



PROJECT: RÉFECTION DE LA ROUTE BEDELE–METU

PAYS: ÉTHIOPIE

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Date: Juin 2011

Équipe de projet

Chef d'équipe:	M. Wa-Kyendo, Ingénieur transport, OITC.2
Membres:	N. Kulemeka, Socio-économiste, ONEC.3 G. Gebremedhin, Économiste Transport, OITC.2 E. Garbado, Spécialiste infrastructure, ETFO U. Duru, Spécialiste environnement, ONEC.3 S. Woldetensay, Chargé passation des marchés, ETFO
Directeur régional:	S. Kayizzi-Mugerwa
Directeur secteur:	G. Mbesherubusa
Chef secteur:	A. Oumarou
Chef pays:	L. Barrow

ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES)

RÉSUMÉ

Titre du projet : Réfection de la route Bedele-Metu

Pays : Éthiopie

Numéro du Projet : P-ET-DBO-014

1. Introduction

Le projet proposé consiste en une réfection de la route Bedele–Metu, incluse dans le projet routier Nekemte–Bedele–Metu, et identifiée par le Programme de développement du secteur routier III (2007-2010) comme nécessitant une maintenance lourde. La longueur estimée de cette route est de 112 km. Le projet est intégralement situé dans la zone Illubabor de l'État régional national d'Oromia, à environ 500 km à l'ouest d'Addis. Initialement pavée il y a 20 ans, la route actuelle présente aujourd'hui des dégradations considérables sur toute sa longueur. Cette route traverse des zones abritant d'importantes ressources naturelles, et des cultures intensives, de café et de céréales entre autres. La route en projet, assure une liaison clé entre Addis-Abeba et Gambela via Nekemte, et est plus courte de 30 km que le parcours Addis-Abeba–Nekemte–Gimbi–Gambela.

Une étude de l'impact environnemental et social (EIES) de cette route a été menée. L'objectif principal de l'EIES était d'identifier et d'évaluer les principales composantes de l'environnement susceptibles d'être fortement touchées par ce projet de route, et de s'assurer que toutes les conséquences négatives pour l'environnement de ce projet de réfection sont suffisamment et convenablement prises en compte lors de la conception, la construction et l'exploitation, de sorte que la route soit considérée comme écologiquement et socialement acceptable.

Conformément aux procédures d'étude d'impact environnemental et social de la BAD, le document suivant présente les principales problématiques relatives à la route, ainsi qu'un résumé du plan d'action pour la réinstallation joint en annexe. Ce résumé est disponible sur le site internet de la BAD et dans des lieux publics au moins 120 jours avant sa présentation devant le Conseil d'administration de la BAD en vue du financement du projet. Ce document commence par décrire le projet et sa raison d'être. Il établit un cadre politique, juridique et administratif ; décrit l'environnement du projet ; ses alternatives ; les impacts et les mesures d'atténuation et d'amélioration possibles ; la gestion environnementale et sociale ; le programme de suivi, les consultations publiques et la publication. Le document propose pour finir une liste d'initiatives supplémentaires, présente des conclusions et fournit des références et des contacts.

2. Description et justification du projet

La route Bedele–Metu part de la ville de Bedele, au carrefour avec la route Nekemte–Bedele, et se termine en bordure de la ville de Metu, au niveau du fleuve Sor. Cette route dessert 11 villages dans cinq *woredas* (Chora, Yayu, Hurumu, Metu et Bedele). La zone du projet, en particulier autour de Metu, est connue pour le commerce de café, notamment le café provenant de la forêt (sauvage) environnante. La réfection de la route Bedele–Metu assurera une liaison

importante entre Addis-Abeba et Gambela via Nekemte, et proposera un trajet plus court de 30 km que l'itinéraire Addis-Abeba–Nekemte–Gimbi–Gambela.

Le projet proposé comprend la réfection de la route Bedele–Metu avec un élargissement et une amélioration de sa conception géométrique, conformément aux normes DS4 du manuel de conception de la Régie des routes éthiopiennes (ERA). Cela implique l'extension de la largeur de la chaussée existante de 5-6 m sans accotements à 7 m avec des accotements bitumés de 1,5 m de chaque côté. La plupart du temps, la route suivra le tracé existant, avec des légers réalignements à certains endroits, principalement pour améliorer la géométrie (mise à niveau verticale et horizontale) et la sécurité routière. Les structures de drainage seront réhabilitées en cas de besoin. L'état actuel de la route étant médiocre, le développement socio-économique de la zone desservie a été entravé.

La route en projet aura pour avantages une réduction des temps de transport et une augmentation de la vitesse, conséquences d'un système de transport des personnes et des biens plus efficace. Les avantages socio-économiques attendus sont un accès accru à des services sociaux plus développés ; le désenclavement des zones isolées de la région ; l'accès immédiat aux exportations, et le développement de la culture du café. La réduction des coûts de transport encouragera les personnes à se lancer dans des activités non agricoles – comme de petites industries ou agro-industrie– qui pourraient à terme contribuer au développement général de l'économie locale et régionale, tout en promouvant la réduction de la pauvreté à travers la mise en place de services de transport viables.

3. Cadre politique, juridique et administratif

La Constitution éthiopienne (août 1995) prévoit le droit du peuple éthiopien au développement et à vivre dans un environnement propre et sain. La Stratégie nationale de préservation de l'environnement souligne également l'importance de l'intégration des problématiques environnementales dans les activités de développement dès leur démarrage. La politique environnementale éthiopienne (avril 1997) vise à « améliorer la santé et la qualité de vie de tous les Éthiopiens, afin de promouvoir le développement social et économique de manière durable à travers une bonne gestion et une bonne utilisation des ressources naturelles, industrielles et culturelles ainsi que de l'environnement dans son ensemble, afin de répondre aux besoins de la génération actuelle sans toutefois compromettre la capacité des générations futures à satisfaire à leurs propres besoins ». Elle vise également à garantir l'autonomisation et la participation du peuple et de ses organisations à tous les niveaux des activités de gestion de l'environnement, à sensibiliser la population et à promouvoir la compréhension du lien essentiel qui existe entre l'environnement et le développement. La politique environnementale reconnaît la nécessité des études d'impact environnemental (EIE) et des audits environnementaux dans le cadre des projets de développement.

Plusieurs politiques environnementales sectorielles ont été mises en place, sont en cours d'élaboration ou en phase d'approbation. Il s'agit notamment des politiques relatives à la mise en valeur des sols et à l'agriculture durable ; aux ressources forestières et autres ressources arboricoles, aux espèces génétiques et à la biodiversité de l'écosystème ; aux ressources en eau, en énergie et en minéraux ; à l'installation humaine, l'environnement urbain et la santé environnementale ; à la pollution provenant des déchets industriels et des matières dangereuses ; à la pollution atmosphérique et au changement climatique ; ainsi qu'au patrimoine culturel et

naturel. Parmi les politiques sectorielles existantes, les plus pertinentes pour ce projet sont relatives à la faune, aux ressources en eau, à la biodiversité, à la population, aux femmes, à la santé, au VIH/SIDA et à l'éducation.

De plus, plusieurs proclamations visent à favoriser la protection environnementale et l'utilisation durable des ressources naturelles et industrielles du pays. Il s'agit notamment des proclamations relatives à l'Évaluation de l'impact environnemental (EIE) et de la proclamation relative au Contrôle de la pollution environnementale (EPC), toutes deux entrées en vigueur en 2002. La proclamation relative à l'EIE rend une EIE obligatoire pour des catégories spécifiques d'activités menées dans le secteur public ou privé, et sert d'outil juridique pour la planification, la gestion et le suivi environnemental. L'objectif principal de la proclamation relative à l'EPC est de servir de base pour l'établissement de normes environnementales pertinentes applicables à l'Éthiopie, et de faire de la violation de ces normes un acte délictueux. D'autres proclamations pertinentes à l'EIES concernent l'expropriation des terres et le paiement des compensations ; l'administration des terres rurales et leur utilisation ; la recherche et la conservation du patrimoine culturel ; le développement, la conservation et l'utilisation de la faune ; le développement, la conservation et l'utilisation des forêts ; la gestion des ressources en eau ; et la santé publique.

Les directives de l'Agence nationale de protection de l'environnement (2004) relatives à l'EIE, le manuel des procédures environnementales de l'Autorité routière éthiopienne ; le cadre politique de réinstallation et de réhabilitation ; la politique environnementale du groupe de la Banque africaine de développement (BAD, 2004) et les institutions chargées de l'environnement ont été réexaminés dans le rapport de l'EIES.

En ce qui concerne le cadre institutionnel et administratif, l'Agence de protection de l'environnement (EPA) a été créée en 2002 pour assurer la protection et la conservation de l'environnement au sens large, à travers l'élaboration de politiques, stratégies, lois et normes visant à favoriser le développement social et économique de manière durable compte tenu des mesures de protection environnementale. L'EPA a été encouragée à déléguer ses fonctions aux ministères du secteur, qui seront chargés de l'examen et de l'approbation de la construction et de la mise en œuvre des projets de développement. Le rôle de l'EPA consiste essentiellement à assurer la formation, à sensibiliser la population et à fournir un soutien en termes d'expertise technique aux agences environnementales qui le demandent. Concernant les EIES en rapport avec le secteur routier, l'EPA examine et commente les rapports d'EIES, mais n'a pas à les approuver. L'EPA n'est pas directement impliquée non plus dans le suivi de l'impact environnemental des projets routiers. L'Unité de protection environnementale a été mise en place pour assurer la cohérence avec la mise en application des proclamations relatives à l'environnement et des autres exigences en matière de protection de l'environnement. Les gouvernements régionaux sont responsables de la planification, du développement et de la supervision des programmes sociaux et économiques, ainsi que de la protection des ressources naturelles. Les régions ont établi des bureaux sectoriels, des commissions et des agences à travers lesquelles ils exercent leurs fonctions. Ainsi, les bureaux régionaux de protection de l'environnement sont responsables de la coordination, de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies régionales de conservation ainsi que de la surveillance, la protection et la réglementation environnementales dans les régions. Il existe aussi un Comité régional de coordination de l'environnement qui sert de forum pour identifier et résoudre les problèmes environnementaux dans les différents secteurs.

L'Autorité routière éthiopienne (ERA) a été créée en 1951. Le département chargé de la surveillance et de la sécurité environnementales au sein de l'ERA (aujourd'hui appelé Équipe de gestion environnementale et sociale) a pour mission d'établir et d'appliquer les directives de l'ERA relatives à l'environnement. Cette équipe renseigne, coordonne et supervise les aspects relatifs à la gestion environnementale dans le secteur routier, et est chargée d'examiner et d'approuver les EIE. La section (*branch*) chargée Droits de passage, qui dépend de la division chargée de la construction et de la gestion des contrats, doit mettre à disposition le terrain nécessaire à la construction et à l'entretien des routes et autoroutes ; fournir les ressources matérielles et les baraquements de chantiers ; et mettre en application les plans d'action de réinstallation.

4. Description de l'environnement du projet

La topographie le long du projet de route à partir de Bedele, peut être décrite comme principalement vallonnée, avec quelques sections plus escarpées et montagneuses en direction de Metu. L'altitude le long de la route varie entre 1300 m et 2500 m. Les températures moyennes annuelles dans les *woredas* du projet varient entre 9 °C et 31 °C. Le niveau moyen annuel des précipitations est bimodal, variant de 950 mm à Metu Woreda, à 2200 mm à Chora Woreda. La terre autour de la route provient principalement du basalte volcanique tertiaire de niveau inférieur : des terres d'argile limoneuse dont la couleur varie du brun foncé au rougeâtre. L'érosion est manifeste le long de nombreux tronçons de la route, tandis que des glissements de terrain se produisent autour du 90^e km.

La route du projet est caractérisée par trois zones microclimatiques déterminées par l'altitude : Dega (frais), Woina Dega (tempéré), Kola (chaud). Il y a deux principaux systèmes de drainage dans la zone d'Illubabor où 70 % des eaux se jettent dans la rivière Baro, et 30 % dans le fleuve Abay. La route traverse cinq grandes rivières pérennes : Dabana, Guéba, Dogi, Saki et Sor qui se jettent toutes dans la rivière Baro. On note également plusieurs cours d'eau saisonniers, des marais et des marécages.

La zone d'Illubabor, recouverte à 24 % de forêts (99 % de forêts naturelles et 1 % de forêts plantées), comprend environ 25 % de la superficie forestière totale de la région d'Oromia. Parmi les autres types de végétation on trouve des prairies ouvertes, de la brousse et de la végétation typique des milieux humides. La route traverse la zone de conservation de forêts naturelles de Guéba-Dogi (du 36^e km au 69^e km), qui compte parmi les 10 zones forestières nationales prioritaires en raison de ses ressources génétiques *in situ* en café sauvage, et la zone de conservation forestière de Dogi-Saki (du 69^e km au 93^e km), qui est une forêt naturelle.

La population totale des *woredas* de la zone du projet a été estimée à 245 061 personnes (recensement datant de 2007) dont 72 % vivant en milieu rural et 28 % en milieu urbain. La taille moyenne des familles dans la zone est de 5,24 individus.

L'agriculture est la principale source de subsistance ; les cultures les plus répandues sont le café et le khât, tandis que les principales cultures à échelle industrielle sont la canne à sucre et le coton. Selon l'Agence centrale des statistiques, la zone d'Illubabor a produit en 2005 12,9 % de la production caféière de la région et 6,5 % de la production totale de café en Éthiopie. Les cultures

vivrières sont les céréales (le teff, le blé, l'orge, l'avoine, le millet, le maïs et le sorgho), les légumineuses et les oléagineux. L'élevage est également important, en particulier dans les zones les plus arides de la région.

5. Alternatives du projet

Concernant les alternatives de tracé, la route existante de Bedele à Metu ayant été choisie, aucune autre alternative n'a été envisagée, mais les différents revêtements de cette route ont été comparés en termes de viabilité économique. Ainsi, sur le plan environnemental et social, les seules alternatives à prendre en considération sont les alternatives « sans projet » et « avec projet ».

Le projet est destiné à promouvoir le développement ; on prévoit qu'il permettra de faciliter la croissance socio-économique et encouragera les investissements dans les zones touchées par le projet. Les avantages socio-économiques potentiels ont de multiples facettes. Les zones de conservations caféières et les zones de réinstallation sont celles qui seront les plus touchées au niveau environnemental par la construction.

L'alternative « sans projet » entraînerait un développement socio-économique minimal et signifierait l'absence des autres avantages relatifs à la construction d'une route réhabilitée.

6. Impacts et mesures d'atténuation et d'amélioration possibles

Il est prévu que le projet de route contribue au développement socio-économique dans la partie ouest de la région d'Oromia grâce : à un meilleur accès à des services sociaux plus développés ; à un désenclavement des zones isolées de la région ; à un accès immédiat et facilité aux exportations et à la stimulation de la culture de café. La réduction des coûts de transport encouragera les personnes à s'engager dans des activités non agricoles telles que la petite industrie basée sur l'agriculture qui pourrait à terme contribuer au développement général de l'économie locale et régionale, et favoriser ainsi la réduction de la pauvreté. Ce système permettra également de profiter de certains avantages tels que la réduction des temps de transport et l'augmentation de la vitesse, permettant ainsi une circulation plus efficace, sécurisée et fiable des personnes et des biens.

La réhabilitation et le remplacement des structures de drainage permettront d'améliorer le système d'évacuation des eaux à travers et le long de la route, réduisant ainsi au minimum les problèmes d'érosion et d'alluvionnement lors de la phase d'opération. Le projet permettra d'améliorer les alignements horizontal et vertical et offrira de meilleures surfaces de revêtement.

Les conditions de trafic amélioreront à la fois le trafic motorisé et non motorisé, les coûts d'utilisation des véhicules diminueront et du temps sera gagné sur les trajets. L'accès aux infrastructures sociales et économiques telles que les établissements de santé, les écoles et les marchés sera amélioré. Les opportunités d'emploi augmenteront, à la fois pour la main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée, dont une partie sera recrutée au sein des communautés locales habitant le long de la route. De ce point de vue, les femmes et les jeunes devraient être encouragés à postuler pour du travail sur ce projet. De petites entreprises et des microsociétés verront le jour pour répondre aux besoins des employés et des gens de passage en logement, nourriture, biens

de consommation, etc. Le projet facilitera la mobilité des personnes et des biens depuis et vers les *woredas*, les zones et les régions concernées par le projet. On prévoit par conséquent que ce projet améliorera le niveau de vie et la sécurité socio-économique des habitants de la région du projet et de sa zone d'influence.

Cependant, il y aura aussi un certain nombre de conséquences environnementales et sociales négatives suite aux activités de construction et pendant l'exploitation de la route réhabilitée. Le défrichement et l'essouchement des terres, l'extraction et le compactage des matériaux de construction par un équipement lourd, l'utilisation de déviations et de voies d'accès, ainsi que le déversement de substances dangereuses comme le fuel et l'huile pourraient entraîner l'érosion, le compactage et la pollution des sols.

L'excavation et le déversement de substances dangereuses peuvent causer la charge sédimentaire et polluer les sources d'eau. Les mesures d'atténuation recommandées comprennent notamment la réalisation de caniveaux d'assainissement pendant la saison sèche, un stockage et une manipulation adaptés des substances dangereuses ainsi que le développement de sources d'approvisionnement en eau destinée aux travaux de construction et aux besoins du chantier. Si des points d'eau appartenant à la communauté locale sont utilisés, le consentement de cette dernière est indispensable, et si nécessaire, d'autres sources en eau seront mises en place. Une pollution de l'air, de la poussière et des nuisances sonores seront générées lors du terrassement, du transport des matériaux de construction et de la production en général. Il est possible de réduire ces nuisances en limitant la vitesse des véhicules ; en arrosant régulièrement les déviations et les autres sites en construction (où de l'eau est disponible) ; en réalisant des travaux d'entretien réguliers et efficaces du matériel et des véhicules ; et en établissant les sites de l'entrepreneur à l'écart des lieux sensibles tels que les habitations, les points d'eau, les écoles, les établissements de santé et les lieux de culte. On prévoira également de fournir aux ouvriers une tenue de protection adaptée.

Les impacts de la déforestation et les dégâts sur la flore sont considérés comme importants, notamment concernant les forêts de Geba-Dogi et de Dogi-Saki situées le long de la route Bedele-Metu. Actuellement, certains programmes de conservation des forêts soutenus par l'UE visent à protéger et conserver les forêts et à aider les communautés à les gérer. Toutefois, une gestion durable sera indispensable à l'issue de la période de soutien de l'UE. Il est ainsi proposé de n'autoriser aucune déviation routière dans les zones forestières, mais uniquement des travaux de construction partiels.

Les impacts dus au défrichement et à l'intrusion visuelle causée par ce défrichement durant l'élargissement de la route, la construction des déviations ainsi que l'exploitation des sources de matériaux et des sites de l'entrepreneur (baraquements de chantier, production d'agrégats et centres d'enrobage) peuvent être réduits en limitant le défrichement aux zones primordiales pour le projet. Il est possible de réduire l'érosion des sols en planifiant la construction de la route pendant la saison sèche ; en bordant de fossés de drainage latéraux et de caniveaux de déviation ; en plantant de la végétation ou de l'herbe sur les surfaces exposées à l'érosion due à l'eau ou au vent ; et en restaurant les emprunts, les déviations et les voies d'accès une fois la construction achevée. Les sources de matériaux et les installations du contractant sur le site doivent être soigneusement choisies, les forêts et les terrains les plus boisés doivent être évités, les zones utilisées temporairement telles que les emprunts, les baraquements de chantiers et les

voies d'accès seront réhabilités et replantés ; enfin la coupe aveugle de la végétation par les ouvriers doit être interdite.

La faune peut être affectée par les perturbations et la fragmentation de son habitat ainsi que par l'obstruction de ses déplacements. Ces effets négatifs peuvent être atténués en évitant de placer des carrières, des emprunts ainsi que les infrastructures de l'entrepreneur dans des zones de conservation de la faune et des zones à faune sensible. Des panneaux d'avertissement doivent être mis en place afin de sensibiliser les ouvriers ainsi que les utilisateurs de la route. Les structures formelles de protection et de gestion de la faune créées dans cette zone par les institutions gouvernementales sont extrêmement limitées en raison d'une pénurie de main-d'œuvre et de moyens, et d'une accessibilité limitée, mais ces institutions doivent être renforcées afin de limiter l'éventuel problème de braconnage. Une meilleure accessibilité offerte par la route peut contribuer à restreindre le braconnage et à améliorer la sécurité.

Lors de la construction, il y aura de nombreux retards dus au trafic le long des zones escarpées et montagneuses en direction de Metu. Un trafic plus dense et des vitesses plus élevées entraîneront une augmentation du nombre d'accidents de la route mettant en cause les véhicules, les piétons (notamment les enfants et les personnes âgées) et le bétail. Pendant cette opération, le déplacement du bétail le long de la route entraînera des risques considérables et provoquera de nombreux retards. Ces problèmes doivent être résolus au moyen de l'établissement de voies alternatives parallèles à la route là où l'espace le permet, ou en élargissant davantage la chaussée pour créer une « voie pour bovins » destinée au bétail et aux NMT. Les accidents de la route seront limités en élaborant et en mettant en œuvre des plans de gestion du trafic, en installant des dos d'âne sur les sites à forte densité de population, en sensibilisant l'ensemble des utilisateurs de la route à la sécurité routière et en installant des panneaux d'avertissement et de danger aux endroits sensibles tels que les marchés, les écoles, et les centres urbains comme Bedele, Chora, Yayu et Hurmu.

En raison de leur mobilité et de leurs moyens financiers, les ouvriers et les conducteurs de camion immigrés sont connus pour être des vecteurs de propagation de MST/VIH/SIDA. Les jeunes filles et les personnes très pauvres sont particulièrement vulnérables à cet égard. Des campagnes de sensibilisation aux MST/VIH/SIDA devront être mises en place, en ciblant notamment les communautés locales, la main-d'œuvre, les usagers de la route et les écoliers. Des préservatifs seront distribués aux communautés et aux ouvriers, des tests de dépistage du VIH/SIDA et une assistance aux personnes infectées seront également proposés. Le/les entrepreneur(s) travailleront en collaboration avec les services administratifs des *woreda* et *kebele*, les services de contrôle et de prévention du VIH/SIDA et les ONG intervenant dans la région du projet.

Le paludisme est l'une des principales causes de mortalité dans la région du projet. L'eau stagnante dans les emprunts, les carrières et sur les chantiers favorisera le développement des moustiques. On doit alors prévoir d'évacuer l'eau de ces lieux et réhabiliter les emprunts et les carrières.

Le recensement socio-économique a montré que 654 foyers et institutions seront au total affectés par la route Bedele-Metu. Parmi ces dernières, 162 sont gérées par des femmes et 492 par des hommes, et 16 des bâtiments affectés appartiennent à des institutions publiques et gouvernementales. Dans les zones rurales, 82,8 ha de terres agricoles seront définitivement

perdus, tandis que 243,87 ha seront touchés de manière temporaire (notamment les terres utilisées pour les déviations et les baraquements de l'entrepreneur). Au total, 102 structures seront entièrement affectées (94 structures urbaines et 8 rurales) et 610 seront partiellement touchées (566 urbaines et 41 rurales). De plus, parmi les arbres affectés on compte l'eucalyptus (2 415), le genévrier (1 185), le caféier (18 511), le bananier d'Abyssinie (37), la banane (218) et divers arbres à valeur médicinale et cérémonielle difficiles à quantifier. Un plan de dédommagement et de réinstallation a été élaboré en accord avec les lignes directrices de la BAD.

En ce qui concerne les observations préliminaires, la perte de terres agricoles par les foyers dans le corridor autour de la route en projet n'est pas permanente. La perte d'une bande de terrain par ces foyers n'exigerait pas non plus une réinstallation complète, puisque l'impact serait minime pour chacun d'entre eux. Par conséquent, aucun foyer ne pourra exiger de pouvoir choisir une réinstallation en raison d'une expropriation de ses terres par les travaux de construction de la route.

Les foyers touchés qui perdront une partie de leurs terres pourront continuer à vivre dans la parcelle de terre restante ; toutefois, il est nécessaire de les dédommager conformément à la loi pour la perte de leurs récoltes, de leurs arbres et d'autres cultures pérennes.

7. Gestion environnementale et sociale

L'Évaluation de l'impact environnemental et social a englobé le Plan de gestion social et environnemental (PGES) qui traite des mesures institutionnelles, de surveillance et d'atténuation à prendre lors de la conception détaillée, de la pré-construction (clauses à inclure dans la documentation contractuelle), ainsi que des étapes de construction et d'exploitation du projet en vue d'éliminer, de réduire ou de compenser les conséquences environnementales et sociales négatives. Cette évaluation prévoit que le Consultant chargé de la supervision produise également un Plan de gestion environnementale du site, et recrute un inspecteur environnemental et un sociologue pour veiller à ce que les mesures d'atténuation et de gestion soient appliquées.

La construction, l'intégration et l'application de ces mesures d'atténuation environnementales dans le projet routier relèveront de la responsabilité de l'entrepreneur, supervisé par le consultant chargé de la supervision, et l'EMSB.

À l'issue des travaux, la responsabilité de la gestion environnementale autour de la route reviendra à l'EMSB, principalement à travers les agents routiers du district. De plus, pour certaines des mesures d'atténuation proposées, les autorités locales et les organisations gouvernementales ayant les mandats spécifiques devront participer à la supervision du site pendant et après la construction – par exemple, les services en charge des forêts, les autorités sanitaires et la police en charge de la circulation superviseront respectivement l'impact sur les forêts, la prévention et la sensibilisation au VIH/SIDA et la sécurité routière.

Les coûts estimés d'atténuation et de gestion sont donnés ci-dessous :

Description de l'activité d'atténuation/gestion/surveillance	Birrs éthiopiens (ETB)	Dollars américains (USD)	Notes
Environnementale/Sociale			
Mesures de contrôle de l'érosion	3 100 000	229 630	
Relocation des cimetières	200 000	14 815	
Restauration et aménagement des sites	-		Inclus dans le devis de l'ingénieur
Campagne de sensibilisation à la sécurité routière	-		Coûts associés la conception et à la fourniture de la route inclus dans le devis de l'ingénieur
Surveillance environnementale	370 000	27 407	
Renforcement des capacités	800 000	59 259	
Campagne de sensibilisation MST/VIH/SIDA	1 700 000	125 926	
Contingences @ 10 %	617 000	45 704	
Coût total de gestion et de surveillance environnementale	6 787 000	502 741	Inclus dans les devis de l'ingénieur
Plan d'action de réinstallation (comprenant les coûts de réinstallation des services publics)	84 339 855	6 247 397	
Total des coûts de gestion et de surveillance environnementales et PAR	91 126 855	6 750 138	

Taux de change 1USD = 13,5 ETB

8. Programme de suivi

Le suivi environnemental sera nécessaire à la fois pendant les phases de construction et d'exploitation du projet afin de garantir que les recommandations des rapports de l'EIES soient bien intégrées et mises en œuvre. Le suivi des paramètres environnementaux permettra d'identifier d'éventuels problèmes liés aux activités de développement routier et de mettre rapidement en œuvre des mesures correctives efficaces.

Les principaux problèmes pouvant faire objet de suivi pendant et après la construction comprennent les impacts sur les zones de conservation des forêts naturelles et de café forestier, acquisition des terres, réinstallation et compensation ; la reconstitution à la fin des travaux ; l'emplacement et l'exploitation des sources de matériaux et les conditions de transport; l'établissement et l'exploitation des installations sur le site de l'entrepreneur ; érosion des sols et envasement ; le drainage ; la pollution de l'eau et les conséquences sur l'approvisionnement en eau des utilisateurs, et son usage concurrent ; remplacement ou rétablissement du système d'approvisionnement en eau pour irrigation; gestion/évacuation des déchets; ainsi que des problèmes liés à la sécurité routière (y compris les accidents qui impliquent du béton).

Les détails des plans de suivi environnemental proposés sont présentés dans le Rapport EIES. Ces plans incluent les problèmes relatifs à l'environnement ainsi que les mesures d'atténuation, des indicateurs devant faire objet de suivi, les responsabilités en rapport avec le suivi ainsi qu'un

calendrier de suivi. Les estimations des coûts des activités de suivi sont également prévues. Certains indicateurs de suivi sont donnés ci-dessous :

Aspects/Impacts liés à la surveillance	Indicateurs
Mise en œuvre du PAR – dédommagement et restitution	Nombre de personnes affectées par le projet dédommagées et/ou rétablies Nombre de plaintes provenant des personnes affectées par le projet
Clauses environnementales incluses dans les documents contractuels	Clauses incluses dans la documentation contractuelle
Qualité de l'eau	Résultats des tests établissant la conformité/non-conformité des paramètres par rapport aux normes nationales/internationales
Réhabilitation des sites de matériaux et des zones perturbées	Surfaces de terres non réhabilitées
Érosion des sols	Nombre de ravins suite à l'eau de ruissellement de la route
Drainage	Nombre de buses ensablées
Santé publique/santé et sécurité au travail (y compris la prévalence du VIH/SIDA)	Trousses de premiers secours sont distribuées sur le site Registres des institutions sanitaires locales Résultats des tests volontaires Plaintes des ouvriers relatives à la santé
Déforestation, perte d'arbres	Nombre d'arbres plantés (et non touchés) pour remplacer les arbres renversés
Empiètement/dégradation de la réserve de caféiers	Changement dans la zone forestière couverte par le café sauvage
Remplacement/réparation des canaux d'irrigation	Nombre et longueur des structures de canaux remplacées
Assurance du transport de bétail	Nombre d'accidents impliquant ou non le bétail

Les responsabilités liées à la surveillance pendant la construction ont été réparties entre l'entrepreneur, le consultant chargé de la supervision et l'EMSB de l'ERA. Après la construction, la responsabilité de surveillance reviendra essentiellement aux bureaux du district de l'ERA, sous l'appui des bureaux régionaux, les services de protection environnementale des *woreda* ainsi que la police routière. Les plans de surveillance présupposent que les ressources seront mises à la disposition des différentes institutions gouvernementales impliquées afin d'assurer une surveillance efficace.

9. Consultations publiques et obligation d'informer le public

Des consultations publiques ont été menées pendant l'EIES et le PAR, au niveau national et au niveau des *kebele*, et avec les personnes affectées par le projet. L'ensemble des ministères et des

bureaux concernés en charge des plans d'action environnementaux et de réinstallation ont également été consultés, ainsi que des ONG, des organismes associatifs et des organisations communautaires. Les doutes et les avis des parties prenantes ont été intégrés à la conception du projet.

Toutes les personnes affectées ainsi que les autres parties prenantes consultées ont confirmé la nécessité du projet routier, et attribué une priorité élevée au projet en étant pleinement conscientes des avantages potentiels assurés une route de meilleure qualité. Ces personnes ont dû faire face à de nombreuses difficultés, en termes de biens et de services (notamment des services de transport) et se sont senties négligées. Elles ont confirmé apporter leur soutien aux administrations locales dans la mesure de leurs possibilités concernant ce projet. Certains des avantages cités par les parties prenantes comprenaient la résolution des problèmes liés à la pollution par les poussières, un meilleur accès aux services de transport ainsi qu'un meilleur transport des biens et des produits agricoles. Le projet routier est également perçu comme une liaison avec le monde extérieur permettant de dynamiser la mobilité des personnes et des échanges culturels et de faciliter les activités d'investissement dans la zone du projet.

10. Initiatives complémentaires

Réinstallation/Dédommagements

Un Plan d'action de réinstallation a été élaboré pour le projet routier. Un résumé du PAR est fourni en annexe. La route Bedele-Metu affectera au total 712 foyers (3 974 personnes, à travers des pertes de structures d'immeuble, de cultures et/ou d'arbres. Certaines terres agricoles et certains arbres sur des terrains publics seront également affectés. Le coût total de mise en œuvre et de surveillance du plan de réinstallation comprenant la réimplantation de l'infrastructure s'élève à 84 339 855 ETB (environ 6,247 millions de dollars).

Campagne de sensibilisation à la sécurité routière

La sécurité routière a été citée comme un sujet d'inquiétude majeur lors des consultations publiques tout au long des projets routiers. Dans les Rapports EIES, un certaines recommandations ont été faites pour intégration dans la conception. En outre, des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière seront également mises en œuvre. Les coûts de ces campagnes ont été inclus dans le devis de l'ingénieur.

Sensibilisation et prévention VIH/SIDA

Un fournisseur de services indépendant sera engagé par l'entrepreneur afin de mener des campagnes de sensibilisation MST/VIH/SIDA, qui cibleront notamment les ouvriers ainsi que les communautés locales et les écoliers. Les coûts de mise en œuvre de cette campagne de sensibilisation et de prévention du VIH/SIDA ont été intégrés aux coûts d'atténuation et de gestion environnementale dans le Rapport EIES relatif au projet. Le Consultant-surveillant recrutera également des sociologues afin d'appuyer les activités de sensibilisation et de prévention VIH/SIDA.

Plantation d'arbres

Un programme intensif de plantation d'arbres va être lancé pour remplacer les arbres coupés et servir de puits de carbone destinés à atténuer les émissions de CO₂ en hausse en raison de l'augmentation du trafic. Les autorités locales ainsi que les groupes communautaires seront également impliqués dans la mise en œuvre de ce programme.

11. Conclusion

La réfection de la route Bedele-Metu devrait apporter un certain nombre d'avantages pour le développement socio-économique de la zone d'Illubabor ainsi que de la région d'Oromia. Cette route reliant Bedele- et Metu permettra de raccourcir le trajet entre Addis Abeba et Gambela d'environ 30 km. Elle dessert une zone importante de production de café, mais aussi d'autres zones présentant un fort potentiel agricole.

Les impacts négatifs pour l'environnement résultant de la construction et de l'exploitation du projet routier incluent l'érosion des sols, la concurrence pour sources d'eau ainsi que leur pollution ; la pollution de l'air et les nuisances sonores, la perte de végétation naturelle, la destruction de forêts et de caféiers, l'interruption des sources d'approvisionnement en eau d'irrigation ainsi que des problèmes de sécurité routière auxquels sont confrontés les communautés locales, les véhicules et le bétail. Des mesures d'atténuation ont été proposées pour résoudre chaque cas et des plans de gestion environnementale ont été élaborés. De plus, les détails des mesures d'atténuation physiques/techniques ont été quantifiés, intégrés aux devis et spécifiés dans les conditions générales du contrat ainsi que dans les spécifications techniques respectivement.

L'impact social le plus significatif concerne la nécessité d'acquisition de terrains afin d'élargir la chaussée et la route, ainsi que la destruction associée de bâtiments, de structures, d'arbres et de cultures. Toutes ces questions ont été abordées dans le Plan d'action de réinstallation relatif au projet routier.

Références et Contacts

Contacts

Autorité Routière Éthiopienne
B.P. 1770,
Addis-Ababa, Éthiopie
Tél : +25 11 530423 ou 513227
Fax : +25 11 51 48 66

Site Internet : www.era.gov.et

Kurt LONSWAY

Responsable du Service Environnement et Changement Climatique
Banque Africaine de Développement
Département Énergie, Environnement et Changement Climatique

BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie
Tél : (216) 71 10 33 13
Courriel : k.lonsway@afdb.org
Site Internet : www.afdb.org

ANNEXE - RÉSUMÉ DE L'EIES
PLAN SOMMAIRE DE RÉINSTALLATION
POUR L'INDEMNISATION ET LA RÉINSTALLATION

Nom du projet : Projet de réfection de la route Bedele-Metu
Pays : Éthiopie
Numéro du projet : PET-DBO-014

Description du projet et zone du projet

Le projet couvre la section routière Bedele-Metu, longue d'environ 112 km, qui traverse la zone de l'Est Wellega de l'État régional d'Oromia, à l'exception d'un tronçon de 19 km qui va du pont de Dedesa à la ville de Bedele, et qui se trouve dans la zone d'Ilu Ababora de l'État régional susmentionné. La section Bedele –Metu relie les villes de Bedele, Yayoo, Hurumu, Chora et Metu. Le projet se termine au pont du fleuve Sore. Un projet de réfection est actuellement en cours à partir de ce point important vers la ville de Gore, sur une longueur de 25 km. Ce projet routier constitue une importante réalisation qui relie l'État régional de Gambela à la partie Nord-Ouest ainsi qu'à la partie centrale du pays, en passant par Gore.

Impact potentiel

En ce qui concerne la route Bedele – Metu, les membres de la communauté vivant le long de la route du projet accordent une grande priorité et une grande valeur au projet routier et sont entièrement conscients des avantages que l'asphaltage de la route en gravier apportera au développement des villes et des Woredas de la zone d'Ilu Ababora. Certains des avantages du projet qu'ils ont cités sont : la fin de la pollution par les poussières, un meilleur accès aux facilités de transport, la réduction des tarifs de transport, une meilleure circulation des biens et des services, notamment des produits agricoles. À cela s'ajoutent : la réduction des dépenses liées à l'utilisation des véhicules, la réduction des frais et du temps de transport des passagers et des marchandises, une meilleure disponibilité des services de transport motorisés. L'amélioration du commerce et des marchés locaux et celles des services sociaux et des mouvements des populations vont encourager le petit commerce et la petite entreprise, avec pour résultat la création d'emplois pour la population locale pendant le déroulement du projet, notamment pour les femmes et les jeunes.

À côté de ces avantages directement liés au projet, il y a aussi des inconvénients. Certains des impacts négatifs de la construction de cette route sont : l'augmentation potentielle des maladies sexuellement transmissibles, notamment le VIH/SIDA et les maladies vénériennes, une augmentation incontrôlable du nombre de maisons délabrées du fait de nouvelles implantations, la démolition d'installations commerciales, d'édifices religieux tels que des églises, ainsi que la démolition de maisons d'habitation, la saisie de terres, la destruction de cultures pérennes dont les arbres ayant une valeur économique, les fruits, les cultures, la perte des moyens d'existence, les accidents de la route pendant la construction et l'exploitation, une plus grande pression sur les ressources naturelles, dont le bois de chauffage et les sources d'eau, la destruction de l'environnement naturel, notamment de la végétation et une éventuelle augmentation des déversements de déchets dangereux sur les terres agricoles et sur les zones d'habitation.

La perte de maisons et de biens

Le projet routier Bedele – Metu entraînera la perte éventuelle de divers biens ; 102 structures au total seront perdues (94 urbaines et 8 rurales) et 610 seront partiellement affectées (566 urbaines et 44 rurales). Au total 712 ménages seront affectés d'une manière ou d'une autre. Le projet affectera également 16 bâtiments publics appartenant à des institutions gouvernementales dont des blocs administratifs de la woreda, une mosquée, la *Commercial Bank of Ethiopia*, les administrations de Kebele qui se trouvent dans l'emprise routière. Dans la section rurale du projet de réfection, 82,8 hectares de terres agricoles seront affectées de façon permanente et 243,87 hectares subiront un impact provisoire ; les cultures et les arbres fruitiers seront également affectés dans le processus. En plus de ces biens, il y aura le déplacement des utilitaires tels que les lignes d'énergie électrique, les lignes et les cabines téléphoniques ainsi que les tuyaux d'eau.

Selon les premières conclusions, la perte de terres agricoles par les ménages ne forcera pas les personnes affectées par le projet (PAP) à céder définitivement leurs terres. La perte d'une bande de terre par les ménages ne nécessitera pas non plus une réinstallation complète parce que l'impact sera minimal pour chaque ménage. Ainsi, aucun ménage ne choisira la réinstallation à cause de l'expropriation de leur terre du fait des travaux de construction routière. Les ménages affectés qui perdront une bande de terre pourront continuer l'exploitation de la partie restante ; cependant, ils devront être dédommagés. Néanmoins, Il est important que des consultations soient organisées de façon régulière pour rassurer les PAP, notamment en ce qui concerne d'autres effets tels que ceux liés à l'éducation des enfants, aux installations sanitaires, à la lutte contre le VIH/SIDA et le soutien psycho-social.

Responsabilité organisationnelle et mise en œuvre du Plan d'action de réinstallation (PAR)

Le PAR sera mis en œuvre par la Direction des contrats et de la planification de la Régie des routes éthiopienne (ERA) à travers l'Unité chargée des Droits de passage (anciennement Section chargée des Droits de passage et EMB) et l'équipe de Gestion environnementale et sociale en consultation avec les autorités des administrations fédérale, régionale et locale (l'administration de la woreda, les administrations municipale et de Kebele) et les entrepreneurs du projet routier. Une supervision et un contrôle quotidiens seront effectués par les ingénieurs du projet routier. Une supervision et un contrôle périodiques seront organisés par l'ERA, l'EPA et les ONG ainsi que les organisations communautaires locales. Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, l'ERA sera responsable de la mise en œuvre du processus d'indemnisation et de réinstallation des PAP, après la sélection de nouveaux sites et leur préparation pour la réinstallation. Les responsables de zone, de la woreda, des municipalités, des administrations urbaines et rurale kebele de la zone du projet devront être consultés. Outre les institutions gouvernementales et publiques mentionnées ci-dessus, la participation des représentants du PAP, des anciens de la communauté et d'autres parties prenantes sera également importante.

Consultations avec les autorités publiques et locales

Pendant l'évaluation sur le terrain par l'équipe de consultants, les institutions gouvernementales et les représentants de la communauté suivants ont été consultés : les bureaux administratifs de la

zone, les municipalités des villes affectées, les bureaux administratifs au niveau de la woreda, les bureaux des ressources en eau de la zone, les bureaux de télécommunications de la zone, les bureaux E.P.C. de la zone, les bureaux des ressources en eau au niveau de la woreda, les bureaux des statistiques de la zone, les bureaux agricoles au niveau de la woreda, les bureaux ruraux et urbains de Kebele, les anciens de la communauté et les personnes affectées dont les femmes. La consultation a été conduite de manières formelle et informelle avec les parties prenantes mentionnées ci-dessus. Pour saisir les préoccupations et les intérêts des groupes vulnérables, des discussions en petits groupes ont été organisées avec les femmes, les jeunes, les personnes âgées, les personnes infectées au VIH et les orphelins. Les intérêts et les préoccupations des parties prenantes ont été incorporés dans les plans de conception du projet, ainsi que dans le PAR.

Les consultations ont révélé, pour la route Bedele – Metu, que la réfection de la route est perçue comme un catalyseur du développement socio-économique. Elle facilitera le transport des personnes et des biens, l'accès aux marchés et aux services sociaux ainsi que le commerce avec les pays voisins. Cependant, la plupart des préoccupations soulevées par les communautés portaient sur les destructions qui ont affecté les constructions existantes et les activités commerciales, et des mesures d'atténuation et d'indemnisation se sont alors avérées nécessaires.

Ces consultations publiques ont abouti à consensus et aux résultats suivants : i) toutes les woredas traversées par la route du projet se sont mises d'accord pour apporter soutien et assistance aux personnes qui perdront leur terre (terre agricole ou terre d'habitation) à cause de la construction de l'emprise routière, de la déviation routière ou d'autres raisons liées à la construction ; même si elle était consciente de certains inconvénients, la communauté a bien accueilli la construction de la route du projet ; et ii) les communautés se sont engagées à faciliter la réalisation harmonieuse des travaux de construction et à fournir d'autres soutiens administratifs courants en cas de besoin. En général, dans tous les endroits où des consultations publiques ont lieu, les communautés se montrent très favorables à la construction de la route et sont satisfaites du plan proposé. Elles se réjouissent du démarrage prochain des travaux de construction.

Cadre juridique et institutionnel

Le paiement des indemnisations et les questions de réinstallation font l'objet de plusieurs documents juridiques aux niveaux fédéral et régional. Les principaux documents sont la Constitution de l'Éthiopie, la Proclamation n° 455/2005 sur l'expropriation de biens immobiliers pour des raisons d'intérêt public et le paiement d'indemnités, la Proclamation n° 456/2005 sur l'administration des terres rurales et l'utilisation de la terre. Dans ce manuel, un effort a été fait pour résumer les dispositions de ces documents juridiques les plus pertinentes à la tâche actuelle. De plus, des documents juridiques plus anciens et conformes aux dispositions de la constitution de la République fédérale démocratique d'Éthiopie (FDRE) sont également utilisés. Les principaux documents sont les suivants :

- La Proclamation n° 1/1995 de la Constitution éthiopienne ;
- La politique environnementale de 1997 ;
- La Proclamation de l'étude d'impact environnemental n° 299/2002 ;
- Le Document de directive de l'étude d'impact environnemental (juillet 2000) ;
- La Proclamation n° 455/2005 sur l'expropriation de biens immobiliers pour des raisons d'intérêt public et le paiement d'indemnités, et

- La Proclamation n° 456/2005 sur l'administration des terres rurales et l'utilisation de la terre.

En ce qui concerne l'indemnisation, tous les documents indiquent clairement que les individus ont le droit d'être indemnisés pour les travaux sur des terrains créés par le travail et le capital. Conformément à ce principe de base, et sur la base de ces divers documents juridiques, la problématique de réinstallation et d'indemnisation peut se résumer comme suit.

La constitution de la République fédérale démocratique d'Éthiopie régit toutes les questions liées à la réinstallation et aux indemnisations dans la plupart des domaines juridiques. Elle contient des dispositions régissant l'expropriation des terres, les indemnisations, les consultations publiques, les questions liées au genre et les questions environnementales. Les autres documents juridiques traitant des indemnisations sont :

a) La Proclamation numéro 455/2005 : elle stipule que l'indemnisation pour expropriation de biens immobiliers pour des raisons d'intérêt public ou en raison de projets doit être calculée selon une approche fondée sur le coût de remplacement. Cette méthode d'évaluation de biens permet de déterminer le montant suffisant pour remplacer les actifs perdus et de couvrir les coûts de transaction. En appliquant cette méthode d'évaluation, l'amortissement des structures et autres actifs ne doit pas être pris en compte. Ainsi, en déterminant le coût de remplacement, l'amortissement des actifs et les matériaux récupérés ne sont pas pris en compte. Également, la valeur des bénéfices éventuels que le projet pourrait apporter n'est pas déduite de l'évaluation des actifs affectés.

b) La Proclamation n° 455/2005 sur l'indemnisation pour expropriation de biens immobiliers pour des raisons d'intérêt public propose une approche par coût de remplacement. En appliquant cette méthode d'évaluation, la dépréciation des structures et des biens ne doit pas être prise en compte. Ainsi, en déterminant le coût de remplacement, l'amortissement des actifs et les matériaux récupérés ne sont pas pris en compte. Également, la valeur des bénéfices éventuels que le projet pourrait apporter n'est pas déduite de l'évaluation des actifs affectés. De plus, la réinstallation / Cadre de politique de réinstallation de l'ERA qui a été publié avant la proclamation 455/2005, prend également le coût de remplacement actuel brut comme base de calcul de l'indemnisation.

Mécanisme de traitement des plaintes

Les procédures de traitement des plaintes seront les suivantes si celles-ci ne sont pas résolues à l'amiable :

- La personne affectée doit adresser sa plainte par écrit au président du Comité. La plainte doit être signée et datée par le plaignant. Si le plaignant ne peut pas écrire, il doit se faire aider dans la rédaction et apposer l'empreinte de son pouce sur le document ;
- Le Comité doit répondre dans les quinze jours qui suivent son entretien sur l'objet de la plainte avec le plaignant. Si la plainte est liée à l'évaluation des biens, des experts peuvent être sollicités pour réévaluer ceux-ci, et cette procédure peut

prendre un temps plus long. Dans ce cas, le plaignant doit être notifié par le Comité de ce que sa plainte est à l'étude ;

- Si le plaignant ne reçoit pas de réponse ou n'est pas satisfait du résultat, il peut soumettre le cas au tribunal local ;
- Les décisions des tribunaux locaux sont sans appel.

Néanmoins, l'option préférée pour la résolution des conflits est le règlement à l'amiable et l'arbitrage entre les parties en conflit. Les personnes affectées par le projet ont également le droit de faire appel auprès de la Section chargée des Droits de passage de l'ERA, à l'ingénieur résident ou à l'entreprise avant de porter leur appel au tribunal.

Évaluation des actifs et indemnisation

D'après la Proclamation, le cadre de travail et les pratiques établies de l'ERA, les facteurs et hypothèses suivants ont été pris en compte dans l'évaluation du montant de l'indemnité à verser pour les pertes de maisons et de commerces :

Les indemnisations et les droits versés aux PAP suffisent au moins pour maintenir leur niveau de vie tel qu'il était avant le projet, voire l'améliorer. L'indemnisation pour remplacer les maisons et les bâtiments est calculée sur la base du coût de construction actuel (en fonction de la surface de plancher et du type de matériau de construction) sans prendre en compte la dépréciation de l'actif à remplacer. Les propriétaires de terrains urbains qui seront définitivement déplacés de leurs emplacements ont droit à une indemnité de déplacement équivalente à un an de loyer de la maison à démolir. Les maisons partiellement affectées sont considérées comme entièrement affectées au cas où elles sont touchées à 25% ou plus et seront indemnisées pour la maison entière. L'ensemble des personnes affectées par le projet ont droit à une indemnisation, qu'elles aient ou non des titres fonciers. S'agissant des pertes que l'on ne peut évaluer ou indemniser en termes monétaires, par exemple, l'accès aux services publics, aux pâturages, aux clients et aux fournisseurs, etc., des efforts seront faits pour permettre l'accès à des ressources et des opportunités génératrices de revenus équivalentes et culturellement acceptables.

S'agissant des maisons et autres bâtiments, l'indemnisation est calculée sur la base des paiements en restitution complète pour la partie de la maison touchée à 25% ou plus et uniquement sur celle d'une restitution partielle pour une maison touchée à moins de 25%, multipliée par sa surface de plancher. S'agissant de l'évaluation des biens touchés, les matériaux de construction utilisés sont pris en compte.

Le déplacement des entreprises et commerces comporte des impacts négatifs beaucoup plus importants sur les revenus et la subsistance de leurs propriétaires que celui des logements. Cet impact sera encore plus important au cas où ces entreprises sont réimplantées loin des artères principales ou des centres-villes. Par conséquent, les propriétaires d'entreprise auront droit à des indemnisations pour la perte de revenus en plus des indemnisations pour les structures / maisons et autres coûts de transaction. L'indemnisation pour les entreprises doit inclure des paiements supplémentaires pour les périodes de perturbation. Les installations seront remises en état dans un délai de quatre à six mois. Pour cette raison, la multiplication du revenu mensuel moyen de l'entreprise (2200 ETB) par la durée des périodes de perturbation et de transition en vue de la

restauration des moyens de subsistance, y compris les paiements des frais de transport pour les biens meubles, permettra d'atténuer le problème.

Indemnisation pour les terres agricoles

L'article 8 (1) de la Proclamation 455/2005 stipule qu'un propriétaire foncier en milieu rural dont l'exploitation a été expropriée de façon permanente aura droit à une indemnisation s'élevant à dix fois le revenu annuel moyen qu'il/elle aurait obtenu sur cette exploitation au cours des cinq années précédant ladite expropriation. Donc, pour évaluer l'indemnisation pour la perte de terres agricoles ou pour déterminer le taux unitaire / la valeur à l'hectare de terres agricoles, le rendement moyen et le prix unitaire des principales cultures pratiquées dans la zone sont pris en considération et la moyenne pondérée est calculée pour obtenir le montant recueilli par hectare/an. L'option privilégiée pour la perte permanente de terres agricoles est celle basée sur la terre ou la compensation sous forme de terre avec un potentiel productif similaire, des avantages de localisation et d'autres facteurs au moins équivalents à celle occupée. Si cette option ou si la compensation sous forme de terre ne sont pas réalisables, il faudra rechercher une option excluant la terre, par exemple un emploi salarié ou indépendant, assorti d'autres formes d'aide en plus de la rémunération en espèces pour les terres et autres biens perdus.

Indemnisation pour les arbres et les cultures pérennes

Dans l'emprise de la route existante et dans les sections retracées, les arbres à valeur commerciale ainsi que des cultures pérennes seront affectés. Le montant de l'indemnité a été calculé en additionnant le flux des revenus actualisés que chaque plante peut produire au fil des années jusqu'à ce qu'un nouvel arbre similaire arrive à maturité. Comme indiqué, il y aura des arbres et des arbustes comme les caféiers ayant à la fois une valeur commerciale et une valeur nutritionnelle qui seront touchés. Cependant, ceux-ci excluent les arbres qui présentent des valeurs médicale et cérémonielle car il est impossible de leur attribuer une valeur monétaire. La meilleure solution dans de tels cas est de consulter la population locale, notamment les anciens et les dirigeants communautaires pour les indemnisations.

Assistance spéciale en faveur des personnes vulnérables

Conformément à la politique et aux directives du gouvernement éthiopien et de la Banque africaine de développement, les personnes vulnérables affectées par le projet méritent une attention particulière. Ainsi, pendant la mise en œuvre de ce PAR, les familles vulnérables bénéficieront d'une attention et d'une assistance particulières, notamment les ménages dirigés par des femmes, des enfants ou des personnes âgées. L'étude socio-économique a fait état de 61 personnes vulnérables affectées par le projet ayant requis assistance et réinstallation. Il s'agit de 30 ménages dirigés par des femmes, de 29 ménages dirigés par des personnes âgées et 2 ménages dirigés par des enfants. L'assistance et l'appui à apporter à ce groupe de personnes comprend la reconstruction de leurs logements, le transfert et le transport de leurs équipements et fournitures ménagers vers les nouveaux sites. En outre, les personnes affectées par le projet bénéficieront d'un surcroît de 10% sur le montant de leur indemnisation comme disposition complémentaire.

Critères d'admission

La Régie des routes éthiopienne a défini des critères clairs d'admission pour la réinstallation ou le recasement aussi bien dans son Cadre de politique de réinstallation que dans son Manuel des procédures environnementales. Les critères d'admission contenus dans ces deux documents sont conformes aussi bien à la Constitution éthiopienne qu'à la Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la Banque africaine de développement de 2003. Ainsi, les PAP éligibles pour une réinstallation ou un recasement sont :

- Celles ayant des titres fonciers (y compris des droits coutumiers et traditionnels reconnus par la loi du pays) ;
- Celles qui, au moment du recensement, ne possèdent pas de titres fonciers mais qui en revendiquent de telles terres ou actifs, à condition que ces revendications soient reconnues par les lois du pays ou le deviennent par un processus établi par le plan de réinstallation ; et
- Celles qui n'ont pas de droits légaux ou de revendications reconnus sur les terres qu'ils occupent ;
- Les ménages vulnérables dont les besoins sont différents en rapport avec la terre à leur disposition.

S'agissant de l'aménagement de l'axe Bedele – Metu, le délai a été fixé au 09 septembre 2010. Passé cette date, tous travaux de construction réalisés dans un rayon de 30 m à 50 m en zone rurale ou 20 m en zone urbaine ne bénéficieront d'aucune forme d'indemnisation. Les personnes concernées ont été avisées de façon appropriée pendant la période d'évaluation des biens.

Coût et budget

Selon le Cadre de politique de réinstallation/réhabilitation de La Régie des routes éthiopienne, tout budget pour la réalisation d'un PAR devra comprendre les coûts d'indemnisation pour la réinstallation ou la réhabilitation des ménages affectés par le projet, la restauration des biens et des propriétés, le remplacement des habitations, des cultures, des arbres, des lieux de travail, ainsi que la remise en état des installations à caractère social et des services (poteaux électriques et de téléphone, les canalisations d'eau) et des indemnisations pour la perte de revenus. Le budget devra aussi comprendre les frais de suivi (interne et externe) et de formation du comité en charge de l'indemnisation et de la mise en œuvre des activités de prévention et de lutte contre le VIH/Sida pendant la phase de réinstallation ainsi que des coûts administratifs. Il comprend enfin un budget pour les PAP vulnérables qui auraient besoin d'assistance, le coût de suivi et de mise en œuvre du PAR. Le coût total du PAR pour cette route s'élève à 84 339 855 ETB (soit 6,247 millions de dollars).

Suivi et évaluation

Le Comité chargé de la mise en œuvre de la réinstallation sera constitué au niveau du woreda. Il comprend un administrateur du woreda, des représentants des PAP, des associations/groupements féminins ainsi qu'une personne influente de la communauté. Ce Comité aura la responsabilité d'assurer la coordination, la gestion et le suivi pratique au jour le jour des activités de réinstallation, y compris le décaissement des indemnisations. Il rendra

compte directement aux bureaux administratifs de woreda, aux municipalités en zones urbaines et à l'Office éthiopienne des Routes (ERA). Le Bureau du suivi et de la sauvegarde environnementale (EMSB) de l'ERA sera l'autorité en charge de la planification, de l'administration et du suivi de tout le processus de réinstallation. Le comité d'indemnisation ad hoc aura la responsabilité d'assurer une bonne évaluation et des décaissements en temps opportun pour dédommager les PAP. Les membres de l'EMSB organiseront une séance de formation d'un jour à l'intention des membres du comité d'indemnisation au niveau de woreda. Ce comité soumettra des rapports périodiques au niveau de l'autorité régionale, des administrations de la zone et du woreda, des municipalités (conseils municipaux) et au client (ERA).

Le suivi se fera en interne (par le biais de l'EMSB) et en externe (par la municipalité et les représentants des administrations locales). L'ERA recrutera ou consultera les ONG ou les consultants locaux à cet effet. La participation des personnes affectées par le projet dans le suivi et l'évaluation est essentielle. L'évaluation servira d'outil de planification afin de corriger des problèmes subsistants et proposer un calendrier de suivi après la mise en œuvre du projet, pour s'assurer que les personnes affectées par le projet n'ont pas été appauvries suite au projet.

Suivi de l'impact du PAR

L'ERA fera faire une évaluation d'impact qui sera réalisée par un tiers pour vérifier la conformité entre les résultats du PAR et la politique en matière de déplacement involontaire de populations, en d'autres termes pour déterminer l'impact général du PAR. L'objectif clé d'une telle évaluation consistera à déterminer si les efforts en vue de rétablir le niveau de vie des personnes affectées ont été déployés comme prévu. Cette évaluation permettra aussi de vérifier les résultats du suivi de la performance et d'identifier d'éventuels ajustements à apporter au PAR, au besoin. Ce processus permettra entre autres, d'évaluer :

- L'adéquation des sites de recasement ;
- L'adéquation du calendrier de mise en œuvre ;
- L'adéquation du mécanisme de formulation de plaintes ;
- Le mécanisme d'assistance en faveur des personnes vulnérables.

Au cours de cette évaluation externe, une étude sociale sera réalisée. Les informations de base réunies sur la situation socio-économique des populations affectées au début du projet (avant le déplacement) seront comparées aux données collectées pendant la phase d'évaluation. Ainsi, il sera possible de déterminer tout impact socio-économique positif ou négatif résultant du processus de réinstallation (ainsi que du projet routier). Il s'agit de facteurs tels que le niveau de revenu, le taux de scolarisation, l'état de santé, les modifications dans l'exploitation des terres, les modifications dans les modes d'occupation, les changements dans les modes de d'habitation. Les PAP ainsi que les collectivités locales participeront activement au suivi d'impact, notamment pour identifier les indicateurs. Il est nécessaire d'organiser des réunions participatives avec les personnes affectées par le projet ainsi que les membres des collectivités locales. Il est important de travailler en collaboration avec le comité d'indemnisation durant cette phase.