électriques et poteaux téléphoniques, seront également affectés. Selon les estimations, les logements affectés par le projet seraient au nombre de 1040 (311 constructions recouvertes de chaume, 718 constructions couvertes de tôle ondulée et 11 constructions en feuilles de tôle). Seront également touchées les habitations et les clôtures de 5 stations d'essence, des terres agricoles et des zones arborées appartenant à 285 PAP, ce qui porte à 1330 le nombre total de personnes affectées. Les équipements collectifs concernés sont notamment 2944 poteaux électriques et transformateurs, et 61 poteaux téléphoniques et boîtiers. Le montant total des indemnités pour l'ensemble des biens concernés est estimé à environ 117 650 232 Birr (6 961 552 USD).

Sur le tronçon Turbi-Moyalē, au Kenya, les travaux de réfection de la route du projet affecteront 1153 propriétés, toutes catégories confondues, dont 401 abritant des structures/bâtiments. De même, 326 PAP clôturées et 186 PAP plantées d'arbres et/ou de cultures seront touchées. De toute évidence, ces chiffres ne reflètent pas le nombre total d'entités affectées par la route du projet, notamment parce que certains biens entrent dans plusieurs catégories. Par exemple, une PAP peut abriter une structure, être clôturée et être plantée d'arbres ou de cultures. Il est donc plus pertinent de calculer le nombre de biens concernés que le nombre de personnes touchées. Le montant total des indemnités pour l'ensemble des biens affectés, y compris les biens publics est estimé à environ 138.108,166 Ksh (1.543,108 USD).

Aucun site archéologique répertorié ne sera touché par la route du projet. Toutefois, un certain nombre de tombes pourraient être déplacées.

7. Gestion environnementale et sociale

Les études d'impact environnemental et social (EIES) des deux tronçons de la route du projet intègrent des Plans de gestion environnementale et sociale (PGES) qui prévoient des mesures d'atténuation et de suivi ainsi que des actions institutionnelles à prendre durant les phases d'études techniques, de préparation de la mise en œuvre (préparation des documents d'appel d'offres), de construction et d'exploitation du projet, en vue d'éliminer ou d'atténuer les effets négatifs sur l'environnement. Ces plans font partie intégrante du projet et visent à obliger l'entrepreneur, durant la phase de construction, et le public, en phase d'exploitation, à respecter les normes minimales de protection de l'environnement. Ils doivent également permettre d'évaluer le degré de réalisation (succès ou échec) des objectifs fixés dans le cadre des mesures d'atténuation en vue de réduire, d'identifier les impacts imprévus et de proposer rapidement des mesures d'atténuation.

Durant la phase de la construction, la responsabilité en matière d'atténuation des effets nuisibles pour l'environnement ainsi que la mise en œuvre des mesures prévues incombera à l'entrepreneur. Les travaux de ce derniers seront supervisés par l'ingénieur résident et l'inspecteur en environnement nommé par l'EMST, en l'Éthiopie, et par l'ingénieur résident et l'ESU, au sein du KeNHA, au Kenya.

Après la fin des travaux, la responsabilité de la gestion environnementale le long de la route du projet incombera à l'EMST, pour l'Éthiopie, et à l'ESU, pour le Kenya.

Concernant certaines des mesures d'atténuation proposées (notamment la campagne de sécurité routière, le programme de prévention et de sensibilisation au VIH/SIDA, les impacts sur la faune et la flore), les autorités locales et nationales dotées de mandats spécifiques participeront à la supervision pendant et après la phase de construction. Ce sont notamment les directions chargées de la protection de la forêt et de la faune, les autorités sanitaires et la police de la circulation.

Les coûts estimatifs de la gestion et des mesures d'atténuation se présentent comme suit :

Route Hawassa-Ageremariam

	Birr éthiopien	USD
Plan de réinstallation (dont coût du déplacement des infrastructures)	117 650 232	6 961 552
Atténuation des effets sur l'environnement	10 705 000	633 432
Sensibilisation à la santé publique et la sécurité (incluse dans le devis de l'ingénieur)		
Programme de prévention du VIH/SIDA	1 200 000	71 006
Campagne de sécurité routière	2 000 000	118 343
Environnementaliste	338 000	20 000
Formation du spécialiste de la gestion de l'environnement	507 000	30 000
Surveillance de routine de l'environnement (y compris réinstallation et dédommagement)	2 690 000	159 172
COÛT TOTAL GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE Taux de change : 16,9 USD = 1 ETB	133 090 232	7 875 162

Route Moyalé- Rivière Turbi

	Shillings du Kenya	USD
Plan de réinstallation (hors coût du déplacement des infrastructures)	86 849 987	962 235
Coût de relocalisation d'infrastructures publiques (électricité et télécommunications)	15 636 755	174 712
Atténuation des effets sur l'environnement	23 100 000	258 101
Suivi environnemental	7 950 000	
Campagne de sécurité routière (incluse dans le devis de l'ingénieur)		
Programme de prévention du VIH/SIDA	12 521 424	139 904
COÛT TOTAL GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	138 108 166	1 543 108

Taux de change : 1 USD = 89,5 KSh

8. Programme de suivi

Un suivi environnemental sera nécessaire durant les phases de mise en œuvre et d'exploitation du projet, pour garantir une mise en œuvre correcte des recommandations des études d'impact environnemental (EIE). Le contrôle des paramètres environnementaux permettra d'identifier les problèmes éventuels liés aux activités d'aménagement routier et d'appliquer sans délai des mesures correctives efficaces.

Les aspects majeurs devant faire l'objet de suivi sont notamment l'acquisition des terres et la restauration des sols à la fin des travaux ; l'emplacement et l'exploitation des carrières ainsi que les conditions de transport ; la mise en place et l'exploitation des installations de chantier de l'entrepreneur ; l'érosion des sols et l'envasement ; le drainage ; la pollution des eaux et les incidences sur l'approvisionnement en eau des usagers existants /la concurrence pour l'eau, la gestion ou l'élimination des déchets, les effets sur la flore et la faune et les questions de sécurité routière.

Une description détaillée des plans de suivi environnemental proposés figure dans les rapports d'EIES. Ces plans présentent les problèmes environnementaux identifiés, les mesures d'atténuation, les indicateurs à suivre, les responsabilités en matière de suivi, la durée et la fréquence du suivi, et le coût estimatif des activités de suivi. Le tableau ci-dessous présente quelques indicateurs de suivi :

Aspects à suivre/Impacts	Indicateurs
Érosion des sols	Niveaux de sédimentation et des détritres dans les fossés de drainage latéraux et les ponceaux
Drainage	Nombre d'ouvrages de drainage opérationnels
Pollution des sources d'eau	Données sur la qualité de l'eau
Pollution atmosphérique et sonore	Nombre de plaintes reçues
Gestion des déchets	Volume des déchets sur le site Nombre de décharges
Sécurité routière	Nombre d'accidents mortels
Végétation / flore	Nombre d'arbres plantés
Faune	Nombre d'animaux sauvages tués
Perte de biens et de moyens de subsistance	Nombre de ménages réinstallés / dédommagés

Les responsabilités en matière de suivi sont réparties entre l'entrepreneur, l'ingénieur résident, de l'ERA en Éthiopie et du KeNHA au Kenya. Les plans de suivi présupposent que les diverses institutions gouvernementales concernées recevront les dotations budgétaires nécessaires pour assurer un suivi efficace. Si cela s'avère infaisable à court terme, l'ERA ou le KeNHA, selon le cas, pourraient envisager de recruter sur une courte période une équipe d'experts pluridisciplinaire.

9. Consultations du public et diffusion de l'information

Éthiopie : tronçon Hawasa-Ageremariam

Des consultations ont été tenues avec les principales parties prenantes dans les différentes localités situées le long de la route du projet d'octobre 2009 à février 2010 sur différents sites, à savoir : Hawasa Zuria woreda, Dale Woreda, Aleta Chuko Woreda, les villes de Dilla et d'Ageremariam. Ont participé à ces consultations les représentants des différentes administrations, leurs bureaux sectoriels compétents, les responsables des différentes organisations et les représentants des résidents des localités respectives. À Aposto, Chuko et Dilla, des organisations non gouvernementales (ONG) ont également été consultées. En outre, des discussions en bordure de route ont été conduites avec la police de la circulation et des résidents. Les questions ont été soulevées par les communautés pour être prises en compte par ERA, comprennent :

- La construction de voies piétonnes adéquates ;
- L'élargissement de l'emprise ;
- La construction de gares de taxis et de bus ;
- L'érection de panneaux signalétiques ;
- La construction de systèmes appropriés de drainage

Les points de consensus atteints au cours des discussions se résument comme suit : (i) l'adhésion au projet est jugée forte ; (ii) les communautés ont plutôt exprimé leur inquiétude sur les retards éventuels du projet ; (iii) elles ont révélé leur disponibilité à coopérer dans des domaines tels que la démolition des maisons et autres biens expropriés durant la mise en œuvre du projet ; (iv) les communautés entrevoient le projet comme étant un outil majeur pour l'exportation et le commerce local ; (v) la réhabilitation de la route est importante pour le développement du secteur agricole/l'économie locale et l'amélioration du statut socio-économique de la population locale et

(vi) les activités de construction auront des impacts négatifs au nombre desquels la déforestation et les pertes de terres, les perturbations et les menaces sur la faune, l'augmentation des risques d'accidents pesant sur les piétons et le bétail, les contraintes au mouvement du bétail causées par les sections de route en remblais et les nuisances causées par la poussière.

Les principaux points de consensus dégagés au cours des discussions tenues avec les experts techniques et administratifs.

- L'administration de Woreda manifesté leur volonté à apporter une assistance aux populations victimes des expropriations de terrains cultivables ou habitations en vue de la construction (emprise, contournements ainsi que pour tout autre motif de construction) ; bien que consciente des dommages qu'il pourra lui causer, la communauté accueille favorablement le projet de construction de la route.
- Un appui spécifique et une priorité seront accordés par l'administration et la communauté de Woreda aux ménages dirigés par les femmes si ceux-ci sont affectés par la construction de la route.
- Elles faciliteront la mise en œuvre efficace des travaux de construction et apporteront d'autres appuis administratifs, si nécessaire.
- Elles faciliteront l'emploi de la main-d'œuvre locale.

Il a été recommandé d'aménager la route suivant le tracé existant de façon à relier l'ensemble des villes et villages présents le long de la route et à réduire au minimum les risques de destruction de bâtiments existants et d'activités commerciales. Toutefois, les améliorations nécessaires pour satisfaire aux normes techniques ont été acceptées, notamment, les deux voies de contournement pour les villes de Dilla et d'Ageremariam, qui avaient été demandées. Cette demande de construction de nouvelles routes (en conformité avec les plans directeurs) résulte de la largeur insuffisante de l'emprise pour laquelle il aurait fallu démolir plusieurs habitations et autres biens.

Pour répondre à toutes ces préoccupations, des mesures d'atténuation et/ou de dédommagement sont mises en place pour réduire les impacts, susmentionnés ou potentiels, des activités de construction de la route.

En vertu des clauses de diffusion publique, ERA publiera l'EIES et le RAP en Amharic et dans les langues locales, notamment, en Oromiffa, Sidama et en Gedeo et mettra des copies à la disposition des autorités régionales et de Woreda accompagnées d'une lettre. Les moyens de communication utilisés sont variés et comprennent, entre autres :

- a) la publication sur le site Web de ERA ;
- b) la publication dans la presse écrite locale ;
- c) les annonces dans les stations de radio locales ;
- d) la mise à disposition/le postage dans une panoplie d'endroits accessibles au public tels que les bureaux de Woreda, les mairies et les bureaux administratifs de Kebele ;
- e) la publication sur le site Web de la Banque Africaine de Développement (BAD).

Kenya : Tronçon Turbi-Moyalē

Au cours des enquêtes de terrain, des réunions ont été tenues à Sololo, Logologo, Turbi, Moyalē, Laisamis, Bubisa et Merille, auxquelles ont pris part les responsables de district, les chefs traditionnels, les représentants d'autres gouvernements locaux, les anciens et d'autres membres des communautés (dont les femmes et les jeunes). Des échanges ont également eu lieu avec les usagers de la route, les opérateurs de transport (camionneurs, opérateurs des véhicules de transport public, propriétaires de véhicules et inspecteurs d'autobus). Pour la préparation du Plan de réinstallation, des consultations approfondies ont été organisées pour informer les personnes affectées par le projet sur les modalités et les procédures d'acquisition des terres

Les parties prenantes ont fait part des préoccupations suivantes :

- le paiement des indemnités dues aux populations. En lieu et place du paiement par personnes interposées comme les chefs, les populations préfèrent être payées en espèces, par l'intermédiaire d'une banque. Les personnes affectées par le projet ouvriront un compte dans un établissement bancaire où seront déposés les fonds ;
- la non-reconnaissance de leurs droits fonciers, étant donné qu'ils ne possèdent pas tous un titre de propriété sur les terres et les biens qui seront affectés ;
- les procédures incomplètes de transfert de terres, en ce qui concerne notamment les terres héritées, et les difficultés qui pourraient en résulter pour bénéficier d'une indemnité et/ou d'une reconnaissance légale en tant que propriétaires ;
- la perception d'une indemnité juste, dans des délais raisonnables, pour les terres et les propriétés expropriées, y compris la procédure de règlement des indemnités d'expropriation ;
- l'évaluation des différents types de terres/arbres expropriés ;
- la nécessité d'élaborer une procédure de règlement des griefs. À cet égard, des comités de réclamations ont été institués de commun accord et des comités provisoires proposés ;
- la nécessité d'un complément d'information sur la procédure d'acquisition foncière ;
- l'expropriation foncière et l'indemnisation (terres privées, terrains communautaires et pâturages, cultures et propriétés, etc.) ;
- les dommages causés aux infrastructures (marchés, écoles, points d'eau, etc.) ;
- l'incidence sur les moyens de subsistance (par exemple élevage, accès aux pâturages) ;
- les perspectives d'emploi ;
- les relations intercommunautaires ;

- la gestion et le suivi des travaux routiers.

Les préoccupations exprimées au cours des consultations et les informations fournies en retour ont été prises en compte dans les analyses d'impact environnemental et social, et des recommandations ont été formulées pour la conception, la construction et l'exploitation de la route du projet, ainsi que la mise en œuvre des plans de réinstallation.

10. Initiatives complémentaires

Réinstallation/Indemnisation

Un Plan de réinstallation a été élaboré pour la route Hawassa-Ageremariam, dont le résumé est joint en annexe 1. Au total, 1330 personnes subiront un préjudice, qui revêtira la forme d'une perte de bâtiments, de cultures et/ou d'arbres. Des terres agricoles et des arbres sur le domaine public seront également touchés. Le coût total de la mise en œuvre et du suivi du plan de réinstallation, y compris le déplacement des infrastructures, est estimé à 6 961 552 dollars EU.

Un Plan de réinstallation a également été préparé pour la route Turbi-Moyalē, dont le résumé figure à l'annexe 2. Le long de l'axe Turbi-Moyalē, 1153 propriétés et biens appartenant aux communautés seront affectés par les travaux de réfection de la route. Parmi les propriétés affectées, 401 abritent des structures/bâtiments. De même, 326 PAP sont clôturées et 186 sont plantées d'arbres et/ou de cultures. De toute évidence, ces chiffres ne reflètent pas le nombre total d'entités affectées par la route du projet, notamment parce que certains biens entrent dans plusieurs catégories. Par exemple, une PAP peut abriter structure, être clôturée et être plantée d'arbres ou de cultures. Il est donc plus pertinent de calculer le nombre de biens concernés que le nombre de personnes touchées. Le coût total du Plan d'action de réinstallation est estimé à 962 235 dollars EU, y compris les frais de délocalisation des équipements collectifs, d'exécution, d'administration et de suivi.

Campagne de sensibilisation à la sécurité routière

Les consultations publiques ont abordé la question de la sécurité routière le long des tronçons entre Hawassa et Ageremariam et entre Turbi et Moyalē. Des observations sur les aspects techniques et ainsi que des propositions de campagne de sensibilisation à la sécurité routière ont été formulées dans les rapports EIES et prises en compte dans le devis estimatif. Pour les deux tronçons, les coûts de la campagne de sensibilisation à la sécurité routière ont été pris en compte dans le devis de l'ingénieur.

Sensibilisation et prévention du VIH/SIDA

Concernant les deux tronçons éthiopien et kényan de la route du projet, l'entrepreneur est tenu d'organiser une campagne de sensibilisation aux MST/VIH/SIDA, à l'intention de la main-d'œuvre et des communautés locales. Les coûts de mise en œuvre de cette campagne de sensibilisation ont été pris en compte dans les coûts d'atténuation et de gestion des impacts environnementaux figurant dans les rapports d'EIES pour les deux routes Hawassa-Ageremariam et Turbi-Moyalē.

11. Conclusion

Les travaux de réhabilitation et de réfection des tronçons Hawassa-Ageremariam et Turbi-Moyalē concernent des tracés existants, et comportent des améliorations mineures aux endroits où c'est nécessaire. Toutefois, cela ne signifie pas que la route n'aura pas d'impact négatif sur l'environnement, en dépit de sa contribution positive. Le projet engendrera des avantages substantiels pour la région australe de l'Éthiopie et la région orientale du Kenya, du fait que le tronçon constitue un maillon essentiel de la Route transafricaine de l'Est, reliant l'Éthiopie enclavée au port de Mombasa. La route améliorée stimulera la croissance des économies nationales et locales des deux pays. En effet, elle contribuera à la promotion des échanges transfrontaliers, facilitera l'accès aux marchés de bétail, renforcera la sécurité, favorisera la promotion du tourisme et permettra une plus grande rapidité de réaction en cas d'urgence.

La construction et l'exploitation de la route du projet produiront également un certain nombre d'effets néfastes sur l'environnement. Ce sont notamment l'érosion des sols, la concurrence pour l'eau et la pollution des points d'eau, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, la perte de la faune, les accidents mortels d'animaux et les problèmes de sécurité du trafic pour les communautés locales et leur bétail. Des mesures d'atténuation ont été proposées dans tous les cas, et des plans de gestion environnementale ont été élaborés. Par ailleurs, les détails concernant les mesures d'atténuation des effets physiques, techniques et de bio-ingénierie ont été quantifiés, intégrés au devis estimatif et précisés dans les stipulations contractuelles et les spécifications techniques.

Toutefois, l'impact le plus notable reste les expropriations nécessaires pour l'élargissement de l'emprise et des routes de réserves ainsi que la destruction conséquente des bâtiments, arbres et cultures. Des mesures pour atténuer cet impact ont été prévues dans les Plans d'action pour la réinstallation, tant en Éthiopie qu'au Kenya.

En dernière analyse donc, s'il est vrai que ce projet routier produira des impacts négatifs sur l'environnement, ils ne sont pas de trop grande ampleur, car les routes suivent le tracé existant. Par conséquent, le projet peut être mis en œuvre avec un minimum d'incidence sur l'environnement, à condition que les mesures d'atténuation proposées soient mises en œuvre et assorties d'une supervision et d'un suivi adéquats.

12. Références et contacts

Références

- i) Directives intégrées pour l'évaluation de l'impact environnemental et social (Annexe 7, Route et chemin de fer) ; janvier 2004.
- ii) Plan d'action pour la réinstallation et l'acquisition des terres, projet de réhabilitation de la route Hawassa-Ageremariam, *SAI Consulting Engineers* (Inde) et *Highway Engineers and Consultants PLC* (Éthiopie), février 2011.
- iii) Rapport de l'Étude d'impact environnemental et social, projet de la route Merille River-Moyalē ; *Egis BCEOM International* ; janvier 2009.
- iv) Mise à jour du Plan d'action pour la réinstallation du projet de la route Merille

River-Moyalē, *Egis BCEOM International*, juillet 2011.

Contacts

Ethiopian Roads Authority
P. O. Box 1770,
Addis Ababa, Ethiopia
Tel: +25 11 530423 or 513227
Fax: +25 11 51 48 66

Ministry of Roads
Ngong Road
P.O. Box 30260
Nairobi, Kenya
Tel: +254 020 2723101 / 88
+254 020 2713135

The Kenya National Highway Authority
Blueshield Towers
Hospital Road, Upper Hill
P.O. Box 49712 -00100
Nairobi, Kenya.

Tel. +254 020 8013842
e-mail: info@kenha.co.ke
Site Internet : www.kenha.co.ke

ANNEXE AU RÉSUMÉ DE L'EIES
RÉSUMÉ DU PLAN DE RÉINSTALLATION
POUR L'INDEMNISATION ET LA RÉINSTALLATION

Nom du projet : **Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba, Phase III**
Réhabilitation de la route Hawassa - Ageremariam

Pays : **Éthiopie**

Numéro du projet : **P-Z1-DBO-070**

Description du projet et de la zone du projet

La réhabilitation de la route Hawassa-Ageremariam s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par le gouvernement de l'Éthiopie, en sa qualité de membre du COMESA, pour améliorer les normes du service routier de la Route transafricaine de l'Est, qui part d'Addis-Abeba, traverse Ageremariam à la frontière du Kenya, puis Moyalē, Marsabit, Merille River, Isiolo, et Nairobi, avant d'atteindre le port de Mombasa sur la côte kényane. La route du projet part du début de la ville d'Ageremariam, et plus spécifiquement d'un pont situé à Tikur Wuha. La ville d'Hawassa, capitale des SNNPR, se trouve à quelque 275 km au sud d'Addis-Abeba. La route du projet traverse un nombre de villes importantes, à savoir Hawassa, Aposto, Chuko, Dilla, Yirga Chefe, Fisseha Genet pour aboutir à la ville d'Ageremariam. Elle traverse deux régions administratives, en l'occurrence SNNPR (Nations, Nationalités et peuples de la région du Sud) et la Région des Oromia, plus de 90 % de la route étant situés en SNNPR. Elle traverse 11 woredas dans les zones administratives de Sidama et Gedeo des SNNPR, et 2 woredas dans la zone de Borana de la Région des Oromia. La route du projet traverse en grande partie un terrain vallonné, après quoi elle entame un terrain essentiellement plat à mesure qu'elle approche de la frontière. La route Hawassa-Ageremariam est actuellement en très mauvais état, ce qui entrave les échanges commerciaux entre l'Éthiopie et le Kenya, ainsi que le développement socioéconomique de la région desservie.

La réfection de la route Hawassa-Ageremariam consiste en l'élargissement de la route existante, dont la chaussée mesure 5,5 m et les accotements 0,5 m de part et d'autre, pour lui donner chaussée de 7 m et des accotements de 1,5 m de part et d'autre de la chaussée en terrain plat et vallonné ou une chaussée de 7 m et des accotements variables en terrain montagneux/escarpé. Les réalignements verticaux et horizontaux du tracé seront nécessaires pour satisfaire aux normes DS3 et des ouvrages de drainage seront intégrés, si nécessaire.

Impacts potentiels

L'importante zone de culture caféière au sud de l'Éthiopie à la capitale régionale Hawassa d'une part et à la capitale nationale Addis-Abeba d'autre part. Elle stimulera le développement des régions au Nord du Kenya et au Sud de l'Éthiopie, en assurant une liaison d'une importance capitale entre les deux pays, qui devrait à son tour accroître les échanges entre les pays de la sous-région, renforcer la sécurité et faciliter la résolution des conflits dans la zone du projet. Actuellement, le seul accès de l'Éthiopie à la mer est le port de Djibouti. La route offrira donc à l'Éthiopie enclavée une solution de rechange viable d'accès à la mer par le port de Mombasa au Kenya. L'agriculture et l'élevage constituant les principales activités économiques d'une bonne partie de la zone du projet, le projet offrira des débouchés pour la commercialisation des produits agricoles et du bétail. L'amélioration de la route devrait permettre d'accroître la rapidité des interventions d'urgence dans les zones au Sud de l'Éthiopie exposées à la sécheresse.

Au nombre des impacts éventuels sur l'environnement figurent l'érosion des sols, le déboisement, les dégâts à la végétation naturelle, la perturbation des habitats et des déplacements des animaux sauvages, la mort accidentelle d'animaux sauvages, le braconnage, l'intrusion visuelle, la pollution de l'air par les poussières, les nuisances sonores et la pollution de l'eau. Les impacts sociaux concernent notamment les accidents de la circulation, la propagation des MST/VIH/SIDA, l'urbanisation accrue et la pression consécutive sur les ressources naturelles, notamment l'eau et le bois de chauffe.

La réfection de la route du projet aura un impact sur les terres agricoles, les cultures permanentes et les arbres. Près de 42,97 hectares de terres cultivables seront touchés du fait du nouveau tracé et de l'élargissement de l'emprise, dont 31 922 arbres (fruitiers et autres), et 284 535 plants de différents types de cultures commerciales et

vivrières, telles que les caféiers, le khât et le bananier d'Abyssinie. Un grand nombre d'eucalyptus (328648) servant à la construction et au bois de chauffe sera également affecté. Dans les villes et les villages situés le long de la route du projet les PAP perdront leurs habitations et, dans une certaine mesure, leurs activités commerciales. De même, des équipements collectifs, tels que les poteaux électriques, les poteaux de ligne téléphonique, seront également affectés. Selon les estimations, les logements affectés par le projet seraient au nombre de 1040 (311 constructions recouvertes de chaume, 718 constructions couvertes de tôle ondulée et 11 constructions en feuilles de tôle). Seront également touchées les habitations et les clôtures de 5 stations d'essence, des terres agricoles et des zones arborées appartenant à 285 PAP, ce qui porte à 1330 le nombre total de personnes affectées. Les équipements collectifs concernés sont notamment 2944 poteaux électriques et transformateurs, et 61 poteaux téléphoniques et boîtiers. Le montant total des indemnités pour l'ensemble des biens affectés est estimé à environ 117 650 232 Birr (6 961 552 USD).

Les travaux du projet auront un impact sur les ménages du fait des expropriations de terrains. Bien que des maisons et autres structures soient affectées, les PAP reculeront à l'intérieur de leurs parcelles et n'auront pas à se déplacer sur de nouveaux sites sous la forme de relocalisation ou de réinstallation dans de nouveaux espaces. De manière générale, dans le corridor routier, les ménages ne perdront pas de terres agricoles de façon permanente, sauf certains qui pourraient perdre des bandes de terre arables ou des maisons pendant la mise en œuvre du projet du fait des déviations. Par conséquent, aucun ménage ne devrait opter pour une réinstallation en d'autres endroits suite à la réquisition de ses terres ou de la démolition de sa maison par le projet routier. Les PAP dont les maisons seront démolies pour raison d'élargissement de l'emprise seront réinstallées soit sur le reste du terrain qu'elles possèdent déjà ou dans le voisinage, sans perturber leur réseau social.

Responsabilité organisationnelle et exécution du Plan d'action de réinstallation

La Régie éthiopienne des routes (ERA) créera et animera un comité de mise en œuvre de la réinstallation (RIC) dans chaque woreda touché par la route du projet. Ce comité comprendra les représentants de l'administration locale (l'Administrateur du woreda étant le président du comité), les représentants des personnes affectées par le projet (PAP) et d'autres personnes influentes, y compris les ONG et organisations communautaires. La mise en œuvre effective du Plan de réinstallation sera conduite par l'ERA, tandis que le RIC coordonnera et traitera tous les problèmes rencontrés durant la planification et l'exécution du Plan d'action de réinstallation. L'ERA élaborera donc un calendrier d'exécution prenant en compte toutes les activités de réinstallation, allant de la préparation à l'exécution. Le RIC rendra compte de l'état d'avancement du Plan de réinstallation à ERA et aux pouvoirs publics locaux tous les mois. Il apportera également son concours à ERA dans le suivi des activités du Plan de réinstallation. La supervision et le suivi au jour le jour seront assurés par les ingénieurs du projet de la route. La supervision et le suivi périodique seront organisés par l'ERA et l'EPA et les ONG locales, les organisations communautaires et les organisations confessionnelles, pour le compte des communautés.

Les directions et services de l'ERA, particulièrement la Direction de la surveillance et de la sécurité environnementales (EMST), la Direction de la construction et de la gestion des contrats (CCID) et le Service des droits de passage possèdent les compétences nécessaires pour gérer le Plan de réinstallation dans les délais prévus par le calendrier d'exécution. L'ERA sera responsable de la mise en œuvre du processus d'indemnisation et de la réinstallation des PAP, une fois les nouveaux sites sélectionnés et préparés à cet effet. Les responsables des administrations de zone, de woreda, des municipalités, de kebele urbain et rural de la zone du projet seront consultés.

Les États régionaux des SNNPR et d'Oromia joueront un rôle important dans la mise en œuvre du présent PAR dans leurs régions respectives. Ils faciliteront la mise en œuvre en fournissant un appui et des conseils aux administrations des woreda traversés par la route du projet. Les administrations des woreda sont responsables, au plan juridique, de l'attribution des terres aux PAP qui ont perdu leurs terres aux fins de la construction de la route, ainsi que du suivi étroit et de la supervision de la mise en œuvre du présent PAR, tel que décrit dans ce document.

Consultations du public et des collectivités locales

Des consultations publiques ont été tenues à différents moments, entre octobre 2009 et février 2010, avec les autorités en charge des zones, des woreda et des kebele ; avec les PAP, les anciens et les représentants des femmes, et les chefs de bureaux sectoriels dans chaque ville et village des woreda traversés par la route du projet. La Constitution de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, en son article 43 n°2, réaffirme également le droit à la participation du public aux politiques et projets qui affectent leur existence. Des consultations avec le grand public et les parties

prenantes se sont tenues dans toutes les villes et dans les kebeles (ruraux et urbains) situés le long de la route du projet. Des consultations ont été tenues avec les différents groupes communautaires résidant dans la zone couverte par le projet. Ces consultations se sont déroulées sous forme de réunions et de discussions de groupe. Différents groupes d'organisations publiques et privées, des groupes communautaires, des personnes affectées par le projet (PAP), et des intervenants individuels ont participé aux consultations du public et avec les parties prenantes dans les villes d'Aposto, de Yirgale, Chuko, Dilla, et d'Ageremariam comprennent.

Au cours des consultations publiques tenues dans les villes citées, les questions examinées comprenaient les impacts potentiels, les procédures légales et le processus de paiement des indemnités, les mécanismes de règlement des griefs, la participation des PAP aux comités d'indemnisation, la réinstallation des PAP, le cas échéant, l'opinion et les suggestions des participants et des PAP sur les voies de contournement, les normes de conception, la largeur de l'emprise, le rôle et la responsabilité des autorités de woreda. Les consultations ont fait apparaître que l'amélioration de la route est perçue comme un moyen de facilitation du transport des voyageurs et des produits de base, d'amélioration de l'accès aux marchés de bétail, de promotion des échanges et de développement des activités économiques et sociales. Toutefois, les populations se sont préoccupées de ce que la réfection de la route le long du tracé existant pourrait entraîner la destruction de bâtiments existants et des activités commerciales, une augmentation du nombre d'accidents de la route et des pressions sur les ressources, d'où la nécessité de prendre des mesures d'atténuation et d'indemnisation.

Cadre juridique et institutionnel

L'instrument politique et juridique le plus important régissant les questions relatives à l'indemnisation et la réinstallation dans le pays est la Constitution de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, qui comporte des dispositions concernant les différents sujets suivants : régime foncier, expropriation, indemnisation, consultation du public, questions de genre et d'ordre environnemental. Les autres documents juridiques pertinents sont notamment

- la Proclamation sur l'expropriation des biens immobiliers et le versement d'indemnisation n° 455/2005, qui traite de l'appropriation du sol pour la réalisation par le gouvernement d'activités liées au développement, de la détermination de l'indemnité à verser à la personne expropriée de ses avoirs immobiliers ;
- le Cadre général de réinstallation de la Régie éthiopienne des routes (ERA), qui fournit les principes directeurs élaborés par ERA relatifs à la réinstallation, la réhabilitation et l'indemnisation.
- la Proclamation sur l'utilisation des terres et du droit de passage, n° 47/1975, article 7(72), qui dispose que le gouvernement est tenu de verser une juste indemnité pour toute propriété se trouvant sur le droit de passage ;
- la Proclamation relative à la Politique de l'autorité chargée de la protection de l'environnement (EPA), n° 295/ 2002, qui favorise le développement socioéconomique, améliore le bien-être des populations, encourage le respect de l'environnement et renforce le processus de mise en œuvre effective du Plan de réinstallation.
- La Proclamation de la République fédérale démocratique d'Éthiopie sur la recherche et la protection du patrimoine culturel (n° 209/2000) définit une base juridique pour la recherche et la protection du patrimoine culturel en Éthiopie. L'Autorité pour la recherche et la conservation du patrimoine culturel (ARCCH) constitue le principal organisme autorisé chargé d'entreprendre des activités en matière de recherche et de conservation de l'héritage culturel.

La perte de terres est l'impact majeur des projets de route, et en Éthiopie aucune indemnisation n'est effectuée pour la perte de terres. La Constitution de la République fédérale démocratique d'Éthiopie dispose que la terre est un bien public sur lequel aucun individu n'a de droit légal de propriété. Étant donné que la terre ne saurait constituer une propriété privée en Éthiopie, et que les terrains ruraux ou urbains ne sauraient non plus être vendus ou grevés d'hypothèque, ou cédés, les citoyens n'ont qu'un droit d'usufruit sur les terres. Ce système confère à l'utilisateur le droit d'exploiter la terre et de jouir des fruits de son labour, qui peuvent être des cultures, des arbres etc., trouvés sur le terrain, ou tous autres ouvrages, tels que les bâtiments.

S'agissant de l'expropriation des terres aux fins d'utilisation publique, la République fédérale démocratique d'Éthiopie a publié deux proclamations. La première, à savoir la Proclamation n°455/2005, traite de l'appropriation des biens immobiliers à des fins publiques et l'indemnisation, et la seconde, l'arrêté n° 135/2007 du Conseil des ministres qui donne détaille et définit la base du versement d'indemnisation pour les propriétés situées sur les domaines réquisitionnés à des fins publiques.

En ce qui concerne l'administration des terres rurales, la République fédérale démocratique d'Éthiopie a publié une proclamation (n°456/2005) définissant le droit de posséder et d'utiliser les terres rurales, ainsi que les restrictions connexes. Les agriculteurs et les éleveurs qui s'adonnent à l'agriculture de subsistance se verront attribuer les terres à titre gracieux. Les jeunes âgés de plus de 18 ans qui s'engagent dans l'agriculture ont également le droit d'exploiter les terres rurales. Cette proclamation reconnaît également aux femmes le droit d'obtenir et d'exploiter les terres rurales. Concernant l'indemnisation soit par le gouvernement fédéral soit par les gouvernements régionaux, la section deux, article 7, n°3 stipule que :

« tout détenteur d'un terrain rural exproprié pour des raisons d'intérêt public percevra une indemnisation proportionnelle au niveau de mise en valeur du terrain et de la propriété acquise ou se verra attribuer un terrain en remplacement. En cas d'éviction par le gouvernement fédéral, le taux d'indemnisation sera déterminé sur la base de la loi fédérale régissant l'administration foncière. En cas d'éviction par son gouvernement régional, le taux d'indemnisation sera déterminé sur la base des lois de la région régissant le foncier rural ».

Pour ce qui est de la préparation des PAR pour les projets de route et leur mise en œuvre, la responsabilité incombe à la Régie éthiopienne des routes (ERA) mandatée à cet effet. Au sein de l'ERA, l'équipe de gestion environnementale et sociale (ESMT) et le Service chargé du droit de passage sont directement chargés de l'examen, du suivi et de la mise en œuvre des évaluations de l'impact environnemental et social (EIES) et des Plans d'action de réinstallation. L'ESMT est également chargée de l'identification des impacts environnementaux et sociaux négatifs ainsi que des mesures d'atténuation correspondantes.

Le service chargé du droit de passage est responsable de l'exécution des opérations d'expropriation/d'indemnisation, de l'enregistrement des PAP, de la création des comités d'indemnisation, de l'évaluation et de la fixation des taux d'indemnisation ainsi que du paiement.

Le contenu de ce PAR est en conformité avec le cadre juridique et administratif en place en l'Éthiopie et la politique en matière de réinstallation involontaire de la Banque africaine de développement (BAD). En cas de conflit ou de contradiction entre la législation de la République fédérale démocratique de l'Éthiopie (FDRE) et la politique de la BAD, la politique de la Banque prévaudra, et le présent PAR constituera un accord international de crédit entre le gouvernement d'Éthiopie et la Banque africaine de développement.

Outre l'ERA, les principales institutions chargées de la mise en œuvre du Plan d'action de réinstallation comprennent le ministère des Finances et du Développement économique, l'Office éthiopien de protection de l'environnement (EPA) et l'État national régional d'Oromia ; au niveau régional, on compte également l'Office de la réinstallation et de la sécurité alimentaire, l'Administration des zones, les Autorités de district et de zone de la Régie ERA. Au niveau des woreda, les Administrations des woreda, les Départements d'exécution, les Municipalités respectives, les Directions de l'agriculture, les ONG nationales et internationales seront associés au processus de mise en œuvre du Plan de réinstallation.

Droits

L'approche adoptée pour l'indemnisation, dans le cadre du présent PAR, se fonde sur la proclamation 455/2005 de la FDRE et la politique de réinstallation involontaire de la BAD. L'indemnisation pour les structures sur le terrain, les activités commerciales, les améliorations fixes et autres impacts temporaires sera basée sur l'évaluation au prix du marché, l'évaluation de la productivité, les règlements négociés, l'évaluation matérielle et du travail investi dans le terrain, les dispositions de prix de récupération et autres droits acquittés. Si la réinstallation d'une activité commerciale s'avère nécessaire, l'accès des clients et des fournisseurs devra être assuré. En outre, les employés qui perdent leur emploi au cours du processus de relocalisation auront droit à un soutien financier transitoire. L'approche de l'indemnisation sera déterminée en fonction de la volonté et de la disposition des propriétaires d'une ressource à renoncer à leurs droits.

L'indemnisation pour les impacts temporaires sera calculée sur la base des critères/principes suivants :

- Une indemnisation équivalente au revenu perdu est requise pour la durée de l'impact ;
- Une indemnisation équivalente au revenu perdu est requise pour la perte de l'accès ;
- le rétablissement physique des biens (ou de l'accès) est requis avant le retour.

En outre, les PAP auront droit à une assistance transitoire comprenant les frais de déménagement, un hébergement temporaire (si nécessaire), une formation à l'emploi et un soutien financier en attendant un emploi. Elles devraient également pouvoir choisir l'indemnisation complète si la durée de l'impact excède deux ans. Pour la préparation de l'évaluation, on prendra pour hypothèse les coûts moyens. Il convient de noter que les coûts de construction varient d'une localité à une autre. Le RPF de l'ERA reconnaît également que les PAP qui ne disposent pas de licence ou de permis, et même les squatters, ne seront pas privés d'indemnisation. L'absence de licence ou de permis ne constituera pas un obstacle à l'indemnisation, car même les squatters ont supporté des coûts de construction liés à la conception, aux matériaux employés, à la main-d'œuvre et à la dernière finition.

Critères d'éligibilité

L'ERA a défini des critères bien précis d'éligibilité à la réinstallation/relocalisation dans son Cadre général de réinstallation et dans son Manuel des procédures environnementales. Les critères d'éligibilité énoncés dans les deux documents sont conformes aux dispositions de la Constitution de l'Éthiopie sur la réinstallation volontaire et la Politique de réinstallation involontaire de la Banque africaine de développement (2003). En conséquence, les personnes affectées par le projet (PAP) admises à bénéficier de la réinstallation / relocalisation et de l'indemnisation sont les suivantes :

- les personnes disposant du droit légal formel de posséder la terre (y compris les droits traditionnels et coutumiers du pays) ;
- les personnes ne disposant pas du droit légal formel de posséder la terre au démarrage du recensement, mais pouvant prétendre à ces terres ou avoirs, pour autant que cette revendication est reconnue aux termes de la législation du pays ou est reconnue dans le cadre d'une procédure identifiée dans le plan de réinstallation ;
- ceux qui ne jouissent pas d'un titre ou d'un droit juridique reconnu de posséder la terre qu'ils occupent ;
- les communautés n'ayant plus accès aux services publics comme les écoles, les formations sanitaires, les points d'eau, etc.

Après concertation avec les responsables locaux, la date limite a été fixée entre le 1^{er} février et le 30 mars 2010, date d'achèvement du recensement des PAP / de l'enquête auprès des ménages.

Évaluation des biens et des pertes

L'évaluation des propriétés et biens affectés a été entreprise sur la base de la méthode des coûts de remplacement. L'indemnisation pour le manque à gagner sur les terres agricoles affectées est estimée sur la base des taux unitaires fixés dans le Plan de réinstallation. Les considérations suivantes ont été prises en compte dans l'estimation du montant de l'indemnisation pour les pertes de maisons et d'activités commerciales subies :

- une indemnité sera payée pour la propriété située sur la terre expropriée et dans le cadre de l'amélioration permanente des terres ;
- l'indemnisation pour l'aménagement permanent des terres sera égale à la valeur du capital et du travail investis dans les terres ;

- le coût du déménagement, du transport et de l'édification sera payé sous forme d'indemnisation pour une propriété à relocaliser, pour permettre au propriétaire de poursuivre son activité comme par le passé ;
- l'indemnité et les droits payés aux PAP suffisent à conserver leur niveau de vie d'avant le projet, à défaut de l'améliorer ;
- l'indemnisation pour le remplacement des maisons et bâtiments est calculée au coût actuel de construction, sur la base des surfaces de plancher et du type de matériaux de construction utilisé, sans provisions pour amortissement des actifs à remplacer ;
- l'indemnisation pour les équipements collectifs consistera essentiellement à remplacer l'installation par une installation similaire ou meilleure sur un autre site (assortie d'une étude d'impact environnemental le cas échéant) ;
- les barèmes de rémunération sont fixés sur la base des informations recueillies auprès des municipalités et administrations de woreda ;
- les propriétaires de terrains urbains qui seront déplacés complètement de leur lieu d'implantation ont droit à une indemnité de déplacement équivalente à la location annuelle des habitations à démolir.

La stratégie adoptée pour l'expropriation et l'indemnisation des propriétés/biens affectés se fonde sur les lois et la réglementation du gouvernement fédéral concernant l'évaluation et l'estimation des indemnités. Outre les lois et règlements de la FDRE, les politiques de la Banque mondiale, les lois des gouvernements régionaux et d'autres directives supplémentaires sont prises en compte pour assurer le coût de remplacement des biens perdus.

Le présent PAR se fonde sur la Constitution, la Proclamation 455/2005 de la FDRE et la Politique de réinstallation involontaire de la BAD. Le contenu de ce PAR est en conformité avec le cadre juridique et administratif en place en l'Éthiopie et la politique en matière de réinstallation involontaire de la BAD. En cas de conflit ou de contradiction entre la législation de la République fédérale démocratique de l'Éthiopie (FDRE) et la politique de la Banque, la politique de la Banque prévaudra, et le présent PAR constituera un accord international de crédit entre le gouvernement d'Éthiopie et la Banque africaine de développement.

Coût et budget

Les coûts et le budget ventilés par poste ont été préparés en tenant compte de l'indemnisation pour les terres, les habitations, les clôtures, les arbres, les équipements collectifs (poteaux électriques et téléphoniques, et conduites d'eau), les allocations temporaires, les coûts du suivi (interne et externe) et la formation du comité d'indemnisation/de mise en œuvre, les activités de prévention et de lutte contre le VIH/sida durant la réinstallation, et des dépenses d'administration. Ainsi, le coût total de la mise en œuvre et du suivi du Plan de réinstallation est estimé à 6 961 552 dollars EU (hors aléas). Les ressources pour le Plan de réinstallation font partie des coûts du projet et seront prises en charge par le gouvernement à titre de financement de contrepartie du projet.

Le Plan de réinstallation définit les mécanismes de transfert et d'acheminement des ressources aux organisations et agences responsables, ainsi que les modalités de décaissement des indemnités aux PAP.

Mécanisme de règlement des litiges

L'indemnisation sera effectuée lorsque le comité d'évaluation des biens aura terminé l'évaluation du montant à payer en compensation des biens affectés, au plein coût de remplacement, faite et approuvée par l'ERA, moyennant consentement écrit en présence des membres du comité. Si une personne affectée par le projet n'est pas satisfaite du montant proposé par le comité d'évaluation, le différend sera réglé par les tribunaux ordinaires. Préférence sera donnée au règlement à l'amiable dans la mesure du possible, à savoir que des discussions positives seront engagées pour convaincre la PAP concernée en présence des anciens, du représentant de l'administration locale, ou de toute autre personne influente dans la localité. Si la PAP n'est toujours pas satisfaite du montant proposé, comme indiqué plus haut, elle peut porter l'affaire devant les tribunaux. Toutefois, pour éviter cette démarche et accélérer le règlement à l'amiable, un tribunal d'arbitrage sera mis en place par l'ERA. Ce tribunal sera composé d'un représentant de l'administration du woreda, d'un représentant du service en charge du droit de passage, d'un représentant des PAP, et de l'ancien de la

communauté de la personne affectée par le projet. Des comités similaires seront mis en place dans les communautés d'accueil au cas où le nombre des personnes devant être réinstallées dans ces zones particulières serait important. Le tribunal se composera de membres issus de chaque woreda, du service en charge du droit de passage et des représentants des PAP.

Au cas où le différend ne serait pas réglé, et en cas de désaccord des parties, la partie lésée a le droit d'ester auprès des tribunaux de droit commun. L'Article 11, alinéa 1, de la Proclamation n°455/2005 de la FDRE dispose comme suit : en ce qui concerne une PAP résidant en zone rurale qui s'estime lésée « *dans les zones rurales et dans un centre urbain, où il n'est pas encore établi d'organe administratif chargé de connaître des plaintes liées aux propriétés foncières en milieu urbain, les plaintes concernant un montant d'indemnisation seront déposées auprès d'un tribunal ordinaire compétent.* » De même, une PAP provenant d'une zone urbaine « *peut déposer sa plainte auprès de l'organe administratif établi par l'administration urbaine pour connaître des griefs relatifs aux propriétés foncières urbaines* ». F

Suivi et évaluation

Le comité de mise en œuvre de la réinstallation (RIC), comprenant un administrateur des woreda, un représentant des PAP, un membre des associations féminines, un membre influent de la communauté, y compris des ONG/OC, assumera la responsabilité de la coordination, de la gestion et du suivi de l'exécution pratique des activités de réinstallation au jour le jour, y compris le décaissement des indemnisations. Ce comité rendra directement compte aux bureaux de l'administration des woreda, aux municipalités au niveau des tronçons urbains et à la Régie éthiopienne des routes (ERA). La Direction de la surveillance et de la sécurité environnementales (EMSB) de la Régie ERA aura la responsabilité générale de la planification, de l'administration et du suivi de tout le processus de réinstallation. Des ressources financières conséquentes seront mises à la disposition de la Régie. L'EMST de l'ERA sera responsable de la planification, de l'administration et du suivi de l'ensemble du processus de réinstallation. Des ressources financières seront également mises à disposition par l'ERA.

Le suivi des impacts s'effectuera par le truchement d'une évaluation externe, qui appréciera l'efficacité du Plan de réinstallation et de son exécution. L'étude évaluera la pertinence du choix des sites de réinstallation et examinera le calendrier d'exécution, le mécanisme de règlement des litiges et les mécanismes d'aide aux groupes vulnérables.

**ANNEXE DU RÉSUMÉ DE L'EIES
RÉSUMÉ DU PLAN DE RÉINSTALLATION
POUR L'INDEMNISATION ET LA RÉINSTALLATION**

Nom du projet : **Corridor routier Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba, Phase III
Construction du tronçon Turbi- Moyalē**

Pays : **Kenya**

Numéro du projet : **P-Z1-DBO-070**

Description du projet et de la zone du projet

La construction de la route Turbi - Moyalē (A2) s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par le gouvernement du Kenya, en sa qualité de membre du COMESA, pour améliorer les normes du service routier de la Route transafricaine de l'Est, qui part du port de Mombasa, sur la côte Kenyane, traverse Nairobi, Isiolo, Merille River, Marsabit, et franchit la frontière éthiopienne à Moyalē avant de poursuivre sa course via Ageremariam et Hawassa pour atteindre Addis-Abeba. La route traverse deux grandes villes de deux districts, qui sont Marsabit et Moyalē dans les districts de Marsabit et de Moyalē respectivement, situés dans la Province orientale. Aucune autre ville n'existe entre Turbi et Moyale, pendant que quelques villages, dont Walda, Sodolo, Dambala, Fachama, Qate, Funyata, Odda et Butiye sont identifiés avant Moyale. La route est longue d'environ 122 km.

Au Nord de Turbi, la végétation passe progressivement de la forêt moyennement clairsemée à la forêt dense. À partir d'une élévation de 615,7 à 9,5 km au-delà de Turbi, la route vire à près de 90° sur près de 4 km avant de reprendre une ligne droite sur 17 autres km, en direction du sud-est. Ensuite, elle se déroule parallèlement à la frontière éthiopienne sur 50 km, à une distance variant entre 6 km et 12 km. Le village de Sololo est situé à environ 39 km du nord du Turbi à un carrefour sur la gauche de la route. Après Moyalē, la route du projet descend du plateau éthiopien dans les plaines basses du Kenya septentrional. Puis, dans l'ensemble, elle longe un terrain plat jusqu'à Merille River, à part le tronçon montagneux au nord et au sud de Marsabit. La route se trouve en ce moment dans un très mauvais état, ce qui a constitué un sérieux obstacle au développement socioéconomique de la zone du projet.

La chaussée bitumée aura une largeur de 7 m avec des accotements de 2 m. Dans la mesure du possible, la route du projet suivra de près le tracé existant. Toutefois, une rectification minimale du tracé est envisagée. De nouveaux ouvrages de drainage seront réalisés et les anciens seront réhabilités. De même, les carrefours et les accès routiers feront l'objet d'amélioration.

Impacts potentiels

La réfection de la route présente des avantages certains pour le pays et la sous-région. La route stimulera le développement des régions au Nord du Kenya et au Sud de l'Éthiopie, en assurant une liaison d'une importance capitale entre les deux pays, laquelle devrait à son tour accroître les échanges entre les pays de la sous-région, renforcer la sécurité et faciliter la résolution des conflits dans la zone du projet. En outre, la route devrait faciliter les interventions rapides en cas d'urgence dans les zones au Nord du Kenya exposées à la sécheresse. Elle offrira à l'Éthiopie enclavée une alternative viable d'accès à la mer par le port de Mombasa au Kenya.

Les avantages perçus du projet sont notamment des systèmes de transport peu coûteux et plus efficaces, l'amélioration des opportunités de commercialisation pour les produits agricoles, le bétail et les produits non agricoles, l'amélioration des communications entre les deux districts, et un meilleur accès aux services sociaux, notamment de santé et d'éducation. Étant donné l'isolement de la province du Nord-est, le projet routier jouera un rôle majeur en mettant cette région (d'une superficie supérieure à 50 % des terres émergées du Kenya) à portée des opportunités économiques de la nation. D'autre part, la réfection de la

route facilitera l'accès de la population aux infrastructures et services essentiels, tels que les hôpitaux, les écoles, les sièges administratifs et les services de vulgarisation. La route du projet améliorera énormément la situation économique, sociale et culturelle actuelle, ainsi que les problèmes d'isolement politique et d'insécurité, que connaissent quotidiennement les populations de cette partie du Kenya.

Suite à la réfection de la route, les populations résidant dans la zone devraient bénéficier de plus de services (réseau de téléphonie mobile, téléphones fixes et bureaux de poste). L'installation de panneaux de signalisation routière de meilleure qualité et plus nombreux pour guider les futurs usagers de la route a été bien accueillie. Même les stations d'essence envisagent des travaux d'extension pour servir un nombre croissant d'usagers.

Les impacts potentiels sur l'environnement sont notamment l'érosion des sols, le déboisement, les dégâts à la végétation naturelle, la perturbation des habitats et des déplacements des animaux sauvages, les morts accidentelles d'animaux sauvages, le braconnage, l'intrusion visuelle, la pollution de l'air par les poussières, les nuisances sonores et la pollution des eaux. Les impacts sociaux concernent notamment une augmentation des accidents de la circulation, la propagation des MST/VIH/SIDA, un taux d'urbanisation accru accompagné d'une pression accrue sur les ressources naturelles, notamment l'eau et le bois de chauffe, mais également l'exacerbation des conflits autour des points d'eau. D'une manière générale, les participants estiment que les impacts négatifs peuvent être minimisés par des mesures d'atténuation appropriées.

L'impact social le plus notable du projet sera induit par la réquisition de terrains, la destruction de bâtiments, la perte des arbres et des cultures ainsi que la perte des moyens de subsistance. Le projet affectera 1153 propriétés, toutes catégories confondues, dont 401 abritant des structures/bâtiments. De même, 326 PAP clôturées et 186 PAP plantées d'arbres et/ou de cultures seront affectées. De plus et, en particulier à Moyale, le projet affectera des infrastructures de télécommunication et d'électricité. De toute évidence, ces chiffres ne reflètent pas le nombre total des biens affectés par la route du projet, notamment parce que certains biens entrent dans plusieurs catégories. Par exemple, une PAP peut abriter une structure, être clôturée et être plantée d'arbres ou de cultures qui seront affectés par le projet. Il est donc plus pertinent de calculer le nombre de biens concernés plutôt que le nombre de personnes affectées.

Responsabilité organisationnelle et exécution du Plan de réinstallation

La responsabilité générale de la mise en œuvre du Plan de réinstallation, y compris le paiement des indemnités, et le suivi, incombe au KeNHA, qui est chargée de la mise en œuvre du projet. À cet égard, le KeNHA, en tant qu'autorité en charge de toutes les routes nationales au Kenya, assure la coordination et la collaboration avec les autres parties prenantes du projet, recherche les fonds pour le développement des routes, détermine l'importance de l'indemnisation/ de la réinstallation des PAP, détermine le tracé définitif des routes, suit l'évolution des travaux de construction, apporte un appui à la supervision, assure la coordination entre les différentes parties prenantes, et guide la réinstallation.

Étant donné que les biens ont été identifiés et évalués en conformité avec les mandats du ministère des Terres, du Logement et du Développement urbain (MLHUD), le KeNHA assume le rôle de chef de file en ce qui concerne la mise en œuvre du PAR. Conscient de la nécessité d'effectuer les paiements des indemnités dans les délais voulus suite à la notification de l'acquisition assortie d'un délai de six (6) mois aux PAP, le KeNHA engagera les services d'un consultant pour agir en son nom, notamment pour effectuer les paiements aux PAP identifiés et organiser des évaluations et les paiements subséquents aux PAP non identifiés auparavant. L'agent payeur du KeNHA travaillera avec les comités d'indemnisation de district et effectuera des opérations par leur intermédiaire. Le Département de l'établissement de la valeur au sein du MLHUD sera chargé de valider les taux d'indemnisation adoptés par les conseils fonciers des districts, déterminer les valeurs des structures à indemniser, et conseiller les autorités gouvernementales pertinentes sur les questions d'indemnisation. Les rôles et responsabilités des conseils locaux et des chefs traditionnels dans la planification et la mise en œuvre de la réinstallation comprennent la définition du droit de propriété, la mobilisation et la sensibilisation des collectivités, l'adjudication immédiate de la propriété et des limites, l'orientation générale sur le processus

d'indemnisation, la réception des plaintes pour l'autorité effectuant les indemnisations, la facilitation de l'intégration dans les nouveaux sites de relocalisation.

Le KeNHA travaillera également en étroite collaboration avec les chefs traditionnels et les conseils locaux pour s'assurer que les ménages vulnérables bénéficient d'un soutien adéquat tout au long du processus. Ce sont notamment les ménages comprenant des personnes âgées, les ménages dirigés par des enfants (orphelins), par des femmes et par des handicapés.

Un comité chargé de l'indemnisation sera constitué pour participer à la planification et surveiller la mise en œuvre du Plan de réinstallation au niveau local. Ce comité sera composé des membres des comités de districts, des chefs traditionnels, des représentants des PAP qui pourraient intégrer des ONG ou OC.

Consultations du public et des autorités locales

Les directives relatives à la planification de la réinstallation suivies à la fois par le gouvernement du Kenya et la BAD obligent le promoteur du projet à s'assurer que les consultations publiques soient accessibles à toutes les personnes susceptibles d'être affectées, aux niveaux national et local. Ces directives en matière de consultation soulignent la participation des parties prenantes, à savoir les personnes susceptibles de subir les impacts du projet quotidiennement. Au niveau pratique, le promoteur du projet a pris les dispositions nécessaires pour que toutes les parties prenantes aient accès aux informations sur le projet ; ces informations ont été facilement comprises, les termes techniques étant régulièrement évités, et les lieux des consultations communautaires étaient accessibles à toutes les personnes et parties intéressées ; les groupes vulnérables ou minoritaires ont été consultés. Pour atteindre ces objectifs, un travail préalable de terrain a été effectué au cours des mois de septembre 2007 et de juin 2008, qui a permis de jeter les bases pour la préparation du PAR de 2009 pour l'ensemble du tronçon kényan, de Merille River à Moyalē. Des consultations additionnelles ont été organisées pendant la phase d'actualisation du PAR, en juin 2011.

Les consultations comprenaient deux grands volets : i) les réunions communautaires et ii) les entretiens organisés aux niveaux des villages et des ménages sur la base de questionnaires. En outre, des discussions ont été organisées avec les opérateurs du secteur des transports (camionneurs, propriétaires de matatu et de véhicules, conducteurs et inspecteurs d'autobus). Lors de ces rencontres, des questions relatives à l'acquisition des terres ont été mises en exergue, tandis que les modalités d'acquisition des terres concernant la route Merille River-Moyalē ont été privilégiées, en particulier les communautés de Turbi-Moyalē. Les discussions ont également porté sur les communautés affectées et leurs inquiétudes par rapport à l'indemnisation, la réinstallation et le projet de route en général ; les méthodes de paiement des indemnisations, et la nécessité d'une indemnisation juste et prompte ; les problèmes liés aux droits non reconnus pour diverses raisons ; les individus et groupes vulnérables, dont les femmes, les personnes handicapées, les personnes sans terre, les orphelins et autres minorités, qui nécessitent des soins et une protection supplémentaires ; des préoccupations d'ordre culturel – par exemple, les cimetières- et les propriétés communautaires ; des solutions de rechange de réinstallation culturellement acceptables et réalisables ; et des groupes culturels/sociaux qui préfèrent être réinstallés dans un même endroit. La nécessité d'obtenir davantage d'information sur les procédures d'acquisition des terres et de réinstallation, et la nécessité de mettre sur un comité de règlement des plaintes a été soulignée.

Une autre série de rencontres est prévue avec les personnes directement affectées par la route. Des discussions structurées auront lieu avec les responsables locaux, les femmes touchées et les personnes vulnérables durant la phase d'exécution du Plan de réinsertion.

Cadre juridique et institutionnel

La préparation du Plan de réinstallation respecte les lois kényanes sur la réinstallation et l'acquisition des terres. Elle est également conforme à la Politique de réinstallation involontaire de la Banque africaine de développement (2003). La principale disposition concernant l'expropriation des terres est contenue dans la nouvelle Constitution du Kenya (2010), qui est très claire en ce qui concerne le

dédommagement en cas d'acquisition involontaire par l'État. Le chapitre quatre, 2^e partie, article 40, portant sur les droits et libertés fondamentales, clarifie comme suit la « protection du droit de propriété » :

(3) *l'État ne dépossèdera aucune personne d'un bien de toute description, ou de tout intérêt ou droit dans un bien quelconque sauf si l'expropriation b) est censée servir à une fin d'utilité publique ou revêt un intérêt public, et est effectuée conformément à la Constitution et à tout acte du parlement, auquel cas, l'expropriation :*

- (i) *requiert un versement prompt en intégralité d'une indemnisation à la personne lésée ;*
- (ii) *autorise toute personne ayant un intérêt ou un droit dans le bien à saisir un tribunal.*

(4) *Une disposition peut être prise pour verser l'indemnisation aux occupants de bonne foi des terres acquises au terme de la clause (3) qui pourraient ne pas détenir de titre concernant la terre.*

Le gouvernement du Kenya a codifié les principes et procédures pour l'acquisition obligatoire des terres pour des raisons d'intérêt public dans la Loi sur l'acquisition de terres, chapitre 295. Adoptée initialement en 1968, cette loi a depuis fait l'objet de quatre révisions, la dernière en date remontant à 2009 avant la promulgation de la Constitution de 2010.

L'article 300 de la Loi sur les biens-fonds enregistrés prévoit le droit de propriété absolu sur la terre (droits exclusifs). Un terrain peut être acquis par l'État dans la zone du projet, en application de la Loi sur l'acquisition foncière. Le chapitre 95 de la Loi sur l'adjudication des terres précise la procédure de détermination des intérêts préalables aux enregistrements fonciers, conformément à la Loi sur les biens-fonds enregistrés.

Les terres bordant le corridor routier sont encore classées comme terres en fiducie, détenues par la communauté. Toutefois, selon la Constitution « toute terre en fiducie est dévolue au Conseil de comté, sous la juridiction de laquelle elle tombe ». Les terres servent essentiellement de pâturage et les troupeaux doivent s'y alterner, en fonction de l'épuisement de l'herbe. L'élevage constitue la principale activité économique dans les deux districts affectés, mais la persistance de la sécheresse empêche de confiner le bétail en un point spécifique.

En ce qui concerne l'indemnisation et la réinstallation, la responsabilité générale incombe au KeNHA. Le Ministère des Terres et de la Réinstallation est en charge de la conduite de l'évaluation des structures devant faire l'objet d'une indemnisation. Il valide les barèmes d'indemnisation adoptés par les Conseils fonciers des districts. Les conseils locaux et les chefs traditionnels seront associés à la définition du droit de propriété, à la mobilisation et la sensibilisation des collectivités, l'adjudication immédiate de la propriété et des limites, l'orientation générale sur le processus d'indemnisation, la réception des plaintes pour l'organe effectuant les indemnisations, la facilitation de l'intégration dans les nouveaux sites de relocalisation.

Mécanisme de règlement des litiges

Des comités de règlement des litiges seront créés pour recueillir les plaintes relatives à l'exécution du Plan de réinsertion et examiner attentivement les intérêts des personnes affectées par le projet. Les comités locaux de règlement des litiges seront constitués de membres des villages affectés, des anciens du village, des représentants des PAP, des chefs, des représentants de Conseils fonciers de district et des organismes de développement bénévoles, comme les ONG, les organisations communautaires et les organisations confessionnelles, s'il en existe dans la zone du projet. La composition des comités locaux de règlement des litiges au sein des zones affectées a été finalisée en juin 2008. Il ne reste plus qu'à les réactiver dans la perspective de la mise en œuvre imminente du projet.

Évaluation des biens et des pertes

La méthode de calcul du coût de remplacement intégral a été adoptée. Elle se fonde sur le principe que le coût de remplacement des actifs productifs est fonction des dommages subis au titre des opérations du projet. Ces coûts sont considérés comme une estimation minimale de la valeur des mesures devant permettre de compenser le dommage ou d'améliorer les pratiques de gestion sur le site, et de ce fait d'éviter les dommages. L'approche suppose le remplacement direct des biens expropriés et prévoit un montant suffisamment important pour remplacer intégralement l'actif, couvrir les frais de déménagement et d'autres transactions.

Dans la majeure partie de la zone du projet, les terrains n'ont fait l'objet d'aucun remembrement ni adjudication, ce qui rend impossible la délivrance de titres. Dans les centres urbains, comme Moyalé, le processus de remembrement et d'adjudication est en cours, si bien que toutes les parcelles ne sont pas encore enregistrées. La plupart des bâtiments et structures le long du corridor routier sont construits avec des matériaux locaux tels que bois, branches, herbe et tôles ondulées. Les communautés valorisent leur culture, de sorte que les structures sont en grande majorité de type traditionnel. La majeure partie des structures touchées est constituée soit de « manyattas » soit de bâtiments dont les murs et la toiture sont en tôle ondulée. Des bâtiments en dur et semi-dur sont également concernés. Ils ont pour la plupart été transformés en unités de commerce au détail ou en kiosques pour la restauration. Toutefois, il a été établi qu'en raison de leurs penchants culturels, les communautés résidentes valorisent et préfèrent leurs cases ou maisons traditionnelles aux habitations modernes en dur.

Le mode d'évaluation se présente comme suit :

- les chefs traditionnels et les populations locales des villages touchés ont attesté le droit de propriété et les biens matériels. Le décompte physique des biens comme les récoltes, les arbres, les bâtiments et tout autre actif susceptible d'être dédommagé a été fait ;
- l'enregistrement des biens susceptibles de subir des dommages comme la taille des parcelles, les bâtiments et autres avoirs a été fait, sur la base de formulaires spécifiques d'évaluation ;
- les valeurs des améliorations de nature permanente, comme les bâtiments, les gros-œuvres et les clôtures, ont été estimées en fonction de l'amortissement sur la base du coût de remplacement de structures similaires ;
- les bâtiments et autres améliorations (de nature non permanente) dont les cases, les kiosques et les tombes, tels qu'approuvés ou désignés dans le barème d'indemnisation élaboré par le Conseil foncier de district, ont été soumis aux taux de compensation applicables en la matière.
- Les cultures et les plantes vivaces ont été énumérées, classées par catégorie et évaluées suivant les barèmes de rémunération fournis par les Conseils des terrains de districts.
- Pour les propriétaires de cultures de contre-saison, aucune indemnité n'est versée, étant donné que les cultures seront récoltées dans la période de préavis avant le démarrage des activités de construction de la route ;
- D'autres valeurs de propriété ont été estimées par décompte ou mesure au mètre avant d'être enregistrées. Les responsables des conseils locaux, en particulier les chefs des villages touchés, ont témoigné de l'enregistrement effectif des biens ;
- Des cas marginaux (améliorations), à savoir d'autres développements qui pourraient être affectés par les travaux de construction routière ou qui sont susceptibles de ne pas l'être, ont été enregistrés et évalués, mais devront sans doute être confirmés pour leur admission à l'indemnisation au fur et à mesure de l'évolution des travaux de construction.

Critères d'éligibilité et droits

Les personnes affectées, indépendamment de leur statut (qu'elles jouissent de titres, ou de droits juridiques ou non), sont éligibles à un type donné d'aide s'il est avéré qu'elles occupaient les terres avant la date limite de l'éligibilité. La date de clôture désigne la date à laquelle l'évaluation des personnes et de leurs biens dans la zone du projet a été effectuée. Aux fins du REP actualisé du présent projet, l'inventaire et l'évaluation des biens ont été effectués en novembre 2008 et en juin 2011. Par conséquent, la date de clôture est désormais le 17 juin 2011, date à laquelle l'exercice final a été achevé. Passée cette date, plus aucun nouveau cas ne sera recevable. Le paramètre clé de l'indemnisation est le recensement préalable au projet, au cours duquel tous les résidents ont été identifiés.

Il est évident que la réinstallation involontaire perturbe et souvent appauvrit les communautés ; par conséquent, les dislocations devraient être minimisées *dans la mesure du possible*, en tenant compte des utilisations courantes des terres et en prenant des dispositions pour que les tracés évitent les exploitations existantes. Lorsque les déplacements sont inévitables, les personnes affectées par le projet (PAP) doivent :

- être adéquatement dédommagées pour les pertes subies ;
- être réinstallées sur des sites équivalents ou presque équivalents à leurs sites et conditions de vie antérieurs;
- se voir offrir la possibilité de participer aux avantages prévus par le projet de réfection de la route, y compris le choix de l'emploi, pour les PAP capables et désireuses d'en bénéficier ;
- être aidés à rétablir et à améliorer leurs moyens de subsistance après la réinstallation.

Les communautés (districts, villes et villages) qui perdent définitivement des terres et/ou un accès à des actifs et ressources, sous le régime de droit coutumier ou le régime droit foncier du Kenya, seront éligibles à l'indemnisation. Dans la zone du projet, les exemples d'indemnisation communautaire (équipements collectifs) comprennent les toilettes publiques, les marchés, les écoles, les centres de santé et les équipements d'approvisionnement en eau. S'agissant de ces équipements, le promoteur du projet, en collaboration avec le propriétaire, prendra des dispositions nécessaires pour le remplacement complet sur un autre site. En fonction de l'impact potentiel, une évaluation environnementale devra être effectuée sur les sites identifiés avant la mise en œuvre. L'éligibilité peut être revendiquée collectivement, par exemple par un village ou par un groupe religieux. Le tableau ci-dessous présente un résumé des catégories de droits :

Biens acquis	Personne éligible	Type d'indemnisation
Terre agricole	Agriculteur/Détenteur d'un titre, Locataires/Titulaire d'un bail	Indemnisation en espèce
Terrain à usage commercial	Détenteur d'un titre/ Propriétaire d'entreprise	Indemnisation en espèce ou terre contre terre
Terrain résidentiel	Détenteur d'un titre / Titulaire de domaine à bail/ Propriétaire	Indemnisation en espèce
Bâtiment / Structures	Propriétaire / Location / Titulaire de domaine à bail Squatter / Habitants informels	Espèces
Récoltes sur pied	PAP (propriétaire, locataire ou squatter)	Espèces
Arbres	Détenteur d'un titre	Espèces
Acquisition transitoire	PAP (propriétaire, locataire ou squatter)	Espèces
Services publics (école, centre de santé, point d'eau, etc.)	Communauté	Remplacement

Coût et budget

Une analyse des coûts a été effectuée et un budget préparé pour tenir compte des indemnités pour les pertes de terres, d'habitations, de clôtures et d'arbres, le déplacement des services d'infrastructure, les indemnités de dépaysement et les frais des opérations de suivi et d'administration. Le coût total de la mise en œuvre et du suivi du Plan de réinstallation est estimé à 1 543 108 dollars EU. Ce montant a été intégré au coût du projet et sera pris en charge par le gouvernement à titre de fonds de contrepartie.

Suivi et évaluation

Un plan a été élaboré pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PAR. Il comporte des indicateurs pour mesurer la performance d'exécution, les impacts et les résultats. Les rapports réguliers préparés par le KeNHA, pour le suivi la mise en œuvre du PAR, seront examinés par toutes les parties prenantes, au niveau national et local, ainsi que par la BAD.

Le suivi des processus d'indemnisation et de réinstallation sera basé sur les indicateurs sociaux précisés au cours des consultations organisées avant la réfection de la route du projet, y compris les indicateurs organisationnels et sociaux pour la préparation et la mise en œuvre du PAR. Le suivi portera sur l'examen des résultats des enquêtes, la constitution de comités pertinents (au sein du comité de règlement des plaintes) et le respect du calendrier de paiement des indemnités.

Pour assurer le succès de l'acquisition des terres et des indemnités des communautés affectées, le suivi et évaluation sera effectué conformément aux dispositions du PAR. Le suivi et évaluation interne sera assurée par le KeNHA, et en externe, par un consultant indépendant. Les PAP prendront une part active au suivi des activités de réinstallation. Des dispositions concernant le paiement d'avances pour les activités de suivi et évaluation, telles qu'indiquées, devraient être prises afin d'éviter les retards dans la mise en œuvre du projet. Le suivi et évaluation constitue un facteur clé dans le succès de la mise en œuvre des activités de réinstallation. Les travaux des comités de règlement des plaintes et des conseils locaux contribueront à promouvoir une représentation participative pour le suivi et évaluation du PAR au sein des communautés affectées, en utilisant des indicateurs conçus par les communautés affectées et leurs dirigeants. La collaboration se justifie du fait que toutes les parties intéressées prendront part aux activités de suivi et évaluation, assurant ainsi le succès du projet.
