

Langue : français

Original : anglais



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT

PROJET : PROJET FERROVIAIRE DE LA VALLEE DU RIFT

PAYS : MULTINATIONAL (KENYA ET OUGANDA)

RESUME EXECUTIF DES PLANS DE REINSTALLATION

Équipe de projet	Chef d'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
	Directeur de division géographique : Responsable de division : Directeur régional :	N. ANVARIPOUR T. TURNER G. NEGATU	Chef de Division Directeur Directeur	OPSM3 OPSM OREA

Résumé exécutif des plans de réinstallation

Titre du projet : RIFT VALLEY RAILWAYS PROJECT
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 d'Ouganda ont convenu de procéder à la concession de leurs réseaux de chemin de fer respectifs. Rift Valley Railways (RVR) a signé des Accords de concession en 2006 ainsi que des Actes de modification concernant ces accords en 2010. Ces accords et actes ont été signés par les entités juridiques respectives, Rift Valley Railways Kenya Ltd. (RVRK) et Rift Valley Railways Uganda Ltd. (RVRU). Il incombe au concessionnaire de réhabiliter, exploiter et gérer le réseau de chemin de fer en tant que réseau unique. Le concessionnaire, RVR, requiert un financement auprès de la Banque africaine de développement.

RVR a l'intention de se lancer dans un programme d'investissement incluant la réhabilitation de la voie ferrée, la mise à niveau et la modernisation de la flotte de locomotives, la réhabilitation de la flotte de wagons afin d'améliorer l'efficacité du transport ferroviaire en faisant fonctionner les trains à leur vitesse nominale. Le programme d'investissement devrait créer des avantages économiques et sociaux significatifs au Kenya et en Ouganda, et contribuera aux efforts régionaux visant à accélérer la croissance économique et à réduire la pauvreté.

Actuellement, l'empiètement prédomine dans la réserve ferroviaire. RVR exigerait au minimum un corridor de fonctionnement clairement délimité afin de permettre la mise en place d'une structure opérationnelle pour les trains et garantir la sécurité des communautés concernées. Les Accords de concession kenyans et ougandais prévoient l'élaboration d'un Plan d'action de réinstallation (PAR) qui permettra de gérer l'empiètement sur la réserve ferroviaire de façon planifiée et coordonnée au Kenya et en Ouganda. La Politique en matière de déplacement involontaire de la BAD mandate l'élaboration d'un PAR lorsqu'un projet entraînera le déplacement physique et/ou économique des personnes affectées par le projet (PAP).

En conséquence, RVR a fait appel, pour le compte des gouvernements, à une société de conseil, GIBB Africa Limited (GIBB), afin d'entreprendre l'élaboration de deux PAR complets concernant les empiètements sur la majeure partie de la réserve ferroviaire en accord avec la Politique en matière de déplacement involontaire de la BAD. Les PAR relatifs à la majorité du réseau concédé au Kenya et du réseau concédé en Ouganda ont été finalisés en 2011. La Banque mondiale a financé un PAR qui a été élaboré en 2010 par Pamoja Trust, une organisation à but non lucratif, pour le tronçon Kibera/Mukuru du réseau, est considéré comme le secteur ayant la plus forte densité de population et situé à Nairobi. La présente synthèse décrit les conclusions des PAR élaborés par GIBB pour la majeure partie du réseau concédé au Kenya et du réseau concédé en Ouganda ainsi que les conclusions du PAR élaboré par Pamoja Trust pour le tronçon Kibera/Mukuru du réseau.

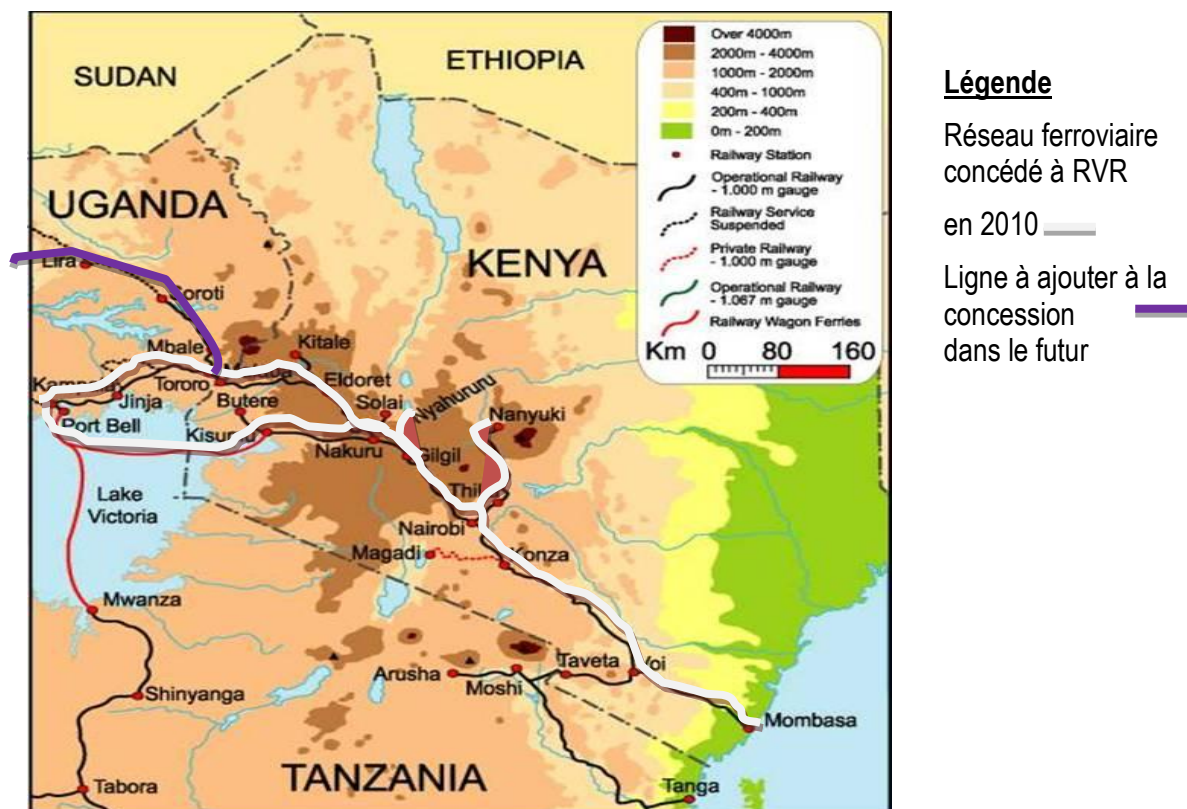
2 Description de la zone du projet

Les opérations s'étendent sur tout le territoire kenyan et ougandais et sont divisées en 3 unités opérationnelles :

- La *Région est* qui commence à Mombasa et se termine à Kibwezi (Kenya uniquement) ;
- La *Région centrale* qui va de Kibwezi à Nairobi et s'étend jusqu'à Eldoret (Kenya uniquement) ;
- La *Région ouest* qui s'étend d'Eldoret à Kisumu et Malaba (Kenya uniquement) et passe en Ouganda via Tororo, Jinja et se termine à Kampala. Une ligne secondaire s'étend de Kampala à Port Bell sur les rives du lac Victoria.

Le réseau ferroviaire concédé au Kenya comprend au total 1920 km de voie ferrée, du port kenyan de Mombasa (océan indien) à Malaba. Outre la ligne principale, il existe des lignes secondaires vers d'autres zones du Kenya : Voi – Taveta ; Nairobi – Nanyuki ; Gilgil – Nyahururu ; Nakuru – Kisumu ; Kisumu – Butere et Leseru – Kitale. Le réseau ferroviaire concédé en Ouganda comprend au total 771 km de voies ferrées et il est constitué de la ligne principale Malaba-Kampala et des lignes secondaires Tororo Station-Pakwach Station, Jinja Station-Jinja Pier, Kampala Station-Nalukolongo Workshop et Kampala Station-Port Bell. Le réseau de RVR comprend un total de 2350 km de voie ferrée (1920 km au Kenya et 431 km en Ouganda), du port de Mombasa au Kenya à Tororo en Ouganda (cf. Figure 1). Le tronçon Kibera/Mukuru s'étend sur 9 km mais sa densité de population est très élevée.

Figure 1 : réseau ferroviaire Kenya – Ouganda



Le réseau compte 219 locomotives (175 au Kenya et 44 en Ouganda) et environ 7500 wagons et trois ferrys (environ 6000 wagons et un ferry au Kenya et 1433 wagons et deux ferrys en Ouganda). Le réseau concédé inclut respectivement 87 % et 35 % des réseaux ferroviaires de KRC et d'URC.

Le réseau ferroviaire est constitué de la ligne principale entre le Kenya et l'Ouganda, qui va de Mombasa en passant par Nairobi, Nakuru, Eldoret, Malaba, Jinja et Kampala, et se termine à Kasese dans l'ouest de l'Ouganda (une distance d'environ 1660 km). Une ligne secondaire s'étend de Nakuru à Kisumu sur le lac Victoria (217 km), à partir de laquelle une ligne wagon-ferry rejoint Jinja et Port Bell à

Kampala. Le long de la voie ferrée, il y a plusieurs gares, hangars de maintenance, ateliers, dépôts, réserves et entrepôts/hangars de marchandises ainsi que les installations maritimes.

3 Impacts potentiels nécessitant une réinstallation

Étant donné la nature de ses opérations, RVR exigerait un corridor de fonctionnement clairement délimité afin de permettre les prévisions de conduite des trains aux fins du projet. Un corridor de fonctionnement clairement délimité faciliterait le fonctionnement des trains de marchandises et de voyageurs et permettrait de garantir la sécurité des communautés situées à proximité de la réserve ferroviaire. La sécurité des riverains, dans le contexte des opérations ferroviaires, désigne l'ensemble des risques associés à l'empiètement et les initiatives mises en place pour gérer et limiter leur impact. Le réseau concédé se caractérise par l'empiètement de plusieurs biens. La suppression des structures qui empiètent aurait plusieurs conséquences négatives sur les communautés voisines du réseau ferroviaire : déplacements, perturbations des lieux de travail, pertes de biens et pertes matérielles. Cela entraînerait également des effets de réinstallation involontaire pour les PCP.

4 Cadre réglementaire et juridique

Le cadre juridique et réglementaire du projet d'indemnisation et de réinstallation est défini par les lois et règlements pertinents de l'État kenyan, de l'État ougandais et de la Politique en matière de déplacement involontaire de la BAD. En cas de divergences entre les lois et règlements du Kenya et de l'Ouganda et la politique et les exigences environnementales et sociales de la BAD, les textes les plus rigoureux prévaudront.

Les principaux textes législatifs concernant l'indemnisation et la réinstallation au Kenya sont les suivants : Constitution du Kenya (2010); *Kenya Railways Corporation Act Cap 397* (dans sa version modifiée) ; *Kenya Railways Corporation (Vesting of Lands) Orders 1986* ; *Kenya Land Policy (2007)*.

Constitution du Kenya (2010)

L'article 40 de la Constitution concerne la protection du droit de propriété. La clause (4) de l'article stipule que les occupants de bonne foi d'un terrain acquis au titre de la clause (3) peuvent être indemnisés même s'ils ne détiennent pas de titre de propriété relatif audit bien-fonds. La clause (3), dans ce cas, se rapporte à l'acquisition obligatoire d'un bien-fonds. Néanmoins, dans le même esprit, la clause (6) stipule que cela ne concerne pas les personnes ayant accédé à la propriété du bien-fonds de manière illégale.

Kenya Railways Corporation Act Cap 397 (dans sa version modifiée)

Kenya Railways Corporation (KRC) est propriétaire des biens ferroviaires qui ont été concédés au Kenya et est autorisé par le *Kenya Railways Corporation Act Cap 397* (dans sa version modifiée) à conclure l'Accord de concession avec le concessionnaire. La réserve ferroviaire est dévolue à Kenya Railways Corporation (KRC) par l'État kényan (EK). Rift Valley Railways, en tant que concessionnaire, a également des intérêts dans la réserve ferroviaire.

Kenya Railways Corporation (Vesting of Lands) Orders 1986

Ces règlements créés en vertu du *Kenya Railways Act* ont annulé la loi connue sous le nom de *Kenyan (Vesting of Land) Regulations 1963*. Ces règlements se rapportent à « tout bien-fonds ayant été dévolu à *East Africa Railways Corporation (EARC)* en vertu d'une quelconque loi écrite, ainsi que tout bien-

fonds cédé à cette entreprise ou mis à sa disposition » et le cède à Kenya Railways Corporation. Cela comprend tout bien-fonds qui était utilisé ou qui était réservé pour utilisation par EARC.

Les principaux textes législatifs concernant l'indemnisation et la réinstallation en Ouganda sont les suivants : Constitution de l'Ouganda (1995) ; *Uganda Railways Corporation Act (CAP 331)* ; *Land Regulations (2004)* et *Land (Amendment) Act (2010)*.

Constitution de l'Ouganda (1995)

Avant tout, la Constitution de la République de l'Ouganda stipule que les terres appartiennent aux citoyens ougandais. La réserve ferroviaire appartient à l'État ougandais (EO) et est dévolue à Uganda Railways Corporation (URC) en vertu de l'*Uganda Railways Corporation Act (CAP 331)*. La concession a accordé à RVR le droit d'utiliser la réserve afin de fournir les services conformément aux conditions de l'Accord mais URC demeure propriétaire de la réserve. La législation et les cadres institutionnels existants couvrent non seulement les aspects liés à la réinstallation, mais prévoient également les motifs et procédures d'expropriation, d'évaluation des biens et d'indemnisation, ainsi qu'une aide à la réinstallation pour les PCP.

Uganda Railways Corporation Act (CAP 331)

La section 34 paragraphe (1) de l'*Uganda Railways Corporation Act (CAP 331)* autorise l'entreprise ou toute personne autorisée aux fins de la prévention des accidents, de la sureté de fonctionnement de tout service de transport fourni par l'entreprise ou de la réparation de tout dommage causé par un accident. L'entreprise est en outre autorisée à :

- Abattre ou enlever les arbres et autres obstacles, à l'exclusion des bâtiments, qui cachent tout signal fixe ;
- Effectuer tous travaux nécessaires pour prévenir les accidents.

La section 34(2) stipule que si un arbre ou tout autre obstacle retiré en vertu du paragraphe 34(a) est apparu ultérieurement aux services de transport, aucune indemnisation ne sera payée en relation avec tout accès, abattage ou enlèvement d'un arbre ou de tout autre obstacle.

La section 34(3) autorise la Haute Cour, à la demande de l'entreprise, à démolir ou modifier un bâtiment ou à rembourser à l'entreprise le coût d'installation de tout dispositif de signalisation ou à prendre toute autre mesure permettant de supprimer tout obstacle ou danger représenté par un bâtiment cachant un signal fixe.

Une exception est prévue pour les personnes qui ont auparavant obtenu une autorisation du Directeur général pour la construction d'un bâtiment ou qui l'ont modifié conformément aux exigences du Directeur général. La Haute Cour auprès de laquelle la demande est effectuée peut accéder à la demande et peut ordonner une indemnisation et un remboursement des coûts si elle le juge nécessaire.

Land Regulations, 2004

La section 24(1) de la loi dénommée *Land Regulations, 2004* stipule que le District Land Board devra, pour établir une liste de montants d'indemnisation, tenir compte des éléments suivants :

- Aucune indemnisation ne sera versée concernant une culture illégale ;
- Une durée aussi longue que possible devra être accordée pour la récolte des cultures saisonnières ;
- La valeur marchande actuelle de la culture et des arbres dans leur localité servira de base pour la détermination du montant de l'indemnisation ;
- Concernant les bâtiments non-permanents, le coût de remplacement moins la dépréciation

- servira de base pour la détermination du montant de l'indemnisation
- Une allocation de déplacement de :
 - Quinze pour cent de la valeur indiquée ci-dessus sera versée après préavis de six mois ou plus ; ou
 - Trente pour cent de la valeur indiquée ci-dessus sera versée après préavis inférieur à six mois.

Land (Amendment) Act 2010

La section 76(1) (a) du *Land (Amendment) Act 2010* stipule que la juridiction du District Land Tribunal règlera les litiges en rapport avec la concession, location, reprise de possession, cession ou acquisition d'un bien-fonds par des particuliers, la commission ou toute autre autorité ayant une responsabilité en rapport avec le bien-fonds.

Politique en matière de déplacement involontaire de la Banque africaine de développement

La Politique en matière de déplacement involontaire de la BAD concerne les projets pour lesquels un financement de la BAD est demandé et qui entraîneront un déplacement physique et/ou économique. Lorsqu'un projet concerne 200 personnes ou plus, un PAR complet doit être élaboré. Les indications figurant dans cette politique s'appliquent au projet. Ces indications représentent des principes élémentaires et des procédures opérationnelles qui doivent être appliqués en cas de réinstallation causée par un développement.

La Politique en matière de déplacement involontaire de la BAD reconnaît trois catégories de personnes ayant droit à une indemnisation et/ou une aide à la réinstallation. Étant donné que la réserve ferroviaire est légalement dévolue à KRC et URC respectivement, les PAP sont censées rentrer dans la catégorie des « personnes déplacées n'ayant aucun droit ou aucune prétention à l'égard du bien-fonds qu'ils occupent », tel que stipulé dans la politique. Bien que ces personnes ne soient pas indemnisables pour le bien-fonds sur lequel se situent leurs biens, elles ont droit à une indemnisation pour leurs biens et une aide à la réinstallation.

5 Portée de l'étude et éligibilité des PAP

La réserve ferroviaire est décrite comme étant un territoire situé des deux côtés d'une ligne ferroviaire qui fait partie de l'Infrastructure ferroviaire et qui appartient ou est dévolu à Kenya Railways Corporation (KRC). La réserve ferroviaire est également décrite comme un territoire situé des deux côtés d'une ligne ferroviaire qui fait partie de l'Infrastructure ferroviaire et qui appartient ou est dévolu à Uganda Railways Corporation (URC). Dans les accords de concession, les gouvernements kenyan et ougandais a reconnu en RVR un corridor opérationnel de 10,4 m (à partir de la réserve de chemin de fer total) pour lequel opèrent les trains. Le couloir de 10,4m est spécifiquement définie comme 5,2 mètres du centre de la piste de chaque côté.

Le PAR du tronçon Kibera/Mukuru : les PAP ont été identifiées comme les utilisateurs et occupants des terres situées à l'intérieur et au-delà du corridor de 10,4 m. Une démarcation correspondant à une zone de sécurité s'étendant sur 40 m supplémentaires (20 m de chaque côté) au-delà du corridor à Kibera a été incluse dans le PAR en réponse à la forte densité de population et au risque que cela représente. Une zone de 50 m à Mukuru a été incluse puisque la réinstallation ne concernera qu'un seul côté de la ligne. Les structures à l'intérieur du corridor et de ces zones seront toutes dégagées. Les biens comprennent des bâtiments résidentiels, les bâtiments commerciaux, des équipements publics et des écoles non officielles. Un total de 9.567 PAP a été identifié dans Kibera et Mukuru. La

date limite d'éligibilité est fixée au 21 mars 2010 ; après cette date, les PAP ne pourront plus effectuer de demande en rapport avec la réinstallation.

Le PAR de la majeure partie du réseau concédé au Kenya et le PAR du réseau concédé en Ouganda : la réserve est traditionnellement définie comme s'étendant sur 30 m à partir de l'axe de la ligne principale sur les tronçons entre les gares, soit un corridor de 60 m. Cependant, dans certains centres urbains, la réserve ferroviaire est définie comme s'étendant sur 15 m à partir de l'axe de la ligne principale, soit un corridor de 30 m. Sauf indication contraire, la zone de gare est traditionnellement définie comme la zone comprise entre le signal de début (première borne intérieure) et le signal de fin (seconde borne intérieure), avec une largeur de 100 m (300 pieds) à partir de l'axe de la ligne principale. Une étude a été réalisée sur l'ensemble de la réserve ferroviaire et des zones de gare définies ci-dessus. Les PAP éligibles sont les « personnes déplacées n'ayant aucun droit ou aucune prétention à l'égard du bien-fonds qu'ils occupent » tel que stipulé dans la Politique en matière de déplacement involontaire de la BAD.

La limite de l'étude des PAR élaborés par GIBB Africa a été guidée par la section H-7 de l'Accord de concession kényan et la section H-7 de l'Accord de concession ougandais, qui prévoient toutes les deux l'élaboration d'un PAR pour la réinstallation des personnes qui empiètent sur la réserve ferroviaire. Cette limite a été définie comme étant située à 5,2 mètres de chaque côté de l'axe de la voie, soit un corridor de 10,4 m. Pour les fins de réinstallation, la priorité a été accordée au dégagement du corridor 10,4 m pour le bon déroulement des trains du RVR.

Les PAP ont été identifiées comme les utilisateurs et occupants des terres situées à l'intérieur et au-delà du corridor de 10,4 m. Au total, 649 PAP ont été identifiées dans le corridor de 10,4 m au Kenya, parmi lesquelles des ménages, des locataires, des professionnels et des agriculteurs. Les PAP possèdent différents biens comme des bâtiments, des arbres et des cultures. Au total, 1041 PAP ont été identifiées dans le corridor de 10,4 m en Ouganda, parmi lesquelles des ménages, des locataires, des professionnels et des agriculteurs. Les PAP possèdent différents biens comme des bâtiments, des arbres et des cultures. Les PAR incluent également des aspects de sécurité concernant les zones situées au-delà du corridor de 10,4 m dans les deux pays, conformément aux exigences de la BAD en matière d'environnement et de sécurité. Ces zones supplémentaires se concentrent sur les passages à niveau et les secteurs à forte densité de population dans lesquels l'empiètement doit être supprimé. zones supplémentaires, qui existent au-delà des 10,4 m, mais sont dans la réserve de 60m, nécessitent de dégagement pour les fins de réinstallation étant donné l'ampleur de l'envahissement qui existe aux passages à niveau et dans les zones densément peuplées. Si elles ne sont pas non défrichées, ces zones supplémentaires continueraient de menacer la sécurité des communautés et les opérations du RVR seront compromises. Un total de 364 PAP a été identifié dans les zones des passages à niveau et un total de 81 PAP a été identifié dans les zones densément peuplées au Kenya. Un total de 434 PAP a été identifié dans les zones des passages à niveau et un total de 1274 PAP a été identifié dans les zones densément peuplées en Ouganda.

La date limite d'éligibilité au Kenya a été fixée au 18 décembre 2010, qui correspondait au dernier jour de l'étude. La date limite d'éligibilité en Ouganda a été fixée au 22 janvier 2011, qui correspondait au dernier jour de l'étude. Après cette date, les PAP ne pourront plus effectuer de demande en rapport avec la réinstallation.

Globalement, le projet entraînera des effets de réinstallation sur un total de 13,410 PAP au Kenya et en Ouganda comme récapitulés dans les conclusions des trois PAR.

6 Recensement et collecte des données socio-économiques de référence

Les données de référence collectées ont non seulement permis de déterminer la situation socio-économique des PCP, mais elles ont aussi fourni un point de référence pour le contrôle et l'évaluation de l'impact de la réinstallation sur leur environnement socio-économique.

Les PAP sur le tronçon Kibera/Mukuru du réseau

Profil socio-économique

La majorité des PAP empiètent sur la réserve ferroviaire et ne possèdent pas de titre ou de droit de propriété. La majorité des PAP sont des occupants propriétaires de bâtiments résidentiels et commerciaux et des occupants locataires de bâtiments, des édifices religieux, des établissements d'enseignement et de santé qui empiètent sur la réserve ferroviaire. Chaque espace de la réserve est occupé et seules de très petites parcelles sont disponibles pour des services de base comme les trottoirs, les installations sanitaires, l'évacuation des eaux usées et les habitations décentes. Les bâtiments commerciaux situés sur la réserve sont mitoyens et sont parallèles à la voie ferrée. La zone se caractérise par un nombre incroyable de marchands ambulants qui étalent leurs marchandises à même le sol, dans une charrette ou portent leurs marchandises sur eux. Les marchands ambulants et les piétons se disputent le même espace. Les PAP habitent une zone à forte densité de population dans laquelle se situe le plus grand bidonville du Kenya (Kibera). La pauvreté y est endémique.

Inventaire des biens concernés

Au total, 9567 personnes seront concernées par le projet : 2615 personnes à Mukuru et 6952 personnes à Kibera (cf. tableau ci-dessous).

Tableau 1 Biens concernés

Type de PCP	Kibera	Mukuru
Ménages	3147	1447
Entreprises	2859	1496
Lieux de travail résidentiels	45	43
Établissements	280	19
Équipements publics	532	258

Les biens concernés comprennent des constructions résidentielles, des bâtiments commerciaux, des équipements publics (réservoirs d'eau, points d'eau, toilettes et salles de bain) et des écoles non officielles.

Les PAP dans la majorité du réseau concédé au Kenya

Profil socio-économique

La majorité des PAP empiètent sur la réserve ferroviaire et ne possèdent pas de titre ou de droit de propriété. Ce sont essentiellement des propriétaires mobiliers, des locataires, des locataires à bail et des occupants illégaux. L'utilisation du corridor s'explique par la pénurie de terrains, la proximité de la clientèle et la pauvreté.

L'âge moyen des chefs de ménage est de 42 ans pour la ligne principale et de 45,49 ans pour la ligne secondaire. Cela signifie que la plupart des chefs de ménage peuvent entreprendre des activités économiques pour subvenir aux besoins de leurs foyers. Les données montrent que la majorité des chefs de ménage sont des hommes (67,1 %) alors que 32,9 % sont des femmes. Cela signifie que l'égalité des sexes dans les consultations et les prises de décision continues doit être soutenue afin de s'assurer que les opinions des femmes sont tout autant prises en compte dans toutes les phases du PR.

Inventaire des biens concernés au Kenya.

Au total, 649 personnes seront concernées par le projet. Les biens concernés dans le corridor de 10,4 m sont présentés dans le Tableau 2.

Tableau 2 Biens concernés dans le Corridor

Type de biens	Quantité
Fermes, cultures et arbres	588
Maisons temporaires	18
Maisons permanentes	5
Bâtiments commerciaux temporaires	4
Latrines à fosse	4
Vérandas	2
Cuisines	1
Clôtures/murs	7
Églises	3

Type de biens	Quantité
Puits	1
Hangars de marchandises	1
Total	634

Il convient de noter que 93 % des biens concernés sont des fermes, des cultures et des arbres.

Les PAP dans le réseau concédé en Ouganda

Profil socio-économique

La majorité des PAP empiètent sur la réserve ferroviaire et ne possèdent pas de titre ou de droit de propriété. Ce sont essentiellement des locataires, des locataires à bail et des occupants illégaux. L'utilisation du corridor s'explique par la pénurie de terrains, la proximité de la clientèle et la pauvreté.

La majorité des chefs de ménage est âgée de 22 à 44 ans. Il s'agit d'une tranche d'âge productive et cela implique par conséquent qu'ils sont capables d'entreprendre des activités économiques pour subvenir aux besoins de leurs foyers. L'âge moyen du chef de ménage est de 34 ans. 40,34 % des chefs de ménage sont des femmes alors que 58,66 % sont des hommes.

En raison de la conjonction de facteurs historiques, socioculturels, économiques et environnementaux qui jouent en la défaveur des intérêts des femmes en général, les relations entre les sexes sont défavorables aux femmes dans la zone du projet. Il y a davantage de ménages dont le chef est une femme dans la tranche d'âge 20-34 ans, et par conséquent les femmes ont de fortes chances d'être plus accaparées par la prise en charge de leurs familles plutôt que par d'autres activités économiques. De plus, des contraintes socioculturelles, économiques et politiques multiples limitent leur participation et leur représentation dans les fonctions politiques et administratives locales. Même s'il est indéniable que les femmes jouent un rôle essentiel et endossent des responsabilités disproportionnées dans tout ce qui concerne la subsistance et la survie des ménages, elles ont très peu accès aux ressources et donc au bien-fonds.

Inventaire des biens concernés en Ouganda

Au total, 1041 personnes seront concernées par le projet. L'impact direct sur les PAP en termes de perte de biens et de pertes matérielles est résumé dans le Tableau 3.

Tableau 3 Biens concernés dans le Corridor

Biens	Quantité				Total
	Ligne principale	KPL- NLG	TRR- MBL	KPL-PBL	
Fermes (cultures et arbres)	55	14	2	1	72
Bâtiments résidentiels	154	46	9	24	233

Biens	Quantité				Total
	Ligne principale	KPL- NLG	TRR- MBL	KPL-PBL	
Bâtiments commerciaux temporaires	92	211	0	3	306
Bâtiments commerciaux permanents	14	3	0	0	17
Cabinets à fosse	24	0	2	0	26
Vérandas	2	0	0	0	2
Cuisines	2	0	0	0	2
Clôtures/murs	2	0	0	0	2
Églises	1	0	0	0	1
Tombes	1	0	0	0	1
Total	347	274	13	28	662

Il convient de noter que 80 % des biens concernés sont des bâtiments commerciaux temporaires ou des bâtiments résidentiels. Les développements prédominent dans les centres urbains qui représentent 89,76 %.

Le recensement a révélé que les PAP qui possèdent des bâtiments commerciaux préfèrent être indemnisés en espèces à la valeur de remplacement du bâtiment concerné. Par conséquent, étant donné leur préférence, les compensations en espèces et la création d'autres marchés par les conseils municipaux respectifs ont été recommandées. Le coût total de remplacement s'applique à fournir des PAP avec des compensations pour obtenir des structures améliorées.

Les parties prenantes respectives doivent se mettre d'accord sur la manière de préserver le corridor des activités humaines afin d'améliorer la sécurité des commerçants. Cela doit se faire dans le cadre d'un protocole d'accord entre RVR, URC, les conseils municipaux respectifs et les autorités de marché via les comités de marché et les maires respectifs.

Le recensement a révélé l'existence de marchands ambulants dans le corridor qui opèrent sur plusieurs marchés certains jours de marché. Ces marchands vendent une multitude de marchandises telles que des produits d'épicerie, du poisson, des chaussures et des vêtements. Au total, 267 marchands ambulants ont été recensés. Les vendeurs seront donné un préavis suffisant et la priorité à déménager dans la plus proche des marchés qui disposent de meilleures infrastructures. Les structures formelles seront établies dans la plus grande réserve pour accueillir les vendeurs. URC, en

coopération avec RVR, vont s'assurer de la mise en œuvre des accords pour la formalisation des structures de marchés proposés.

Groupes vulnérables

Le recensement a identifié des groupes vulnérables dans la majeure partie du réseau concédé au Kenya et du réseau concédé en Ouganda qui pourraient difficilement résister à un déplacement et rétablir leurs moyens de subsistance aussi rapidement et facilement que d'autres groupes. Le recensement a identifié les groupes vulnérables suivants au sein des PAP :

- Chefs de ménage de plus de 60 ans ;
- Femmes chefs de ménage ;
- Chefs de ménage analphabètes ;
- Personnes sans emploi et occupants illégaux sans terrain de remplacement.

Les ménages qui répondent à un ou plusieurs des critères ci-dessus ont plus de chances d'être appauvris par un déménagement ou une réinstallation si des programmes spéciaux ne sont pas mis en œuvre pour subvenir à leurs besoins particuliers. Il est recommandé de prendre en compte les éléments suivants pour les groupes vulnérables identifiés : (i) aide à la réinstallation; (ii) libre accès à des services de conseil ; (iii) libre accès à des services d'accompagnement – aider les personnes âgées et les analphabètes à remplir les formulaires utiles ; et (iv) représentation à la Commission d'arbitrage locale et au Comité d'application du PR.

7 CONSULTATION PUBLIQUE, ENGAGEMENT ET DIFFUSION D'INFORMATIONS

Le tronçon Kibera/Mukuru du réseau

Des approches participatives ont été utilisées pour l'étude du PR. Ces approches relèvent d'une consultation publique, d'une mobilisation sociale et de consultations des parties prenantes. Elles ont permis d'informer les PAP sur les options de réinstallation, de discuter de solutions réalisables et de leurs préférences, et de prendre en compte les préoccupations liées à leur statut socio-économique.

La majeure partie du réseau concédé au Kenya et du réseau concédé en Ouganda

Des approches participatives ont été utilisées pour les études du PR. Des enquêtes auprès des ménages, des réunions au sein de la communauté, des réunions publiques et des réunions de témoins privilégiés ont été organisées en conséquence. Les PAP ont pu être ciblées grâce à ces approches, ainsi que les personnes concernées dans l'ensemble de la zone du projet.

Sensibilisation et familiarisation : des réunions de lancement ont été organisées avec les élus locaux dans chaque région traversée par la voie ferrée. Les délégués de RVR, KRC et URC ont également été consultés au niveau des tronçons et des gares ainsi que de la ligne ferroviaire.

Identification et détermination des limites d'impact du projet : une analyse bibliographique approfondie a été réalisée avant d'entreprendre les travaux afin de faciliter la compréhension de l'opération et l'élaboration d'outils complets de collecte des données. Une multitude de méthodologies a été utilisée pour s'assurer que les évaluations de l'impact et de l'indemnisation reposent sur des informations socio-économiques et démographiques actuelles et vérifiables. Les méthodologies sont décrites ci-dessous :

Enquête au sein de la communauté : une enquête quantitative a été réalisée auprès des ménages en utilisant un questionnaire structuré conçu pour rassembler des données et des informations. Au Kenya, 7123 ménages ont été sondés au cours de l'enquête. 48 réunions publiques ont été organisées dans la

zone de l'enquête et 3302 membres de la communauté y ont participé. En Ouganda, 5620 ménages ont été sondés au cours de l'enquête. 12 réunions publiques ont été organisées dans la zone de l'enquête et 730 membres de la communauté y ont participé.

Consultations publiques

Des consultations publiques ont été organisées. L'objectif était de diffuser des informations sur le plan de réinstallation et l'utilisation du sol sur la réserve ferroviaire. Ces consultations visaient également à inclure les opinions des personnes concernées par le projet (PCP) dans l'élaboration du plan de réinstallation et des mesures d'atténuation de ses effets. Des activités de consultation publique et de diffusion d'informations ont été organisées dès le début et de manière régulière, et les responsables du projet se sont engagés à poursuivre ces activités tout au long du cycle de vie du projet. Dans le cadre de ces activités continues, une série de consultations publiques a été menée auprès des PCP, des groupes de la communauté et des élus locaux durant le recensement, ainsi que des enquêtes socio-économiques au Kenya et en Ouganda.

Les réunions publiques ont permis aux membres de la communauté qui empiètent sur la réserve ferroviaire et qui seront concernés par le projet d'exprimer leurs opinions, leurs problèmes et leurs préoccupations. Des réunions de consultation publique ont été organisées dans les différents secteurs, auxquelles ont participé des élus locaux, des responsables de RVR, KRC et URC ainsi que les membres du public. Parmi les membres de la communauté figuraient les PAP et les habitants résidant dans les environs du corridor de 10,4 mètres.

Au Kenya, 48 réunions publiques ont été organisées dans le secteur de l'enquête et 3302 membres de la communauté y ont participé. En Ouganda, 12 réunions publiques ont été organisées dans le secteur de l'enquête et 730 membres de la communauté y ont participé. Les sujets clés débattus durant les consultations publiques ont été les suivants : informer de façon claire et précise le public à propos du projet, connaître les principales inquiétudes du public et de leurs représentants concernant le projet et consulter le public au sujet des conséquences négatives associées au départ de la réserve ferroviaire et à la réinstallation.

Les principales conclusions des consultations auprès des PAP et des groupes de la communauté ont été les suivantes :

- Les occupants illégaux ont déclaré qu'ils ne disposent d'aucun terrain de remplacement (Kenya et Ouganda) ;
- Priorité à accorder à la délivrance de permis d'occupation provisoires aux PAP dans l'ensemble de la réserve (Kenya et Ouganda) ;
- La culture contrôlée doit être autorisée pour les PAP dans l'ensemble de la réserve ferroviaire (Kenya et Ouganda) ;
- Réintroduction de services de trains de voyageurs étant donné que le train est considéré comme un moyen de transport économique par la population locale (Ouganda);
- La communauté est consciente que le territoire de la réserve ferroviaire appartient à l'État (Kenya et Ouganda).

Engagement des personnes concernées

Dans le cadre du processus de consultation continue, RVR organisera d'autres réunions publiques et d'autres ateliers pour les personnes concernées au niveau régional et local, conjointement avec des élus locaux. L'engagement public s'étendra sur trois ans et les réunions seront organisées tous les trimestres dans chaque région traversée par la ligne ferroviaire.

Les réunions seront l'occasion de : (i) diffuser des informations et débattre au sujet des PAR ; et (ii) d'informer le public sur les stratégies de mise en œuvre employées dans les PAR pour la gestion du corridor et de discuter des problèmes liés à l'utilisation du sol dans les environs du corridor.

8 ESTIMATION ET INDEMNISATION

Le tableau 4 présente les indemnisations types pour les PAP de la section Kibera / Mukuru du réseau.

Tableau 4 Types des Indemnisations

Catégorie touchée	Type de perte	Mesure compensatoire
Vendeurs mobiles (Kibera)	Perte du lieu/espace d'activité suivie d'une perte de revenus provenant de l'activité commerciale	Mise à disposition d'emplacements incontestés et financièrement « équivalents » dans les hangars commerciaux mis en place le long du sentier.
Commerçants opérant dans leurs propres locaux (entreprises exploitées directement par leurs propriétaires)	Perte du lieu d'activité suivie d'une perte de revenus provenant de l'activité commerciale Perte de la structure abritant l'entreprise	<ol style="list-style-type: none"> Réinstallation sur des étals commerciaux construits le long du sentier offrant des possibilités de revenus équivalents ou supérieurs, situés au sein de la réserve et à proximité directe de la clientèle (lieux financièrement "équivalents") Aide à la réinstallation (transport, etc.) pour les groupes vulnérables (tels que les femmes célibataires avec des enfants en bas âge, les personnes malades et handicapées)
Commerçants opérant dans des locaux loués (entreprises exploitées par des locataires)	Perte du lieu d'activité suivie d'une perte de revenus provenant de l'activité commerciale Perte de la structure abritant l'entreprise	<ol style="list-style-type: none"> Réinstallation sur des étals construits le long du sentier offrant des possibilités de revenus équivalents ou supérieurs, situés au sein de la réserve et à proximité directe de la clientèle (lieux financièrement "équivalents") Sites de réinstallation ou étals commerciaux sur la réserve de KR et à proximité directe de la clientèle. Aide à la réinstallation (transport, etc.) pour les groupes vulnérables (tels que les femmes célibataires avec des enfants en bas âge, les personnes malades et handicapées)
Employés dans les entreprises	Perte possible d'emploi (peut uniquement être établie au cours de la réinstallation)	Uniquement pour les personnes qui ne seront plus employées dans les entreprises déplacées : <ol style="list-style-type: none"> Informations sur les diverses possibilités d'emploi (exécuteur); et Création d'une liaison avec des fournisseurs de crédit pour financer des startups

Catégorie touchée	Type de perte	Mesure compensatoire
Propriétaires de structures occupant leurs propres locaux résidentiels	Perte de logement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Logement de remplacement au sein des unités de réinstallation construites le long de la réserve 2. Accès aux infrastructures et services sociaux existants (écoles, moyens de transports publics, etc.) de niveau égal ou supérieur à celui de leur emplacement actuel 3. Aide pour les transports destinée aux groupes vulnérables (tels que les femmes célibataires avec des enfants en bas âge, les personnes malades et handicapées)
Locataires dans des structures résidentielles	Perte de logement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Logement de remplacement au sein des unités de réinstallation construites le long de la réserve 2. Accès aux infrastructures et services sociaux existants (écoles, moyens de transports publics, etc.) de niveau égal ou supérieur à celui de leur emplacement actuel 3. Aide pour les transports destinée aux groupes vulnérables (tels que les femmes célibataires avec des enfants en bas âge, les personnes malades et handicapées)
Lieux de résidences et locaux d'entreprises associés : propriétaires de structures (qui vivent et exercent leur activité dans leurs propres structures)	Perte du lieu d'activité suivie d'une perte de revenus provenant de l'activité commerciale Perte de logement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Logement de remplacement au sein des unités de réinstallation construites le long de la réserve 2. Accès aux infrastructures et services sociaux existants (écoles, moyens de transports publics, etc.) de niveau égal ou supérieur à celui de leur emplacement actuel 3. Réinstallation sur des espaces commerciaux dans un hangar construit le long du sentier offrant des possibilités de revenus équivalents ou supérieurs et situé au sein de la réserve et à proximité directe de la clientèle (lieux financièrement "équivalents") 4. Aide à la réinstallation (transport, etc.) pour les groupes vulnérables (tels que les femmes célibataires avec des enfants en bas âge, les personnes malades et handicapées)
Locataires de lieux de résidences-locaux d'entreprises	Perte de logement, perte du lieu d'activité suivie d'une perte de revenus provenant de l'activité commerciale	<ol style="list-style-type: none"> 5. Logement de remplacement au sein des unités de réinstallation construites le long de la réserve 6. Accès aux infrastructures et services sociaux existants (écoles, moyens de transports

Catégorie touchée	Type de perte	Mesure compensatoire
		publics, etc.) de niveau égal ou supérieur à celui de leur emplacement actuel 7. Réinstallation dans des hangars commerciaux construits le long du sentier offrant des possibilités de revenus équivalents ou supérieurs et situés au sein de la réserve KR et à proximité directe de clientèle (lieux financièrement "équivalents") Aide à la réinstallation (transport, etc.) pour les groupes vulnérables (tels que les femmes célibataires avec des enfants en bas âge, les personnes malades et handicapées)
Etablissements publics	Perte du lieu et de la structure de l'institution. Perte de service à la collectivité	Fourniture de structures de remplacement au sein des unités développées le long du mur de périmètre au sein de la réserve.
Elèves des écoles concernées		1. Orientation vers des écoles existantes à l'extérieur de la réserve ferroviaire 2. Construction de classes supplémentaires au sein de l'école située à l'extérieur de la réserve ferroviaire et mise à disposition de personnel enseignant et d'équipements scolaires
Infrastructure et autres biens publics	Perte de service à la communauté	Remplacement à la valeur estimée

Estimation de la valeur des structures

La méthode des coûts de remplacement complet a été utilisée pour déterminer la valeur des structures affectées au Kenya et en Ouganda. La méthode d'estimation basée sur les coûts de remplacement complet vise à aider le propriétaire de la structure à développer une structure semblable ou améliorée au prix du marché actuel et dans un autre endroit. Le remplacement complet a été atteint par la mise à disposition d'une indemnisation pour la gêne occasionnée s'élevant à 15 % de la valeur de l'actif total. Cette allocation est censée aider les PAP en couvrant: (i) les frais de transport. (ii) les frais de main d'œuvre ; (iii) les frais de transaction; et (iv) les frais juridiques le cas échéant.

Estimation de la valeur des cultures et des arbres

Au Kenya, la valeur des cultures a été estimée sur la base des directives du Ministère de l'Agriculture pour chaque type de culture. La valeur des arbres a été estimée sur la base de leur produit net en termes de fruits, de bois et autres produits provenant du bois.

En Ouganda, la valeur des cultures et des arbres a été estimée sur la base des taux de rémunération du district fournis par les Conseils du District. Ces taux sont normalement soumis auprès de l'expert principal du gouvernement pour examen et approbation pour chaque année donnée. Dans les cas où les autorités d'un district n'ont pas respecté leurs obligations d'établir ou de réviser ces taux et où un projet particulier a lieu dans ce district, alors, l'estimation se fait sur la base des taux des districts

voisins. Ainsi, les taux du district de Kampala ont été adoptés pour l'ensemble de l'opération car ils sont les plus à jour.

Droit et compensation

Un inventaire des droits types représente un outil très important dans la mise en œuvre du PAR (plan d'action de réinstallation et il facilite un versement organisé et régulier des compensations et autres avantages en faveur des personnes qui y ont légalement droit.

Etant donné que le corridor a été légalement acquis par la KRC et l'URC, les PAP sont censées relever de la catégorie des "personnes déplacées dénuées de droit ou revendication légal(e) reconnaissable sur les terres qu'ils occupent" comme défini dans la politique en matière de déplacement involontaire de la Banque Africaine de Développement. En vertu de cette politique, ces personnes n'ont pas droit aux indemnités pour le terrain sur lequel leurs actifs se trouvent mais elles peuvent prétendre à une indemnité couvrant la valeur de leurs actifs et l'aide à la réinstallation

Le tableau 5 présente les droits types pour les différentes catégories de PAP dans la majeure partie du réseau concédé au Kenya. Il est à noter que la référence au coût de remplacement total s'applique à fournir des PAP avec des compensations pour obtenir des structures améliorées. Comme le coût de remplacement total des structures est basée sur la valeur actuelle du marché des matériaux, le PAP seront dans une meilleure position pour construire ou d'acheter des structures améliorées que celles qu'ils occupent actuellement.

Tableau 5 Types des Indemnités

Type de perte	Catégorie	Droits
Perte de structures :	Propriétaires de structure : Perte des structures et des dépendances pour les structures de résidence et d'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> • Compensation pécuniaire correspondant au coût du remplacement complet ; • Allocation pour le ramassage des restes matériels tant que cette action n'interfère pas avec le calendrier de déblaiement du corridor ; • Préavis de six mois pour déménager
	Aide supplémentaire pour les structures occupées par des propriétaires d'établissements non officiels qui s'étendent jusque dans le corridor	<ul style="list-style-type: none"> • Location temporaire prioritaire au-delà du corridor de 10m40 à court terme ; • Archivage des sites de réinstallation pour cette catégorie de PAP par l'administration provinciale, particulièrement pour les personnes vulnérables telles que les victimes de conflits historiques.
	Aide supplémentaire pour les structures d'entreprises occupées par leurs propriétaires:	<ul style="list-style-type: none"> • Location temporaire prioritaire au-delà du corridor de 10m40 à court terme ; • Archivage des sites de réinstallation pour cette catégorie de PAP par l'administration provinciale.
	Aide supplémentaire pour la perte de structures religieuses :	<ul style="list-style-type: none"> • Toute consultation future devra être effectuée avec les représentants agréés des institutions afin d'assurer la transparence avec les congrégations affectées.

Type de perte	Catégorie	Droits
	Locataires	<ul style="list-style-type: none"> • Préavis de trois mois pour acquérir de nouvelles structures d'entreprise et de résidence
Impacts sur l'eau et l'assainissement	Mise hors service des latrines à fosse et des puits :	<ul style="list-style-type: none"> • Tout en prenant en compte le mode de compensation privilégié par les PAP, la réinstallation de ces structures ne devra pas se faire loin de leur lieu de résidence ; • Mise hors service complète des latrines à fosse et des puits pour empêcher tout impact futur d'ordre sanitaire ou sécuritaire.
Perte de récoltes saisonnières :	Propriétaires-cultivateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Allocation pour les récoltes saisonnières.
Perte de cultures pérennes :		<ul style="list-style-type: none"> • Compensation pécuniaire correspondant au coût du remplacement complet; • Allocation pour les récoltes
Perte de terres agricoles productives :	Aide supplémentaire pour les propriétaires-cultivateurs dans les zones rurales :	<ul style="list-style-type: none"> • Allocation d'exploitation agricole acceptable au-delà de 10 m de l'axe de la voie conformément au guide d'ingénierie ; • Création de baux prioritaires pour les PAP
Gestion des passages à niveau :	Recommandations supplémentaires pour la gestion du corridor à hauteur des passages à niveau	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour des registres des passages à niveau au sein des bureaux de la RVR et de la KRC • Sensibilisation auprès de la communauté sur les procédures de demande de passages à niveau.
Gestion des gares et des camps fermés	Recommandations supplémentaires pour les gares ferroviaires et les camps fermés	<ul style="list-style-type: none"> • Une vigilance constante dans la gestion du corridor dans ces zones. • Communication claire avec la KRC à propos des procédures convenues pour la gestion du corridor dans ces zones.
Perte d'accès aux sépultures	Membres de la communauté	<ul style="list-style-type: none"> • Accès autorisé aux sépultures situées dans le corridor si les PAP doivent célébrer des cérémonies religieuses ou culturelles.

Le tableau 6 présente les droits types pour les différentes catégories de PAP dans le réseau concédé en Ouganda. Il est à noter que la référence au coût de remplacement total s'applique à fournir des PAP avec des compensations pour obtenir des structures améliorées. Comme le coût de remplacement total des structures est basée sur la valeur actuelle du marché des matériaux, le PAP seront dans une meilleure position pour construire ou d'acheter des structures améliorées que celles qu'ils occupent actuellement.

Tableau 6 Types des Indemnisations

Type de perte	Catégorie	Droits
Perte de structures :	Propriétaires de structure : Perte des structures et des dépendances pour les structures de résidences et d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> • Compensation pécuniaire correspondant au coût du remplacement complet ; • Allocation pour le ramassage des restes matériels tant que cette action n'interfère pas avec le calendrier de déblaiement du corridor ; • Préavis de six mois pour déménager
	Aide supplémentaire pour les structures occupées par des propriétaires d'établissements non officiels qui s'étendent dans le couloir	<ul style="list-style-type: none"> • Location temporaire prioritaire au-delà du corridor de 10m40 à court terme ;
	Aide supplémentaire pour les structures d'entreprises occupées par les propriétaires:	<ul style="list-style-type: none"> • Location temporaire prioritaire au-delà du corridor de 10m40 à court terme ;
	Locataires	<ul style="list-style-type: none"> • Préavis de six mois pour déménager; • Soutien logistique pour la réinstallation.
Perte de lieux d'activité	Vendeurs mobiles	<ul style="list-style-type: none"> • Préavis de trois mois pour se déplacer vers les marchés officiels ;
	Propriétaires d'entreprises (exploitées directement par le propriétaire et locataires)	<ul style="list-style-type: none"> • Préavis de six mois pour se déplacer vers les marchés officiels ; • Soutien logistique pour la réinstallation.
Perte de récoltes saisonnières :	Propriétaires -cultivateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Annonce pour les récoltes saisonnières.
Perte de cultures vivaces et d'arbres		<ul style="list-style-type: none"> • Compensation pécuniaire correspondant au coût du remplacement complet ; • Annonces pour les récoltes ; • Allocation pour la récupération des restes matériels provenant des arbres coupés
Gestion des passages à niveau :	Recommandations supplémentaires pour la gestion du corridor à hauteur des passages à niveau	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour des registres des passages à niveau au sein des bureaux de la RVR et de la KRC • Sensibilisation auprès de la communauté sur les procédures de demande de passages à niveau.

Type de perte	Catégorie	Droits
Gestion des gares et des camps fermés	Recommandations supplémentaires pour les gares ferroviaires et les camps fermés	<ul style="list-style-type: none"> • Une vigilance constante dans la gestion du corridor dans ces zones. • Communication claire avec la KRC à propos des procédures convenues pour la gestion du corridor dans ces zones.
Perte d'accès aux sépultures	Membres de la communauté	<ul style="list-style-type: none"> • Accès autorisé aux sépultures situées dans le corridor si les PAP doivent célébrer des cérémonies religieuses ou culturelles.

9 Dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre des PAR

La section Kibera / Mukuru du réseau

Cadre institutionnel

La KRC sera l'exécutif principal du PAR. Mis à part l'équipe interministérielle consultative pour la mise en œuvre du projet, les dispositions compteront deux équipes. La première est l'équipe préparatoire qui effectuera les tâches à accomplir avant la mise en œuvre du projet, comme la préparation de plans détaillés, de liaison et de la communication. La seconde, une unité de mise en œuvre du projet (UMOP), entreprendra la gestion au jour le jour du PAR. L'UMOP sera dirigée par un chef de projet, comprendra des membres experts dans le domaine juridique, environnemental, social et de la communication qui géreront les aspects sociaux du projet ainsi que des consultants techniques qui géreront les aspects infrastructurels.

Mécanisme de règlement des réclamations

La procédure de règlement des réclamations se compose de trois niveaux ; en première instance les litiges sont présentés en vue d'une résolution devant une commission sectorielle. Tout litige non résolu à ce niveau est soumis auprès d'une commission multisectorielle et par la suite auprès d'une commission EMOP (équipe de mise en œuvre du projet) de recours pour les litiges. Elle comprend trois (3) représentants de l'équipe de mise en œuvre du projet et 2 professionnels désignés par cette même équipe, dont l'un doit être avocat à la Cour Suprême du Kenya. Un recours au système judiciaire national reste possible pour toute partie insatisfaite de la décision prise par la commission EMOP de recours pour les litiges.

La majorité du réseau concédé au Kenya et le réseau concédé en Ouganda

Cadre institutionnel

La KRC sera l'exécutif principal du PAR au Kenya tandis que l'URC sera l'exécutif principal du PAR en Ouganda. La société RVR aidera les deux entités. En raison de la vaste zone de couverture concernée par les PAR, les dispositions institutionnelles dans les deux pays doivent être les suivantes : (i) une commission de pilotage PAR (ii) une commission de mise en œuvre du PAR (CMOP), des auditeurs externes et (iv) une commission d'évaluation indépendante. La CMOP sera composée de chefs/ doyens de village, de représentants pour les femmes et pour la jeunesse.

Mécanisme de règlement des réclamations

Le mécanisme recommandé pour le règlement des réclamations est d'impliquer toutes les institutions énumérées ci-dessus. Une commission de résolution des conflits locaux (CRCL) sera formée au niveau du village. Cette commission sera constituée du doyen du village, d'un représentant religieux, d'un

représentant élu des PAP et de représentants de groupes vulnérables spécifiques liés au village. Les litiges seront résolus autant que possible au niveau de la communauté.

Le mécanisme de règlement des réclamations concernant le processus de mise en œuvre du PAR est le suivant :

(a) La PAP dépose une plainte auprès de la commission de résolution des conflits locaux (CRCL) à l'aide d'un formulaire de dépôt de doléances. La plainte est également enregistrée dans un cahier de doléances situé à la station de chemin de fer la plus proche. Ce cahier offre la possibilité de suivre le nombre et la nature des plaintes et les actions qui ont été prises.

(b) La PAP devrait recevoir une réponse de la CRCL dans les sept jours suivant la soumission du formulaire de dépôt de doléances. Si le problème n'est pas résolu, la CRCL transmet la plainte à la CMOP.

(c) La CMOP est priée d'organiser une réunion sous quatorze jours. Deux jours après la réunion, la commission appelle la PAP afin de discuter et de résoudre le problème. La résolution est remise à la PAP sous forme écrite le jour même de la réunion.

(d) En cas de non résolution de la réclamation déposée par la PAP, la CMOP doit renvoyer l'affaire à la commission de pilotage du PAR. La PAP devrait recevoir une réponse dans les 30 jours suivant la soumission du rapport de la CMOP.

10 Calendrier de la mise en œuvre

La section Kibera / Mukuru : La mise en œuvre du PAR se fera sur deux ans et demi pour Mukuru et trois ans pour Kibera.

La majeure partie du réseau concédé au Kenya et le réseau concédé en Ouganda : La mise en œuvre du PAR couvrant la majorité du réseau concédé au Kenya et le réseau concédé en Ouganda se fera progressivement sur une période de 5 ans. La mise en œuvre progressive permettra de réduire les perturbations touchant les moyens de subsistance jusqu'à ce que le défrichement du corridor ferroviaire devienne nécessaire pour faciliter les opérations conformes au plan d'action de la société RVR.

11 Budget total

La section Kibera / Mukuru du réseau : Le budget prévisionnel total pour la mise en œuvre, le contrôle et l'évaluation du PAR pour la section Kibera / Mukuru s'élève à 3 089 877 428 shillings kényans (environ 39 112 373 USD). La majorité de ces frais sera financée par la Banque Mondiale tandis que les autres frais seront couverts par le gouvernement kényan.

La majeure partie du réseau concédé au Kenya : Le budget prévisionnel total pour la mise en œuvre, le contrôle et l'évaluation du PAR pour la majeure partie du réseau concédé au Kenya s'élève à 21 351 277 shillings kényans (environ 266 891 USD). Ces frais seront remboursés par le gouvernement kényan.

À la lumière des considérations de sécurité pour les zones se situant au-delà du corridor de 10m40 - en particulier les passages à niveau et des zones densément peuplées - le budget total prévu pour le déblaiement, la surveillance et l'évaluation des zones supplémentaires au Kenya s'élève à 188 073 555 shillings kényans (environ 2 350 919 USD). Ces frais seront remboursés par le gouvernement kényan.

Le réseau concédé en Ouganda : Le budget prévisionnel total pour la mise en œuvre, le contrôle et l'évaluation du PAR pour le réseau concédé en Ouganda s'élève à 2 383 687 004 shillings ougandais (environ 1 005 351 USD). Ces frais seront remboursés par le gouvernement ougandais.

À la lumière des considérations de sécurité pour les zones se situant au-delà du corridor de 10m40 -en particulier les passages à niveau et des zones densément peuplées- le budget total prévu pour le déblaiement, la surveillance et l'évaluation des zones supplémentaires en Ouganda s'élève à 3 697 284 804 shillings ougandais (environ 1 560 035 USD). Ces frais seront remboursés par le gouvernement ougandais.

12 Contrôle et évaluation

La section Kibera / Mukuru du réseau

Les principales activités de contrôle seront basées sur la formulation d'indicateurs de contrôle pour mesurer les apports, les rendements et les résultats des activités de réinstallation ; l'implication des PAP dans le processus de surveillance (surveillance participative) ; l'évaluation de l'impact et de la réinstallation pendant une période raisonnable une fois toutes les activités achevées et l'utilisation des résultats pour guider les autres déplacements et réinstallations. Un plan de contrôle sera préparé et composé des trois éléments suivants : surveillance du rendement, contrôle de l'impact et évaluation.

La majeure partie du réseau concédé au Kenya et le réseau concédé en Ouganda

Le cadre de surveillance et d'évaluation intègre le fait que la mise en œuvre totale du PAR devrait durer environ cinq ans, selon les priorités en matière de mise en œuvre du PAR par la KRC et l'URC, qui seront toutes les deux secondées par la société RVR. Le programme de contrôle et d'évaluation devra surveiller l'efficacité des interventions proposées et les apports. Il donnera également un aperçu des éléments indicateurs de base pour les rendements et les repères en matière de personnel dans le cadre du PAR. L'évaluation de l'impact des stratégies proposées devra être de préférence participative et sera liée au plan de consultation et de communication publiques (PCCP) mis au point avec les deux PAR. La banque fournira une assistance technique pour appuyer les gouvernements kenyans et ougandais ainsi que la société RVR en vue de renforcer leurs capacités à mettre en œuvre, contrôler et évaluer efficacement les PAR.

Un rapport d'évaluation trimestriel devra être établi par l'équipe d'évaluation interne formée par la société RVR. Ce rapport doit ensuite être présenté à la CMOP et la commission de pilotage du PAR dans les deux pays ainsi qu'aux financeurs du projet. Un audit annuel devra être effectué par un consultant privé doté d'une vaste expérience dans la mise en œuvre de PAR. La société RVR coopérera au maximum avec l'auditeur externe pour qu'il accède à tous les renseignements pertinents se rapportant au programme.

CONTACTS

Toute demande de renseignements concernant ce document doit être faite auprès des 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