

Langue : français

Original : anglais



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

PROJET : PROJET FERROVIAIRE DE LA VALLEE DU RIFT

PAYS : MULTINATIONAL (KENYA ET OUGANDA)

RESUME EXECUTIF DE L'EVALUATION SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Equipe projet	Responsable de l'équipe :	A. NALIKKA	Chargée d'Investissement	OPSM3
	Membres de l'équipe :	K. LONSWAY M. PAL R. MSHANA R. ARON	Chef de Division Chargé d'Investissement Chargée d'Investissement Spécialiste en Dév. Social	ONEC3 OPSM3 OPSM3 ONEC3
	Responsable de division géographique : Directeur de zone : Directeur-régional :	N. ANVARIPOUR T. TURNER G. NEGATU	Chef de Division Directeur Directeur	OPSM3 OPSM OREA

Résumé exécutif de l'évaluation sociale et environnementale

Titre du projet : **PROJET FERROVIAIRE DE LA VALLEE DU RIFT**
Pays : **MULTINATIONAL (KENYA ET OUGANDA)**
Référence du projet : **P-Z1-DC0-011**

1. Introduction

En 2004, les gouvernements de la République du Kenya et de la République de l'Ouganda ont convenu d'attribuer conjointement la concession de leurs voies ferrées respectives. En 2006, la Rift Valley Railways (RVR) a signé des accords de concession et, en 2010, des avenants liés à ces accords. Les accords et avenants ont été signés par les entités légales respectives, la Rift Valley Railways Kenya Ltd. (RVRK) et la Rift Valley Railways Ouganda Ltd. (RVRU). Désormais, le concessionnaire est chargé de la réhabilitation, de l'exploitation et de l'entretien des réseaux ferroviaires en tant que système ferroviaire unique dans le but d'améliorer la gestion, l'exploitation et les résultats financiers des deux réseaux ferroviaires de manière coordonnée. Le calendrier de la concession visant à améliorer les résultats a été décalé au 25 août 2010 en raison de l'arrivée de nouveaux investisseurs. Par conséquent, la mise en œuvre d'un nouveau Plan d'action sociale et environnementale des investisseurs de RVR interviendra dans le cadre de la restructuration du projet et dans l'objectif d'actualiser les accords conclus avec IFC et KfW, les organismes de prêt initiaux.

RVR souhaite obtenir des financements de la Banque africaine de développement. La Banque exige en contrepartie du financement le respect par RVR de toutes les Procédures d'évaluation sociale et environnementale ainsi que des Directives d'audit social et environnemental de la Banque. Afin d'assurer la conformité, RVR a mandaté la société de conseil GIBB Africa Ltd (GIBB) pour la réalisation d'un Audit social et environnemental sur l'ensemble du réseau ferroviaire concédé dans les deux Etats et pour la préparation d'un rapport sur l'état actuel de la gestion et de la conformité des exploitations ferroviaires en tenant compte des questions liées à l'environnement, à la santé et à la sécurité (ESS). GIBB a préparé un rapport d'audit sur l'environnement, la santé et la sécurité pour l'ensemble du réseau ferré au sein des deux Etats. GIBB a également préparé des rapports sur le Plan d'action relatif aux réinstallations (PAR) pour la majorité du réseau ferré au sein des deux Etats. La Banque mondiale a financé le PAR pour la section de voie ferrée Kibera / Mukuru au Kenya.

Ce résumé présente les aspects du projet liés au domaine social, à l'environnement, à la santé, à la sécurité et également aux réinstallations. Des détails supplémentaires sur les PAR sont présentés dans un résumé analytique consolidé séparé.

2. Description du projet et justification

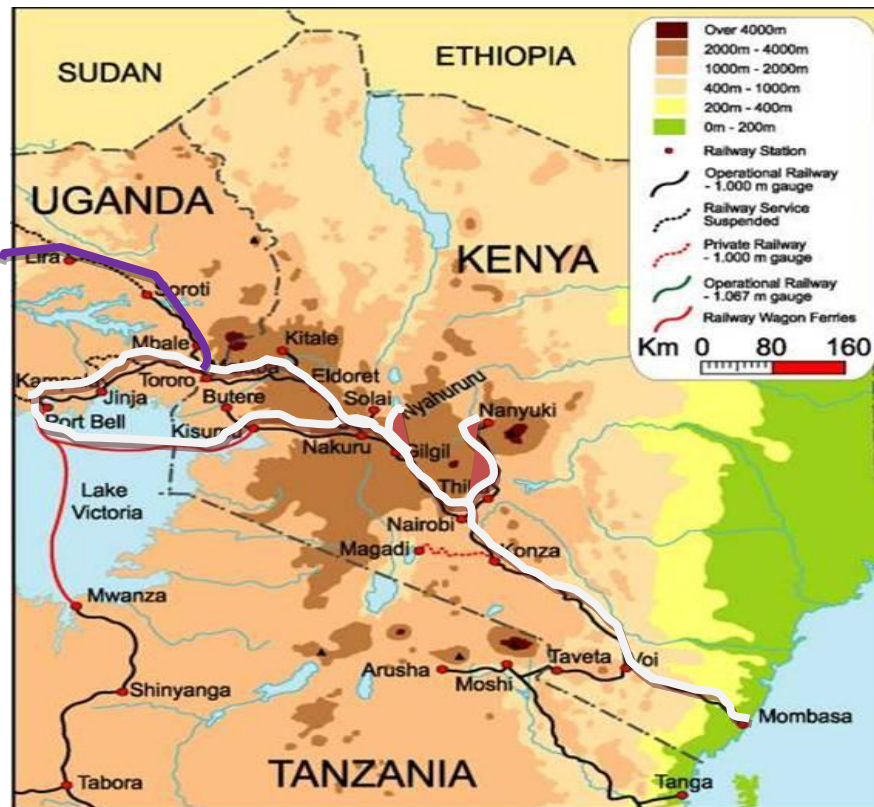
Le siège social de RVR se situe à Nairobi (Kenya). RVR est opérationnel dans l'ensemble du Kenya et de l'Ouganda. En effet, RVR est divisé en 3 unités opérationnelles spécifiques :

- *Région orientale* commençant à Mombasa et se terminant à Kibwezi (au Kenya) ;
- *Région centrale* commençant à Kibwezi jusqu'à Nairobi et s'étendant à Eldoret (au Kenya) ;

- *Région occidentale* allant d'Eldoret à Kisumu et Malaba (au Kenya), traversant l'Ouganda par Tororo, Jinja, et se terminant à Kampala. Une ligne secondaire s'étend de Kampala à Port Bell jusqu'aux rives du lac Victoria.

Le système de RVR couvre une longueur totale de voies ferrées de 2.350 km (1.920 km au Kenya et 431 km en Ouganda) du Port de Mombasa au Kenya à Tororo en Ouganda (cf. figure 1).

Figure 1 : réseau ferroviaire Kenya – Ouganda



Légende

Réseau ferroviaire de la concession RVR 2010

Ligne devant être prochainement ajoutée à la concession

Le système comprend 219 locomotives (175 au Kenya et 44 en Ouganda) et environ 7.500 wagons ainsi que trois ferries (environ 6.000 wagons et un ferry au Kenya et 1.433 wagons et deux ferries en Ouganda). Le système de la concession concerne environ 87% et 35% du réseau ferroviaire de KRC et URC respectivement.

Le réseau ferroviaire comprend la ligne principale reliant le Kenya à l'Ouganda en partant de Mombasa via Nairobi, Nakuru, Eldoret, Malaba, Jinja et Kampala jusqu'à Kasese dans l'ouest de l'Ouganda (soit une distance d'environ 1.660 km). Une ligne secondaire part de Nakuru jusqu'à Kisumu située sur les rives du lac Victoria (217 km) où s'effectue l'embarquement des wagons sur une liaison par ferry jusqu'à Jinja et Port Bell à Kampala. La ligne RVR possède un écartement de rails d'un mètre et passe par les sections indiquées dans le tableau 1.

Tableau 1 : ligne du réseau ferroviaire et écartement des rails

Sections de ligne	Type de ligne	Type de rail	Longueur	Etat
Mombasa - Nairobi	ligne principale	95lb	530,3 km	opérationnel

Sections de ligne	Type de ligne	Type de rail	Longueur	Etat
Nairobi – Nakuru – Malaba	ligne principale	80lb	551,88 km	opérationnel
Malaba - Kampala	ligne principale	80lb	239,62 km	opérationnel
Nairobi – Thika	ligne secondaire	80lb	54,0 km	opérationnel
Thika – Nanyuki	ligne secondaire	50lb	181,43 km	partiellement opérationnel
Voi – Taveta	ligne secondaire	50lb	118,6 km	pas opérationnel
Nakuru – Mau Summit	ligne secondaire	80lb	64 km	opérationnel
Mau Summit – Viaducs de Kisumu	ligne secondaire	60lb	-	opérationnel
Ligne Mau Summit – Kisumu	ligne secondaire	50lb	152,73 km	opérationnel
Kisumu – Butere	ligne secondaire	50lb	69,05 km	opérationnel
Leseru - Kitale	ligne secondaire	50lb	64,95 km	opérationnel
Tororo – Mbale	ligne secondaire	50lb	55,82 km	opérationnel
Mbale - Parkwach	ligne secondaire	50lb	447,08 km	pas opérationnel

Le long de la ligne ferroviaire, il existe différents bâtiments de gare, hangars de maintenance, ateliers, dépôts, magasins et entrepôts / lieux de stockage de marchandises et installations maritimes. Le résumé de ces installations est présenté dans le tableau 2.

Tableau 2 : installations RVR

Régions	Voitures et wagons - Abris examinés CXR	Abris pour locomotives	Abris de marchandises	Dépôt diesel	Atelier	Traitement usines)		Atelier	Bâtiments gare(s)	Poste d'aiguillage	Espace télécom	Magasins	Entrepôt externe	Magasin de peinture	Construction
						Eau									
Ouganda	4	5	16	4	2	1	1	5	19	1	18	5	3	2	1
Province occidentale	31	54	58	3	3	1	1	5	73	17	6	13	8	1	1
Nairobi	2	2	13	4	1	0	0	5	15	2	6	10	4	2	0
Province orientale	4	1	16	1	0	0	0	3	49	38	2	2	6	0	0
Total	41	62	103	12	6	2	2	18	156	58	32	30	21	5	2

Les gouvernements ont concédé les actifs au secteur privé afin d'améliorer la gestion, l'exploitation et les résultats financiers des deux réseaux ferroviaires de manière coordonnée. Malgré une séparation juridique, l'objectif du processus de concession commune est l'exploitation optimale des deux concessions comme un seul et unique réseau ferroviaire. Cet objectif est particulièrement important pour l'Ouganda pays enclavé qui dépend du port de Mombasa au Kenya pour accéder à la mer.

RVR prévoit de s'engager dans un programme d'investissement comprenant la réhabilitation des voies afin d'assurer la sécurité des trains en fonction de leur vitesse, la remise en état et la modernisation du parc de locomotives, la réhabilitation du matériel roulant, l'acquisition de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons, les rénovations de bâtiments, ateliers, dépôts et machines ainsi que l'installation de nouveaux systèmes informatiques. Une fois mis en œuvre, le programme d'investissement est censé générer des avantages économiques et sociaux significatifs au Kenya et en Ouganda tout en contribuant aux efforts régionaux visant à accélérer la croissance économique et à réduire la pauvreté. Ce programme d'investissement assurera également une meilleure efficacité du transport de marchandises et de passagers.

3. Politique : cadre administratif et juridique

La gestion d'exploitations ferroviaires au Kenya et en Ouganda est soumise à différentes législations couvrant différents secteurs et domaines. Dans ce sens, aucun document d'orientation unique n'a été élaboré spécifiquement pour la gestion des activités de RVR. En effet, les activités de RVR au Kenya et en Ouganda sont couvertes par plusieurs législations, règlements et conventions internationales. Par conséquent, l'audit ESS du projet et les études PAR ont été effectués en tenant compte des politiques, règlements et procédures des entités suivantes :

Les constitutions. Les Constitutions du Kenya et de l'Ouganda stipulent l'obligation de toute personne à coopérer avec les organes de l'Etat et d'autres tiers afin de protéger et préserver l'environnement et d'assurer le développement durable sur le plan écologique ainsi que l'utilisation des ressources naturelles.

Dans ce cadre, RVR doit coopérer avec l'Autorité nationale de gestion de l'environnement (NEMA) de chaque Etat responsable de la supervision et de la coordination générale de toutes les questions liées à l'environnement, et agir en qualité d'instrument principal des gouvernements lors de la mise en œuvre de toutes les politiques environnementales.

Kenya

Loi sur la gestion et la coordination environnementales (EMCA) de 1999. Cette loi adoptée par le Parlement prévoyait l'établissement d'un cadre juridique et institutionnel pour la gestion de l'environnement et pour toute question y afférente ou accessoire. A l'instar de la nouvelle constitution, la Partie II de l'EMCA confère à tout individu le droit à un environnement propre et sain ainsi qu'à l'application judiciaire de ce droit. Par conséquent, la nouvelle Constitution et l'EMCA obligent RVR à travailler dans un environnement propre sans violer les droits de quiconque à cet égard au sein de sa zone d'influence. L'EMCA a prévu le développement de plusieurs législations et directives subsidiaires relatives à la gestion environnementale et s'appliquant aux activités de RVR, à travers notamment :

- Les réglementations relatives à l'environnement (évaluation de l'impact et audit), 2003, avis juridique n° 101 ;
- Les réglementations relatives à la gestion et la coordination environnementales (gestion des déchets), 2006, avis juridique n° 121 ;
- Les réglementations relatives à la gestion et la coordination environnementales (qualité de l'eau), 2006, avis juridique n° 120 ;
- Les réglementations relatives à la gestion et la coordination environnementales (pollution sonore et vibratoire excessive) (contrôle), 2009, avis juridique n° 61 ;
- Les réglementations relatives à la gestion et la coordination environnementales (préservation de la diversité et des ressources biologiques, accès aux ressources génétiques et partage des bénéfices), 2006, avis juridique n° 160 ;
- Les réglementations relatives à la gestion et la coordination environnementales (contrôle des émissions d'énergies fossiles), 2006, avis juridique n° 131 ;
- Les réglementations relatives à la gestion et la coordination environnementales (substances contrôlées), 2007, avis juridique n° 73.

Loi sur la santé et la sécurité au travail de 2007. Cette loi adoptée par le Parlement vise à assurer la sécurité, la santé et le bien-être de tous les ouvriers et de toute personne autorisée à accéder aux lieux de travail, prévoit la création du Conseil National de la sécurité et de la santé au travail, ainsi que des objectifs connexes.

Ouganda

La loi nationale sur l'environnement, Chapitre 153. La loi nationale sur l'environnement, chap. 153, est la législation cadre qui oriente la gestion durable des ressources naturelles et environnementales en Ouganda. La section 3 confère à tout individu le droit à un environnement décent. En outre, l'Autorité

nationale de gestion de l'environnement (NEMA), créée conformément à la section 4, est mandatée pour la coordination, le suivi et la supervision de toutes les activités afin d'assurer le respect des dispositions de la section trois de la loi suscitée. La loi prévoit des audits environnementaux pour les sociétés industrielles existantes au moment de l'entrée en vigueur de la loi comme acte du parlement en 1995 (section 22). Rift Valley Railways (RVR) est une société industrielle entrant dans cette catégorie et devant respecter l'obligation d'effectuer des audits environnementaux conformément à la loi et aux dispositions des réglementations nationales relatives à l'environnement (audit) de 2006 pour les projets opérationnels. La loi prévoit l'établissement de normes relatives à la qualité de l'air, à la qualité de l'eau, aux rejets d'effluents, au contrôle des émissions olfactives, à la pollution sonore et vibratoire, à travers notamment :

- Les réglementations nationales relatives à l'environnement (normes concernant les rejets d'effluents dans l'eau ou dans le sol), 1999
- Les réglementations nationales relatives à l'environnement (gestion de substances et produits réduisant la couche d'ozone), 2000
- Les réglementations nationales relatives à l'environnement (gestion des déchets), 1999
- Les réglementations nationales relatives à l'environnement (normes applicables au bruit et contrôles des nuisances sonores), 2003

La loi de 2006 sur la santé et la sécurité au travail. Cette loi adoptée par le Parlement vise à assurer la sécurité, la santé et le bien-être de tous les ouvriers et de toute personne autorisée à accéder aux lieux de travail, prévoit la création du Conseil National de la sécurité et de la santé au travail, ainsi que des objectifs connexes.

Divers

Kenya Railways Corporation et Ouganda Railways Corporation, par les accords de concession respectifs ; Manuel du réseau ferré est-africain et d'ingénierie portuaire (1962).

RVR par les pratiques de travail de Rift Valley Railways (Kenya) Limited et par les pratiques de travail de Rift Valley Railways (Ouganda) Limited.

Banque africaine de développement, les procédures d'évaluation sociales et environnementales ainsi que les directives d'audit social et environnemental ; la politique en matière de déplacement involontaire de populations; la politique en matière de genre; la politique en matière de réduction de la pauvreté et la politique environnementale.

Meilleures pratiques internationales, Directives relatives à l'environnement, à la santé et à la sécurité de la Banque mondiale/IFC (systèmes ferroviaires et généraux) ; normes de performance IFC sur la durabilité sociale et environnementale ; politique de la Banque mondiale en matière de réinstallation involontaire (OP 4.12) ; livre de référence de la Banque mondiale sur la réinstallation involontaire ; manuel de la Société financière internationale pour la réinstallation involontaire.

4. Description de l'environnement du projet

Kenya

Le réseau ferroviaire traverse 7 provinces, à savoir, la province de la côte, la province orientale, la province de Nairobi, la province centrale, la province de la vallée du Rift, la province occidentale et la province de Nyanza. La description de la région concernée par le projet respecte les frontières administratives. Cependant, dans les zones de chevauchement des juridictions administratives, la description commence par la gare située dans la province d'origine.

Ligne principale Mombasa – Malaba

Province de la côte : la ligne ferroviaire commence sur l'île de Mombasa afin d'assurer la liaison vers l'ouest à destination du continent via Makupa Causeway. L'occupation du sol comprend des habitats humains composés d'installations informelles dans des structures mixtes de zones résidentielles et commerciales. La ligne traverse la plaine côtière vers des zones semi-arides du plateau de Nyika. L'occupation du sol se caractérise principalement par des terrains vagues et des habitats ruraux éparpillés. La ligne traverse deux zones de préservation de la faune mondialement connues, à savoir, le parc national Tsavo Ouest et le parc national Tsavo Est.

Province orientale : la voie ferrée entre dans la province orientale par le parc national Tsavo Est et traverse le plateau semi-aride de Nyika. Quand la ligne quitte la province orientale, le terrain plat persiste dans les plaines d'Athi - Kapiti à proximité de la gare de Konza. L'occupation du sol dans cette section est principalement consacrée à l'agriculture de subsistance. A partir de la gare de Konza, les activités humaines sont minimales en raison de la faune présente jusqu'à la gare de Lukenya. L'utilisation prédominante des sols est consacrée à l'agriculture et aux structures commerciales semi-permanentes.

Province de Nairobi : la ligne ferroviaire entre dans la province de Nairobi à partir du district d'Embakasi avant de la quitter par le district de Dagoretti. Cependant, cette étude se limitait aux sections présentes au sein du district de Dagoretti. L'occupation du sol dans le district de Dagoretti est principalement consacrée à l'agriculture de subsistance et commerciale. Les autres sections de la ligne ferroviaire dans la province de Nairobi ont été étudiées dans le cadre de l'Etude Kibera - Mukuru PAR financée par la Banque mondiale.

Province centrale : la ligne ferroviaire entre dans la province centrale à partir de la région de Kikuyu avant de la quitter dans la région de Kijabe pour accéder à la province de la vallée du Rift. Le terrain utilisé sur la voie ferrée est principalement réservé à l'agriculture de subsistance. Les principales villes importantes dans cette section sont Limuru, Kikuyu et Kijabe.

Province de la vallée du Rift : la plus importante section de la ligne ferroviaire traverse la province de la vallée du Rift. La ligne descend des hauts plateaux au centre vers le lit de la vallée en direction de la région du lac Naivasha avant de remonter dans la région de Maji Mazuri et de Timboroa. La ligne descend ensuite à nouveau vers Eldoret et arrive dans la province occidentale. L'occupation du sol est principalement consacrée à l'agriculture commerciale et de subsistance.

Province occidentale : la ligne ferroviaire entre dans la province par la gare de Lugari et se termine à la gare de Malaba. L'occupation du sol dans cette section est principalement consacrée à l'agriculture.

Ligne secondaire Nakuru-Kisumu-Butere

La ligne secondaire traverse trois provinces, à savoir, la vallée du Rift, Nyanza et la province occidentale.

Dans la province de la vallée du Rift, la ligne traverse les districts suivants : Nakuru, Njoro, Molo, Kuresoi et Kipkelion. L'occupation du sol est principalement consacrée à l'agriculture de subsistance.

Dans la province de Nyanza, la ligne passe par Muhoroni et traverse les districts suivants : Kisumu Est, Kisumu Nord et Kisumu Ouest. L'occupation du sol est principalement consacrée à l'agriculture commerciale.

Dans la province occidentale, la ligne traverse les districts d'Emuhaya et de Khwisero. L'occupation du sol est principalement consacrée à l'agriculture de subsistance.

Ouganda

La voie ferrée traverse 12 districts, à savoir : Tororo, Butaleja, Iganga, Mayuge, Jinja, Buikwe, Mukono, Wakiso, Kampala, Manafwa, Mbale et Port Bell. La description de la région consacrée au projet respecte la voie ferrée, les gares et les frontières administratives respectives.

Ligne principale Malaba-Kampala

Cette ligne traverse 9 districts administratifs, à savoir, Tororo, Butaleja, Iganga, Mayuge, Jinja, Buikwe, Mukono, Wakiso et Kampala. L'occupation du sol consiste essentiellement en habitats humains comprenant des structures commerciales et résidentielles semi-permanentes. Les activités économiques sur la zone de la voie ferrée comprennent l'agriculture de subsistance et commerciale.

Ligne gare de Tororo – gare de Mbale (TRR-MBL)

Les gares de Tororo et de Magodes sont situées dans le district de Tororo tandis que les gares de Manafwa et de Mbale portent les noms de leur district respectif. Les gares de Magodes et de Manafwa sont fermées. L'habitat est parsemé sur cette ligne avec des fermes éparpillées. L'occupation du sol est principalement consacrée à l'agriculture de subsistance.

Ligne gare de Jinja - Jinja Pier

Cette ligne est située dans le district de Jinja. Elle commence à la gare de Jinja et se termine à Jinja Pier. Il n'existait aucun empiètement sur la voie ferrée au moment de l'étude.

Ligne gare de Kampala - Port Bell (KPL-PBL)

Cette ligne est située dans le district de Kampala. Elle commence à la gare de Kampala et se termine à Port Bell sur les rives du lac Victoria. L'habitat sur cette zone est essentiellement composé de structures résidentielles semi-permanentes.

Ligne gare de Kampala – Atelier de Nalukolongo (KPL-NLG)

Cette ligne traverse les districts de Kampala et de Wakiso en partant de la gare de Kampala pour arriver aux Ateliers de Nalukolongo. L'habitat sur cette zone est essentiellement composé de structures commerciales temporaires et vendeurs itinérants.

5. Alternatives au projet

L'investissement de la banque dans RVR soutiendra la restructuration du système ferroviaire (dénommé « le projet ») mis en concession en 2005 par les deux gouvernements auprès d'un opérateur privé unique. RVR s'est lancé dans des améliorations de son réseau lors de la reprise. Cependant, les progrès ont été récemment freinés par un manque de capitaux. Actuellement, la seule alternative viable au projet se résume à « aucune action » au niveau de la restructuration. Dans ce cas, aucune amélioration ne pourra intervenir. L'option consistant à n'entreprendre « aucune action » aboutirait à la persistance de la non-conformité des installations de RVR en matière de gestion des déchets, de santé ou de sécurité des employés et du public. L'arrêt de RVR pourrait entraîner des engagements non provisionnés significatifs ainsi que la perte de liaisons majeures dans le réseau de transport de la région.

Le réseau et les installations de RVR ont été développés à une époque où toutes les activités ferroviaires étaient essentiellement menées en interne ; beaucoup d'options sont maintenant disponibles, notamment, à Nairobi, Mombasa, Kampala et Jinja. RVR prévoit d'envisager activement plusieurs alternatives pour l'avancement de ses activités, y compris la fermeture des installations polluantes ou non-rentables au bénéfice de nouvelles installations, ou l'externalisation de ces fonctions à d'autres entités privées ou publiques. En effet, la restructuration ayant seulement commencé, les analyses détaillées des alternatives possibles sont toujours en cours.

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

Les principaux risques et responsabilités environnementaux intrinsèques de RVR détaillés dans le rapport d'audit ESS comprennent :

Terrain contaminé : la contamination historique du terrain est une responsabilité significative pour les activités ferroviaires au Kenya et en Ouganda. Un certain nombre de sites ont été identifiés et les sites contaminés ont été listés dans un registre. En effet, il sera établi un historique des pollutions et autres déversements de produits chimiques provoqués par des déraillements et des accidents. *Mesures d'atténuation* : les gouvernements respectifs conserveront la responsabilité et supporteront les coûts d'assainissement des anciennes pollutions environnementales et chaque comité directeur environnemental (CDE) engagera des consultants afin d'effectuer des évaluations environnementales et l'assainissement des terrains contaminés situés sur les actifs concédés. Les obligations contractuelles dans les accords de concession attribuent cette responsabilité aux gouvernements.

Prévention et contrôle de pollution : l'audit a révélé l'absence de conteneurs secondaires adaptés sur les sites de stockage opérationnels de carburant et d'huile en vrac pour le réseau de RVR. Il n'existe pas non plus de procédures pour des systèmes de gestion relatifs au confinement. Il existe également plusieurs installations de stockage de carburant abandonnées ou inutiles le long du réseau. *Mesures d'atténuation* : RVR mettra en œuvre un programme échelonné afin de remplacer ou de moderniser les installations de stockage de carburant et d'huile en vrac afin de se conformer aux normes actuelles et mettra en place un plan de contrôle et de prévention de la pollution grâce aux ressources et formations requises. Ces exigences s'appliqueront également aux fournisseurs opérant dans le réseau de RVR.

Déchets solides et liquides : l'audit a révélé des normes et procédures non-conformes dans la manipulation, le ramassage et la mise au rebut de différents types de déchets à l'exception des déchets dangereux. Les déversements d'effluents ne sont pas suivis périodiquement comme la loi l'exige et les intercepteurs d'huile principaux ne sont pas totalement fonctionnels. *Mesures*

d'atténuation : un plan de gestion des déchets sera préparé pour chaque installation opérationnelle de RVR générant des déchets, y compris une stratégie de prévention ou de minimisation des déchets et de réutilisation / de recyclage.

Végétation : La végétation à proximité de la voie ferrée manquait d'entretiens réguliers et interférait sur la maintenance des voies et l'activité des trains. La croissance non contrôlée d'arbres et de plantes couvrait les signaux, entravait la visibilité, ou tombait sur les rails ou empêchait les ouvriers d'accéder aux lieux de sécurité en cas de passage de trains. *Mesures d'atténuation* : RVR mettra en œuvre une approche intégrée de la gestion des végétaux incluant l'utilisation d'herbicides afin de maîtriser la croissance rapide des végétaux sur les emprises ferroviaires. Des procédures détaillées seront préparées pour l'utilisation d'herbicides afin de protéger les ouvriers, les communautés et l'environnement.

Matériaux à base d'amiante : l'amiante était communément utilisé dans le passé en raison de sa durabilité, de sa résistance au feu et à la chaleur ainsi que pour ses excellentes qualités isolantes. L'amiante est présent dans les bâtiments et équipements anciens. L'audit a révélé des matériaux à base d'amiante (MBA) dans les ateliers, abris de locomotives, dépôts et gares, ainsi que dans certaines voitures de train. Les toitures et protections de bâtiments contenant des MBA sont fréquentes. *Mesures d'atténuation* : RVR préparera un plan de gestion de l'amiante permettant d'identifier les emplacements où des MBA sont présents, leur état, ainsi que des procédures de préservation des MBA en place ou de retrait en toute sécurité sur les sites lorsque cela est nécessaire.

L'audit d'ESS comprend également une évaluation de la gestion des risques relatifs à la santé et à la sécurité au travail à RVR. Certains des risques et responsabilités identifiés pour l'amélioration comprennent ce qui suit :

Équipement de protection individuelle (EPI) : RVR dispose de procédures pour la fourniture et l'utilisation d'EPI pour ses employés sans être capable néanmoins de fournir des équipements suffisants d'EPI, comme les uniformes, gants, protections des yeux et des oreilles. Par ailleurs, les procédures ne prenaient pas correctement en compte la fourniture et l'utilisation d'EPI par les contractants et fournisseurs à l'atelier de RVR et aux installations de maintenance. *Mesures d'atténuation* : RVR s'engage à traiter ces manquements dans son système de gestion ESS et à garantir l'intégration d'obligations adéquates pour la fourniture et l'utilisation d'EPI dans les contrats de maintenance et autres travaux sous contrat.

Surveillance médicale : l'audit a révélé que les examens médicaux du personnel RVR sont effectués irrégulièrement et que l'archivage est incomplet. *Mesures d'atténuation* : RVR s'engage à préparer un document d'orientation sur la surveillance médicale en accordant la priorité aux examens médicaux pour les employés clés tels que les conducteurs de locomotive.

Sécurité anti-incendie : RVR avait développé un programme de sécurité anti-incendie au début de la concession et s'engage à actualiser le programme et sa mise en œuvre. *Mesures d'atténuation* : le système de gestion d'ESS intégré de RVR prévoira l'archivage et la formation dans le cadre du programme de sécurité anti-incendie. RVR assurera rapidement la fourniture d'extincteurs et le marquage des issues de secours.

Les principaux risques et responsabilités liés aux réinstallations involontaires détaillées dans le PAR comprennent :

Sécurité des passages à niveau : les passages à niveau où les lignes ferroviaires traversent des rues ou des routes nationales représentent des lieux d'accident à haut risque pour les voies ferrées. Un examen mené en 2007 a révélé des conditions à risque concernant de nombreux passages à niveau dans le réseau. Une mise à jour exhaustive de cette étude a été menée par GIBB Africa dans le cadre du travail sur le terrain menée par le PAR pour le Kenya et l'Ouganda, les équipes de terrain du PAR ayant déjà commencé un inventaire des lignes ferroviaires. Des empiètements ont été révélés à de nombreux passages à niveau et ont été inventoriés dans des études complémentaires faisant partie des PAR. *Mesures d'atténuation* : les empiètements aux passages à niveau nécessiteront des réinstallations aux fins de sécurité dans le cadre des procédures du PAR au sein des deux Etats.

Empiètement : le travail de terrain du PAR mené par GIBB Africa a identifié l'empiètement sur différents actifs, tels que les récoltes, arbres, structures résidentielles et commerciales le long de la voie ferrée au Kenya et en Ouganda. Le PAR s'est concentré sur le couloir opérationnel de 10,4 m (5,2 m sur chaque côté de la voie centrale) octroyé en concession à RVR. Compte tenu des consignes de sécurité applicables au-delà du couloir de 10,4 m et de la nécessité de se conformer aux exigences sociales et environnementales de la Banque, le PAR a inclus des études complémentaires sur l'empiètement aux passages à niveau (comme mentionné ci-dessus) et dans les zones très peuplées au sein de la région concernée par le projet. *Mesures d'atténuation* : il est prévu de régler les empiètements conformément aux PAR et aux études complémentaires afin d'assurer que l'ensemble de ces zones soient prêtes pour le bon fonctionnement des trains de RVR et de garantir la sécurité de la communauté.

RVR s'est engagé à entreprendre certaines actions afin d'atténuer davantage les impacts sociaux et environnementaux liés au projet et à l'ensemble de ses activités.

Le rapport d'audit ESS a abouti à l'élaboration du plan d'action ESS qui se compose de plans de gestion spécifiques pour chaque site dans l'ensemble du réseau ferroviaire. Le plan d'action ESS fournit des propositions concrètes émanant des recommandations du rapport d'audit ESS et que RVR mettra en œuvre.

En février 2011, RVR a désigné un expert en tant que Directeur général du service sécurité, santé, risques, environnement et assurance qualité (SHREQ). Le DG SHREQ est responsable au quotidien de la santé et de la sécurité du travail ainsi que du système de gestion environnementale et rend compte directement au PDG du Groupe qui assume la responsabilité globale de l'entreprise en matière de respect de la sécurité et de l'environnement.

A priori, RVR avait déjà établi et partiellement mis en œuvre un système de gestion environnemental. Dans le cadre de la restructuration, RVR répertorie et aligne les recommandations de l'audit ESS et l'ensemble de la documentation existante sur les normes ISO 9001 (qualité), ISO 14001 (environnement) et OHSAS 18001 (sécurité au travail). L'alignement des trois normes apportera à RVR le cadre de développement d'un système de gestion intégré, dans un délai restreint et avec les ressources disponibles.

RVR et ses investisseurs ainsi que la Banque ont convenu d'un plan d'action social et environnemental (PASE) des investisseurs en soulignant les mesures nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action ESS et du PAR et à la mise en conformité du réseau ferroviaire vis-à-vis des lois et règlements locaux,

et des politiques et exigences sociales et environnementales des investisseurs. Dans le cadre du PASE, par exemple, RVR prévoit de réaliser un audit de production clarifié de ses activités en vue d'identifier les moyens de réduire la consommation énergétique, l'utilisation de l'eau, les eaux usées et les déchets solides tout en tenant compte des questions liées aux changements climatiques.

7. Gestion des risques environnementaux

Le projet concerne l'exploitation du système ferroviaire existant dont les risques technologiques sont connus et peuvent être atténués. Le projet ne présente aucun risque d'accident technologique majeur. RVR développe et s'engage à mettre en place dès la fin du mois de juillet 2011 un plan provisoire de gestion des urgences en cas d'accidents de train ou de ferry basé sur les catégories de fret, des populations et environnements potentiellement impactés. Le plan sera supervisé par le DG SHREQ comme partie intégrante du système de gestion de sécurité et comprendra la coordination avec les autorités locales, des formations et exercices, des équipements d'intervention rapide, etc. Afin de faciliter la finalisation du plan, la société vise à mener au moins un exercice théorique au cours du troisième trimestre 2011 et au moins un exercice sur le terrain pour chacune des trois régions dès la fin de l'année, y compris, un exercice à bord d'un navire.

Les ferries transportant du fret et des passagers sur le lac Victoria remontent au début du service ferroviaire en Afrique de l'Est. Jusqu'à récemment, KRC et URC exploitaient des ferries de fret, en général entre Kisumu au Kenya et une gare située à Port Bell en Ouganda. Ces ferries devaient être modernisés et remis à RVR dans le cadre des concessions ; le ferry du Kenya a été modernisé et soumis à un contrôle pour l'octroi d'une nouvelle licence en décembre 2010. Pour l'instant, les travaux n'ont pas encore commencé sur les ferries ougandais. RVR coordonnera avec KRC et URC la mise en conformité de l'ensemble des documentations et pratiques de sécurité existantes en les alignant sur le Code International de gestion de la sécurité de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en vue d'une certification de sécurité internationale provisoire pour le ferry du Kenya d'ici la fin de 2011.

8. Programme de suivi

RVR s'engage à entreprendre des activités diversifiées afin de suivre efficacement les impacts sociaux et environnementaux du projet. Les activités clés comprennent les activités suivantes :

Création d'un service indépendant de gestion en matière d'environnement, de santé et de sécurité : RVR s'efforce d'établir un service chargé d'assurer la conformité et la mise en œuvre des politiques de sécurité, de santé et d'environnement à tous les niveaux opérationnels et d'assurer la conformité avec les règlements de l'Etat hôte en matière de sécurité, de santé et d'environnement et avec les exigences des investisseurs. Le département SHREQ comprendra des conseillers SHE, des auditeurs de la sécurité technique / des responsables de la conformité, des coordinateurs environnement et ISO, des coordinateurs de gestion des urgences / incidents, et des agents de liaison avec les communautés.

Développement de Plans de gestion environnemental et social (PGES) : les objectifs des PGES sont de donner la priorité aux résultats des audits clés, de proposer des solutions pour la mise en œuvre sur chaque installation, d'attribuer des responsabilités et d'élaborer un planning pour la mise en œuvre, le suivi et le reporting. RVR s'engage à développer un système de gestion de l'environnement et de la

sécurité basé sur une approche de la gestion des risques. RVR s'engage à développer des PGES spécifiques à chaque site conformément au plan d'action ESS.

Suivi et reporting systématiques : le suivi et le reporting sont essentiels à la bonne mise en œuvre de chaque PGES. Les résultats des suivis feront l'objet de rapports trimestriels sur l'environnement, la santé et la sécurité. Les rapports doivent comporter notamment les informations suivantes :

- incidents à haut risque pour l'environnement, la santé et la sécurité et les actions entreprises
- demandes concernant l'environnement, la santé et la sécurité provenant des autorités gouvernementales et réponses apportées
- plaintes des employés et/ou de la communauté et actions entreprises
- incidents relatifs à la non-conformité et actions entreprises
- résumé des résultats du suivi
- OPEX et CAPEX nécessaires afin de répondre aux exigences liées au PGES
- analyse des besoins de formation

Le rapport annuel concernant l'environnement, la santé et la sécurité comprendra un résumé de la performance annuelle et présentera les résultats de l'audit interne annuel relatif à l'environnement, à la santé et à la sécurité.

Le coût total pour la mise en œuvre du plan d'action EHS est d'environ \$ 800,000.

Dans la mesure où RVR vise la certification ISO, le mécanisme de suivi prévu par les Normes ISO sera utilisé. Le suivi au quotidien, les actions correctives et le reporting destiné à la direction seront menés dans le cadre du système de gestion intégré mis récemment en œuvre par le Directeur Général (SHREQ).

RVR doit fournir un rapport de suivi annuel sur ses performances sociales et environnementales aux investisseurs, y compris à la Banque. Dans le cadre de la restructuration, RVR désignera un chargé de suivi indépendant en matière environnementale et sociale (consultant / conseiller indépendant) responsable de la vérification de son reporting annuel et de la mise en œuvre du PASE des investisseurs.

9. Consultations publiques et informations publiques

Etant donné la nature du rapport d'audit ESS et son accent mis sur l'infrastructure existante, des consultations ont eu lieu avec le personnel de RVR responsable pour la gestion des opérations des actifs et la maintenance de la sécurité des actifs. Des consultations ont également eu lieu avec les membres du personnel qui étaient au courant des opérations précédentes des actifs et des aspects environnementaux et d'autres associées avec ces actifs. Cependant, la préparation des PAR a prévu des consultations publiques élargies. Les perspectives des personnes affectées au projet et d'autres intervenants ont été prises en compte dans des rapports de consultations et d'informations publiques très détaillés (RCIP) concernant le Kenya et l'Ouganda. RVR présentera un rapport annuel aux communautés sur la mise en œuvre du PAR réalisé par les gouvernements du Kenya et de l'Ouganda.

Dans le cadre de son système de gestion SHREQ, RVR s'engage également à la conception d'un programme de participation communautaire destiné aux communautés situées le long des lignes

ferroviaires au Kenya et en Ouganda. Les rapports RCIP constitueront la base du programme. Le programme sera dirigé par un agent de liaison avec les communautés, assisté par le personnel situé sur le terrain. Le programme reposera principalement sur la participation des intervenants et sur leurs priorités.

10. Initiatives complémentaires

RVR s'engage à entreprendre des initiatives complémentaires visant non seulement à limiter les impacts négatifs au niveau social et environnemental, mais aussi à améliorer les avantages positifs au niveau environnemental et social. Ces initiatives sont prises en considérations dans le cadre du PASE des investisseurs de RVR et comprennent de nombreuses actions, parmi lesquelles :

Désignation d'un chargé de suivi indépendant en matière environnementale et sociale. RVR s'engage à désigner un chargé de suivi indépendant en matière environnementale et sociale, responsable de la vérification du reporting annuel par RVR.

Actualisation du manuel de gestion environnementale. RVR s'engage à actualiser le plan de gestion environnementale existant conformément aux directives des normes ISO 14001. La mise en œuvre du système de gestion environnementale vise l'amélioration de la performance environnementale. RVR s'engage à la révision et à l'évaluation périodiques de son système de gestion environnementale afin d'identifier les possibilités d'amélioration et de mise en œuvre.

Plan de gestion des interventions d'urgence. RVR s'engage à développer un plan de gestion des urgences afin de fournir aux employés et prestataires de services contractuels des procédures de gestion des urgences et / ou de sécurité sur les voies ferrées.

Programme de gestion de la sécurité pour RVR. RVR s'engage à réviser la documentation existante en matière de gestion des risques. Le plan de gestion des risques devra identifier tous les risques associés aux activités de RVR et définir leurs niveaux de risques ainsi que les mesures d'atténuation. Le plan devra comprendre des mesures visant à réduire les risques pour les piétons et tiers lors de la circulation des trains ainsi que l'amélioration de la traversée des voies à proximité des gares, la sensibilisation des communautés à l'utilisation des voies ferrées et des risques liés aux déchets déchargés sur les rails, et les procédures opérationnelles des trains circulant dans des zones congestionnées.

Programme de sécurité pour les passages à niveau. RVR s'engage à développer en conjonction avec les intervenants concernés un programme de formation à la sécurité des conducteurs de voitures concernant la sécurité sur les routes nationales et les passages à niveau. Le programme devra faire partie intégrante du programme de sécurité des communautés dans l'objectif de minimiser les risques du public.

Politique de retronchement. Il est prévu que RVR se sépare d'une partie de son personnel dès la mise en œuvre des programmes de modernisation. RVR développe une politique de retronchement conforme aux lois existantes en matière de droit du travail et aux exigences des investisseurs, ce qui inclut la nécessité d'un plan, le principe de non-discrimination, et l'engagement de procéder à une consultation des employés et de leurs représentants.

Code de conduite pour les prestataires de service de sécurité. RVR s'engage à la mise en œuvre d'un plan de gestion de sécurité qui devra comprendre un code de conduite applicable aux prestataires de services de sécurité privés, y compris à la sélection, aux règles d'engagement et à la formation.

Plan d'action pour les réinstallations. RVR assurera le suivi minutieux de la mise en œuvre des trois PAR par les agences gouvernementales, indispensables à la durabilité du projet jusqu'à l'achèvement des activités, et la présentation du rapport sur les progrès réalisés dans le cadre du rapport de suivi annuel aux investisseurs. Le PAR comprend le PAR financé par la Banque mondiale dédié à la section Kibera/ Mukuru, le PAR consacré à la majorité des voies ferrées au Kenya (préparé par GIBB Africa), et le PAR destiné aux voies ferrées en Ouganda. En effet, les 3 PAR traitent de la question des empiètements dans l'ensemble du réseau en indiquant les personnes affectées au projet, en recueillant les données socio-économiques qualitatives et quantitatives de base sur les PAP, en définissant les droits aux PAP, en menant des consultations élargies auprès du public, en évaluant les perspectives relatives aux options de réinstallation.

11. Conclusion

L'Audit ESS et les PAR ont identifié les risques et les problèmes liés aux activités actuelles de RVR devant être systématiquement abordés dans le cadre du programme d'investissement de RVR. Ces questions ont été prises en compte dans le plan d'action sociale et environnementale des investisseurs convenu avec RVR et seront intégrées dans les conditions de prêt. La mise en œuvre des mesures spécifiques convenues dans le PASE des investisseurs doit garantir la conformité du projet proposé aux lois et règlements de l'Etat hôte ainsi qu'aux politiques et exigences de la Banque en matière sociale et environnementale.

CONTACTS

Pour toute information concernant ce document, veuillez vous adresser aux personnes suivantes :

RIFT VALLEY RAILWAYS

M. Paul Kabaale, Directeur général, Département de la sécurité, de la santé, des risques, de l'environnement et de l'assurance qualité (SHREQ), Rift Valley Railways (Kenya) Ltd et Rift Valley Railways (U) Ltd, Siège de Rift Vallée, Haile Selassie Avenue, PO Box 62502 00200, Nairobi, Kenya, Tél. : +254 2044476-9, courriel : paul.kabaale@rvr.co.ke

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

Mme Angela Nalikka, Chargée d'Investissement Principale, Division du financement des infrastructures, Département du secteur privé et de la microfinance, Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie. Tél. : +216 71 10 2272, courriel : a.nalikka@afdb.org

M. Kurt Lonsway, Chef de Division, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie. Tél. : +216 71 10 3313, courriel : k.lonsway@afdb.org

Mme Rachel Aron, Spécialiste supérieur en développement social, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie. Tél. : +216 71 10 2792, courriel : r.aron@afdb.org