

Langue : Français  
Original : Anglais



## **PROJET : PROJET D'APPUI AU SECTEUR ROUTIER, PHASE II**

**PAYS : TANZANIE**

**PROJET n° : P-TZ-DBO-019**

### **ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL RÉSUMÉ EXÉCUTIF**

*Date : novembre 2011*

Équipe du projet	Chef d'équipe :	L Kiggundu, Spécialiste en infrastructures, TZFO
	Membres de l'équipe :	G Bezabeh, Ingénieur des transports, OITC.2 N Kulemeka, Socioéconomiste, ONEC.3 D Gebremedhin, Économiste des transports, OITC.2 T Harada, Ingénieur des transports, OITC.2 U Duru, Environnementaliste, ONEC.3 B Y Hija, Spécialiste en passation des marchés, TZFO G Kaijage, Spécialiste en gestion financière, TZFO
	Responsable pays :	T Kandiero
	Chef de division sectoriel :	A Oumarou
	Directeur sectoriel :	G Mbesherubusa
	Directeur régional :	G Negatu

## **1. Introduction**

Le gouvernement de la République unie de Tanzanie vise actuellement à réunir des fonds pour la construction et le bitumage de trois tronçons routiers dans le cadre du Projet d'appui au secteur routier, phase II, proposé au financement de la Banque africaine de développement. Il s'agit des tronçons routiers suivants :

1. Tronçon Mangaka – Tunduru. Ce tronçon s'étend sur une longueur de 139,6 km et la route à construire fait partie de la route principale reliant Masasi (Région de Mtwara), Tunduru, Songea, Mbinga, Mbamba Bay Port et Songea. Elle facilite le commerce transfrontalier avec le Mozambique (via *Unity Bridge*) dans le district de Tandahimba. Elle assure aussi la circulation des personnes et le transport des produits agricoles et forestiers depuis les districts de Nanyumbu et de Tunduru jusqu'aux marchés de Njombe, Makambako, Dar es-Salaam, et d'autres régions. Cette route est aussi empruntée par des touristes se rendant à la Réserve animale de Selous (SGR).

2. Tronçon Mangaka – Nanyumbu – Mtambaswala. La route existante s'étend sur 65,5 km de Mangaka à Mtambaswala, en passant par Nanyumbu le long du fleuve Ruvuma.

3. Tronçon Mayamaya – Bonga. Il s'agit d'un tronçon de route de 188,15 km sur l'axe Dodoma-Babati (251,3 km). L'axe Dodoma – Babati est un important corridor de transport international desservant les pays de la SADC. Ainsi, cet axe a été identifié comme corridor stratégique dans le réseau routier tanzanien. Le projet de réhabilitation de l'axe Dodoma-Babati vise à y accroître la circulation afin de contribuer davantage au développement socioéconomique des régions centrales, plus précisément des districts de Kondoa et de Babati. Cette route va améliorer le transport des produits agricoles vers les lieux de commercialisation comme Dodoma, Arusha, Dar es-Salaam etc. La communauté locale dans la zone de projet tirera aussi des avantages de cette route, notamment à travers la réduction des délais de voyage, un meilleur accès aux services sociaux et une baisse des coûts d'entretien des véhicules. Dans l'ensemble, le projet va contribuer à améliorer le bien-être des communautés des zones de projet notamment Dodoma, Manyara et les localités environnantes telles que Singida, Tanga, Kilimandjaro et Arusha.

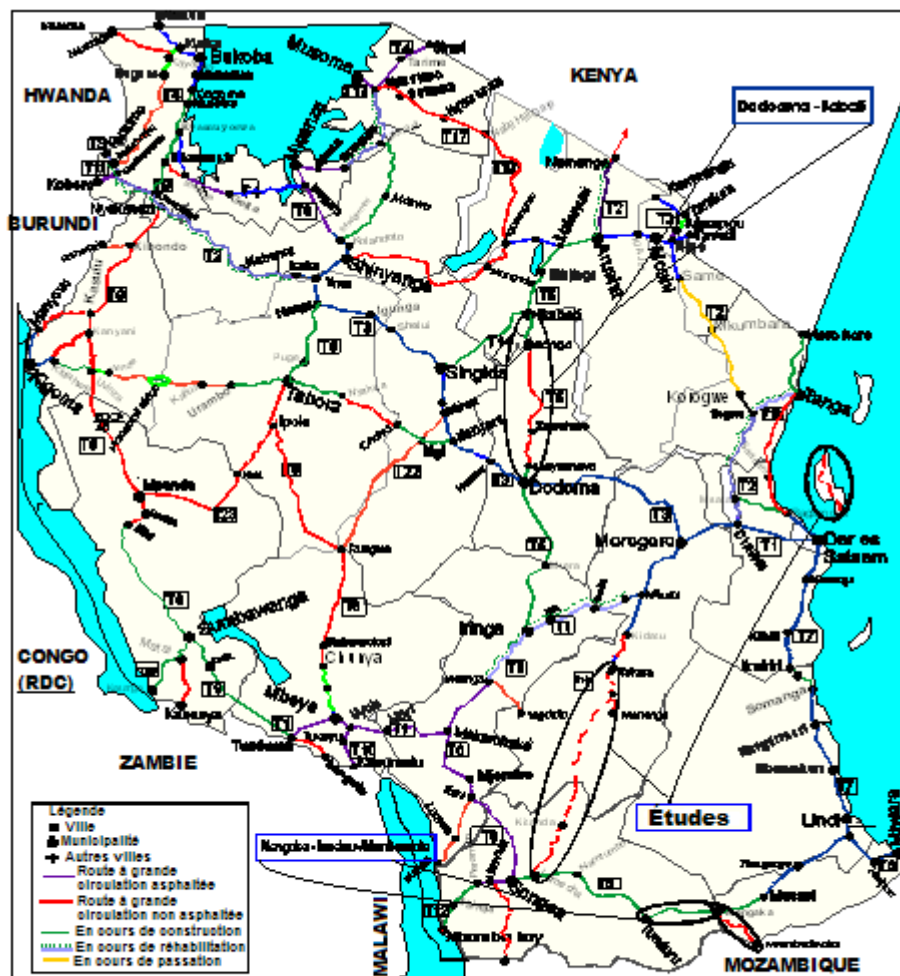
Le ministère des Travaux publics, à travers l'Agence nationale tanzanienne chargée des routes (TANROADS), se chargera de la réhabilitation des tronçons de route pour le compte de la République unie de Tanzanie.

Conformément à la « Politique environnementale nationale » (PEN) de la Tanzanie, à la « Loi sur la gestion de l'environnement de 2004 » (EMA), aux réglementations tanzaniennes en matière d'évaluation de l'impact environnemental ainsi qu'aux Procédures d'évaluation environnementale et sociale (PEES) de la Banque africaine de développement, le projet a été classé en catégorie 1. Cette classification a donc conduit à la réalisation d'une étude complète d'impact environnemental et social (EIES). Par ailleurs, plus de 200 personnes seront déplacées involontairement et une partie importante des propriétés sera affectée. Pour cette raison, un plan complet de réinstallation (PCR) a été élaboré.

Trois EIES distinctes ont été réalisées pour les trois différents tronçons routiers. Ainsi, cette synthèse donne un condensé de ces études et contient une évaluation de la route faisant l'objet du projet et présente en annexe un résumé du plan de réinstallation établi pour le projet. Elle comporte les éléments suivants : description et justification du projet ; cadre politique, juridique et administratif ; description de l'environnement du projet ; présentation des options de réalisation ; impact potentiel et mesures d'atténuation/ amélioration ; plan de

gestion environnementale ; programme de suivi ; consultations et information du public ; conclusion ; références et contacts ; et en annexe, le résumé du plan de réinstallation.

## 2. Description et justification du projet



Le personnel de la BAD a fourni une carte pour l'usage exclusif de ces besoins repris en annexe. Les applications et les démarcations contenues dans la carte n'impliquent aucun jugement de la part et de ses membres sur le statut légal des territoires ou de leur acceptation autorisée.

Le projet est essentiellement un projet de génie civil qui porte principalement sur :

- le remblayage et le reprofilage du tronçon de route jusqu'à la couche de forme ;
- le creusement de tranchées pour faciliter l'élargissement des routes ;
- l'amélioration ou la construction des structures de drainage longitudinales ou transversales ;
- une sous-couche, une couche de base, un enduit bicouche et une couche de roulement bitumée.

Les principales composantes substantielles du projet seront les suivantes :

- Les routes suivront le tracé existant, mais connaîtront toutefois de petits réalignements pour améliorer la plate-forme, les courbes et le champ de vision.

- La construction de nouveaux ponts, ponceaux et dérives et la réparation ou le remplacement des ponts, dérives et canaux d'écoulement existants.
- D'autres installations comme des caniveaux de drainage secondaires avec et sans doublures, la prise d'eau des ponceaux, protection de l'exutoire, mesures de contrôle de ravines, travaux de drainage du fleuve et probablement des murs de rétention construites sur de petites distances.

La situation actuelle de ces tronçons de route est très mauvaise, même si ces routes sont praticables tout au long de l'année. Les routes inscrites dans le cadre du projet servent de principales voies de transport pour les localités environnantes. Ainsi, l'état de ces routes a une influence significative sur le développement social et économique de ces localités.

Les travaux de génie civil entrepris pour améliorer ces tronçons routiers devront donc :

- 1) améliorer le système de transport dans la région ;
- 2) contribuer au bien-être social, économique et humain des régions environnantes ;
- 3) attirer et créer des opportunités d'affaires pour les communautés et les touristes en provenance ou à destination de la partie septentrionale du pays ou du Mozambique, de l'Afrique du Sud et de bien d'autres pays de l'Afrique australe ;
- 4) donner aux communautés l'opportunité de transporter leur produits plus facilement et d'atteindre des lieux importants (hôpitaux, écoles, etc.) sans difficulté ; et
- 5) assurer un bon réseau routier dans la région et dans le district afin d'améliorer les conditions de vie des populations.

Conformément au manuel de conception des routes, la vitesse prévue est de 100 km/h en zone rurale, 80 km/h sur les pentes et collines, et 60 km/h en zone montagneuse. Le projet comprendra de petits réalignements afin d'améliorer les champs de vision, la plate-forme et la sécurité, et nécessitera la construction, la réparation ou le remplacement des ponts et ponceaux.

La route aura une voie carrossable d'une largeur de 6,5 m et des accotements de 1,5 m de chaque côté de la route en zone rurale, ce qui donne une largeur totale de 9,50 m. Dans les zones d'habitation ou la circulation de piétons et non motorisée est dense, ces accotements seront élargis à 2 m. Par ailleurs, une bande de stationnement d'une largeur de 3,0 à 3,5 m est prévue en zone urbaine et une voie réservée aux piétons sur l'autre côté du fossé maçonné.

### ***3. Cadre politique, juridique et administratif***

L'étude s'est inspirée des directives de l'EIE du CNGE (mars 2002), des directives environnementales du ministère des Travaux relatives au secteur routier (décembre 2004) et des politiques de la BAD relatives à l'environnement et à la réinstallation involontaire.

Le cadre d'évaluation environnementale de la Tanzanie est régi par deux principales législations nationales :

- La Loi sur la gestion de l'environnement (EMA) de 2004 ;
- Les réglementations en matière d'évaluation et d'audit de l'impact environnemental de 2005

Les principaux organes tanzaniens chargés de l'évaluation et du suivi de l'environnement dans le secteur routier sont les suivants :

- Le ministre chargé de l'environnement (Bureau du vice-président-VPO) : le ministre est responsable de l'approbation de l'Évaluation de l'impact environnemental.
- Le Conseil national de gestion environnementale (CNGE). Le CNGE assure la responsabilité globale de la mise en œuvre, la conformité, l'examen et le suivi de l'Évaluation de l'impact environnemental et facilite ainsi la participation du public dans la prise des décisions en matière d'environnement.
- La Section environnementale du secteur routier (RS-ES) du ministère du Développement des Infrastructures. La RS-ES supervise la gestion de l'environnement dans le cadre du secteur routier et l'élaboration / la mise en œuvre de l'EIE requise dans le secteur routier.
- Le Conseil de district (CD). Le Responsable de la gestion environnementale du Conseil de district se charge de promouvoir la sensibilisation à l'environnement dans le district notamment en matière de protection de l'environnement et de conservation des ressources naturelles.
- Comité de développement villageois (CDV). Le CDV assure la bonne gestion des activités du village.

Les politiques nationales en matière de gestion de l'environnement, de la terre, du transport, des forêts, des ressources en eau et de la culture ont été pris en compte dans le cadre du présent projet, tout comme l'ont été les différents traités et conventions internationaux sur les ressources naturelles que la Tanzanie a ratifiés. Les principaux textes juridiques en matière de gestion environnementale et sociale applicables spécifiquement au présent projet routier sont les suivants :

Politique nationale de l'environnement, 1997	<i>Grave(Removal) Act</i> , Loi sur le déplacement des tombes (1969)
Politique nationale sur le VIH/sida de 2001	Loi sur les forêts (2002)
Programme national de promotion des établissements humains de 2000	Loi sur la conservation de la faune (2009)
Politique foncière nationale de 1995, revue en 1997	Réglementations sur l'évaluation et d'audit de l'impact environnemental (2005)
Loi sur la gestion des ressources en eau de 2009	La Réglementation foncière relative à la demande d'indemnisation (2001)
Loi foncière de 1999	La Réglementation sur l'évaluation de la valeur d'indemnisation foncière (2001)
Loi sur les collectivités locales (relatives aux autorités des districts et urbaines) de 1982	Directives et procédures générales d'EIE
Loi n°. 5 / 2003 relative à l'hygiène et la sécurité au travail	Directives sur l'évaluation et la gestion environnementale pour le secteur routier
Ordonnance forestière (1957), chap. 389	Code de conduite environnemental relatif au secteur routier (2008)
Politique nationale en matière de genre (1992)	Procédures de la BAD relatives à l'évaluation de l'impact social et environnemental
Politique nationale de transport (2002)	Directives de confirmation de la prise en compte environnementale et sociale de la JBIC
Politique forestière nationale (1998)	Convention internationale sur la biodiversité
Politique nationale de l'industrie de la construction (2002)	Convention sur le patrimoine mondial
Stratégie nationale de réduction de la pauvreté (2003)	Convention sur la conservation des espèces migratoires des animaux sauvages
Politique environnementale de la Banque africaine de développement	
Loi sur la gestion environnementale (2004)	
Loi routière (2007)	

#### **4. Description de l'environnement du projet**

**Topographie, géologie et sols :** Globalement, la topographie de la zone du projet peut être décrite comme légèrement vallonnée. La nature géologique de la zone comprend deux types de roches, métamorphiques et sédimentaires. La zone étudiée est recouverte de graviers, sables et sols limoneux, certains de type argileux. Les sols dans la zone du projet sont des acrisols chromo-ferraliques et cambisols chromo-ferraliques. Dans certaines zones, les terres sont peu fertiles et les couches organiques sujettes à l'érosion. Ce problème devient très sérieux dans certaines régions, particulièrement dans les districts de Kondoa et Babati.

**Climat :** La pluviométrie dans la zone du projet est essentiellement bimodale, avec de faibles pluies entre octobre et décembre et de fortes pluies entre février et juin. Les précipitations dans cette zone sont inégalement réparties et imprévisibles dans les zones arides. Les hauteurs de précipitations annuelles varient entre 485 mm et 1200 mm. Les températures moyennes varient dans la zone du projet entre 16°C et 32°C. La région étudiée se situe entre 300 et 400 m au-dessus du niveau de la mer. Les températures varient entre 23°C et 32°C. Les plus hautes températures sont enregistrées entre août et décembre, alors que les plus basses sont enregistrées entre mai et juillet.

**Utilisation des terres :** Les terres le long de la route en projet peuvent être divisées en cinq catégories, à savoir : les zones peuplées (résidentielles et institutionnelles), les terres agricoles, les corridors de transport, les plans d'eau (rivières) et les terres inoccupées (inexploitées ou couvertes de forêts, garrigues ou prairies). L'agriculture est de façon générale à petite échelle, composée principalement de cultures vivrières (agriculture de subsistance).

**Ressources en eau de surface et hydrologie :** L'hydrologie et le drainage dans la zone du projet consistent en de nombreuses rivières et cours d'eau saisonniers, qui sont complètement à sec plus de six mois par an chaque année. Les eaux de drainage dans la zone du projet s'écoulent vers le sud-est, des hauts-plateaux vers les plaines pour rejoindre l'océan Indien. Les seules rivières pérennes sont le Namiungo, le Majimaji, le Mhumwesi, le Mlingoti et le fleuve Ruvuma.

**Ressources en eau souterraine :** Les accès aux ressources en eau souterraine sont disponibles dans les villages situés le long de la route en projet. Ceci est mis en évidence par la présence de puits de surface dans la plupart des villages le long de la route.

**Sites culturels et archéologiques :** Les seuls sites culturels situés le long des corridors routiers sont des sites funéraires. Certains de ces sites sont situés dans l'emprise de la route.

**Services sociaux :** Le niveau des services sociaux tels que l'accès à l'eau, aux services médicaux et à l'enseignement est faible. Bien que la plupart des villages aient des écoles primaires et secondaires, le personnel enseignant est insuffisant pour faire face à l'augmentation des inscriptions. La population a accès à des services médicaux, principalement dans des dispensaires. La majorité de la population a accès à des sources fiables d'approvisionnement en eau domestique.

**Sources d'énergie :** Le bois et le charbon sont les principales sources d'énergie pour la cuisine, le kérosène et l'électricité sont utilisés pour l'éclairage. Toutefois, l'électricité n'est disponible qu'à Tunduru.

#### 4.1 Environnement biologique

**Flore :** La zone du projet est située dans une zone écologique de prairies herbeuses parsemées d'acacias. La biodiversité de la flore de la région est moyennement riche, avec environ 2 500 espèces recensées. Elle est caractérisée le long de la route par une mosaïque de savanes et de boisements de miombos à l'extérieur des villages et de bois riverains le long des rivières. La majorité de la végétation arborée est constituée de bois de miombos. Des cultures de noix de cajou et noix de coco sont installées à la périphérie et dans les villages, le centre des villages accueillant des rangées d'arbres exotiques et à ombrage. Deux réserves forestières sont situées dans la zone du projet, dont Chitowe (côté est de la zone du projet) et la zone protégée de Lukwika-Lumesule. Plusieurs zones boisées de miombos apparaissent sur la zone du projet, mais sont progressivement remplacées par des terres cultivables. Les autres réserves forestières de la zone sont situées à Haraa, Ufiome, Salanga, Isabe, Kome, Chemi Chemi, Irange Escarpment, Songa, Chenene Ouest et Est et Mbuga ya Goima.

**Faune :** La zone du projet est située dans une zone écologique de prairies herbeuses parsemées d'acacias. La nature biologique de l'ensemble du district est surtout composée de buissons et d'arbustes. Concernant la biodiversité, cette zone est modérément riche en flore mais accueille de nombreuses espèces de mammifères. La route en projet traversera trois zones où la faune est protégée, à savoir la réserve de chasse de Lukwika/Lumesule/Msanjesi et les zones forestières et réserves de chasse de Namiungo/Muhuwesi et Muhuwesi. La réserve de chasse de Lukwika/Lumesule/Msanjesi est située entre Lukwika et Lumesule. La route croise également un important corridor de migration des animaux entre les réserves de chasse de Lukwika - Lumesule - Selous en Tanzanie et le Parc national de Niassa au Mozambique.

**Espèces rares et menacées :** La présence de faune et flore rares et menacées est importante pour deux raisons. Tout d'abord, les changements dans l'utilisation des terres peuvent amener ou contribuer à l'extinction de certaines espèces et à la dégradation des ressources naturelles. Ensuite, les récentes modifications de la législation tanzanienne (notamment la Politique forestière de la Tanzanie en 1998 et la Loi pour les forêts de 1957 (révisée Ch. 323 en 2002), la Politique des espèces sauvages en 1998 et la Conservation des espèces (Ch. 283 en 2009) renforcent le cadre juridique de la protection des espèces végétales et animales figurant respectivement sur les deux listes rouges. La forêt protégée du village de Chitowe et la zone protégée de Lukwika-Lumesule sont des exemples où de telles espèces sont légalement protégées afin d'arrêter la disparition des végétaux et animaux rares et menacés du district.

Les autres zones du projet riches en animaux sauvages sont la réserve de chasse de Swagaswaga, la forêt de Songa, la réserve forestière de Chenene Ouest et Est, une partie du parc national de Tarangire ainsi que la réserve de chasse de Mkungunero, située à l'extrémité nord-est du district de Kondoa. Les activités touristiques sont peu développées et limitées à l'observation des hippopotames sur le lac Babati et l'art rupestre à Kolo.

#### 4.2 Environnement socioculturel

**Population :** Selon le recensement de 2002, la population totale du district de Nanyumbu s'élèverait à 133 776 habitants (Recensement national 2002), dont 64 333 hommes et 69 443 femmes. La croissance démographique annuelle serait de 2,1 % et la densité de population de 26,4 habitants au km<sup>2</sup>. La population totale du district de Tunduru serait de 299 426 habitants dont 48,2 % d'hommes et 51,4 % de femmes. La croissance annuelle de la population s'élèverait à 2,7 %. Dans les districts de Dodoma et Babati, la population vivant dans les districts du projet représenterait moins de 1,5 million d'habitants. La taille moyenne d'un

ménage varierait de 4,2 personnes à Dodoma à 5,1 personnes à Babati, soit une taille moyenne pour l'ensemble de la zone du projet de 5 personnes par ménage. Environ 80 % de la population concernée par le projet peut être qualifiée de rurale et 8 % de purement urbaine. La répartition par genre est en moyenne relativement égale (1 homme pour 1,03 femme au km<sup>2</sup>). Dans la zone du projet, les schémas de peuplement varient tout au long du tracé de la route mais le flux migratoire est généralement caractérisé par une urbanisation, des zones rurales vers les cantons.

**Activités économiques :** Environ 92 % des ménages interrogés déclarent que 90 % de leur revenu provient des produits de l'agriculture. Même pour les ménages disposant d'autres sources de revenus, les produits de l'agriculture contribuent à plus de la moitié de leurs revenus et de leurs dépenses.

L'étude a montré que les deux genres sont différemment impliqués dans l'accès et l'utilisation des moyens de production. Statistiquement, les hommes et les femmes sont respectivement impliqués dans l'agriculture (45 % et 65 %), le commerce de détail (75 % et 35 %), la vente d'aliments (30 % et 70 %), les travaux occasionnels (80 % et 20 %) et l'utilisation des ressources de la forêt (85 % et 15%). Le ramassage et la vente de bois de chauffage sont principalement réalisés par les jeunes et les femmes (> 60 %).

**Propriété des moyens de production :** La terre (détenue à 90 % par les hommes), le travail (détenu à 65 % par les hommes), des investissements de base (houes, machettes et parfois charrues - détenus à 85 % par les hommes) et intrants agricoles saisonniers tels que graines (détenus à 90 % par les hommes). Dans certains cas, la propriété des récoltes agricoles est basée sur la dominance masculine (détenues à 85 % par les hommes) alors que le mari et la femme ont des parcelles séparées.

**Santé :** Le paludisme est considéré comme la principale cause de morbidité (et de mortalité), suivi par les IRA (infections respiratoires aiguës), les diarrhées et les maladies de la peau. La prévalence du sida reste encore faible, classée en 9<sup>e</sup> position des 10 maladies communes.

## **5. Alternatives au projet**

Les tronçons de routes retenus pour réhabilitation existent déjà, il est proposé d'en améliorer l'état actuel. Cependant, il existe plusieurs alternatives :

- 1) Le scénario "sans projet" implique le maintien de la situation actuelle, ce qui signifie que la route concernée reste en l'état. Cette situation retarde le développement socioéconomique des régions concernées par le projet et le scénario "pas de projet" n'aurait qu'un impact minimum sur l'environnement.
- 2) Dans la zone protégée de Lukwika/Lumesure, les activités liées au projet devront interférer avec les déplacements et la tranquillité des animaux. En conséquence, les meilleures précautions seront prises pour perturber au minimum la faune de la zone dans laquelle les travaux seront réalisés pendant la journée, quand les animaux ne se déplacent que très peu. Les grands arbres seront évités, soit en les laissant sur place, soit en détournant le tracé de la route.
- 3) Il est néanmoins possible que certaines installations telles que puits, bâtiments historiques et équipements de loisirs comme les terrains de football soient situées dans l'emprise du tracé proposé pour le réaménagement. Bien que de telles installations aient été largement évitées lors du tracé de la future route, le plan complet de

réinstallation (PCR) a prévu l'indemnisation ou la relocalisation des installations qui n'auront pu être évitées.

## **6. Impacts potentiels et mesures d'atténuation**

### **Impacts positifs**

Création d'emplois : La présence du chantier de construction créera des emplois directs et indirects au niveau local ainsi que dans les zones plus éloignées. Des emplois directs seront créés à la fois pour les ouvriers qualifiés que pour les ouvriers non-qualifiés.

Amélioration de la qualité de l'air ambiant : La pose sur la route d'un revêtement standard en bitume devrait améliorer la qualité de l'air aux alentours, la formation de nuages de poussières diminuant de manière significative.

Amélioration de l'hydrologie et du drainage : La pose sur la route d'un revêtement bitumeux aura pour conséquence l'amélioration du drainage, notamment par la construction de nouveaux ponts, ponceaux, caniveaux et l'assèchement des bas-côtés. L'engorgement des ponceaux et des drains sur les bords de la route sera considérablement réduit suite à l'installation de dispositifs de contrôle. La végétation et l'eau stagnante seront éliminées de la chaussée et des bords de la route. Un autre point important est l'impact qu'aura la future route sur les flux hydrologiques dans la zone du projet. La conception de la route devra avoir prévu le nombre suffisant et nécessaire d'aménagements de drainage pour que cette route ne contribue pas à des inondations et à l'érosion dans la zone du projet.

Réduction du nombre des accidents de véhicules : L'amélioration de la route signifie également des modifications géométriques, y compris la réduction de la courbure des virages, une plus grande visibilité et l'installation de ralentisseurs. Il en résultera une réduction du nombre des accidents dus à la circulation.

Réduction du coût d'exploitation des véhicules : Une vitesse réduite due au mauvais état de la route entraîne la fatigue supplémentaire des moteurs des véhicules automobiles (nombre de tours du moteur plus élevé par unité de temps) et une usure plus rapide comparées aux moteurs des véhicules qui roulent plus vite (nombre de tours du moteur plus bas par unité de temps). De plus, l'amélioration de la route actuelle se traduira également par un kilométrage plus élevé par litre de carburant, car les véhicules pourront circuler à des vitesses relativement plus élevées.

Réduction du coût des transports et des déplacements : Le coût des transports et des déplacements est élevé car effectué sur une mauvaise route. L'amélioration de la route abaissera le coût des transports et des déplacements à un niveau relativement bas.

Réduction du temps de voyage et meilleur confort pour les passagers : La pose sur la route d'un revêtement bitumeux aura pour conséquence une réduction significative des temps de déplacement car les véhicules pourront rouler à des vitesses supérieures. Le temps ainsi gagné pourra être utilisé pour d'autres initiatives plus productives. De plus, l'amélioration de la chaussée apportera plus de confort aux passagers, suite à la disparition des tôles ondulées.

Meilleur accès aux services sociaux : L'amélioration de la route devra permettre un meilleur accès aux services sociaux tels que les structures de santé modernes, les écoles et les marchés dont bénéficieront les femmes et les enfants, principaux utilisateurs de ce type de structures. De même, les enfants scolarisés pourront arriver à l'heure à l'école.

Diversification de l'économie locale : Une meilleure route devrait attirer davantage d'investisseurs dans la région. Plus d'investissements devraient créer plus d'opportunités d'emplois pour la population locale, y compris une diversification des activités économiques et, par conséquent, une réduction de la dépendance vis-à-vis de l'agriculture.

Une plus grande interaction entre personnes conduisant à un changement social : L'amélioration de la route encouragera des personnes habitant dans d'autres régions du pays à s'installer dans cette région. Ces migrants arriveront avec des idées nouvelles. Une telle opportunité créera un espace pour la transformation sociale des deux groupes, la création de valeurs partagées, l'adoption de nouvelles cultures et la diffusion de valeurs culturelles appropriées au développement.

Augmentation des investissements : L'amélioration de la route attirera de nombreux investisseurs dans des domaines tels que l'agriculture, l'exploitation des forêts et des mines, dont les effets se feront sentir également dans d'autres services tels que l'hôtellerie, les écoles et les structures médicales.

Augmentation du revenu des ménages suite à l'augmentation des activités de négoce : Une augmentation du revenu des ménages est attendue, causée par l'amélioration des conditions routières et un meilleur trafic. Il est donc prévu qu'il y ait un impact positif sur les entreprises et les activités commerciales situées au bord de la route, augmentant ainsi le revenu des ménages.

Amélioration de la gestion des réserves de chasse : L'amélioration de la route permettra une meilleure accessibilité à la réserve de chasse de Lukwika/Lumesule/Msanjesi et aux réserves forestières et de chasse de Namiungo/Muhuwesi et Muhuwesi grâce à la route projetée et les autres routes intérieures. Une meilleure accessibilité entraînera une meilleure gestion de ces réserves, y compris une réponse plus rapide en cas d'urgence et une lutte renforcée contre l'exploitation illégale de la forêt et le braconnage.

Amélioration de l'industrie touristique : L'amélioration de la route aura, suite à l'augmentation du nombre de visiteurs dans la région, une influence considérable sur l'augmentation des activités touristiques dans les zones concernées par la route, en particulier pour la réserve de chasse de Selous (SGR - Selous Game Reserve).

### **Impacts négatifs**

Destruction de la végétation et des terres agricoles : cette destruction aura lieu sur les surfaces définitives et à usage temporaire nécessaires aux travaux de construction (déviation, campements, bancs d'emprunt, etc.). Certains terrains seront des terres naturelles (prairies, garrigues, forêts) mais la plus grande partie de la végétation affectée sera constituée d'arbres exotiques. De plus, certains arbres riverains risquent d'être touchés. Toutefois, les besoins en bois de chauffage et en charbon de bois des ouvriers pourraient augmenter la pression sur les ressources des forêts locales. Les mesures d'atténuation incluent un débroussaillage minimum et circonscrit aux limites du chantier de construction et la revégétalisation des zones affectées afin de prévenir l'érosion et faciliter la post-utilisation des terrains concernés, ainsi que la formation des intervenants dans l'utilisation de sources de chaleur alternatives et l'établissement de cantines centralisées sur les chantiers.

Perturbation des services publics : A plusieurs endroits, des canalisations d'eau domestique traversent ou longent la route. De plus, plusieurs puits sont proches de la route. Ces installations risquent, pendant les travaux, d'être affectées soit par une réduction du débit soit par une pollution due aux travaux. Les conduites risquent d'être coupées et le service rendu

indisponible aux populations locales. Les intervenants travailleront aussi soigneusement que possible afin de ne pas endommager les conduites d'eau. Si cela n'est pas possible, ils retireront au préalable les installations et les réinstalleront immédiatement après réalisation des travaux. Concernant les puits de surface, l'entrepreneur devra de façon pertinente soit les réparer soit indemniser la communauté pour les dommages occasionnés au puits.

Détérioration de la qualité de l'air environnant : Pendant les travaux, l'augmentation du trafic, les déplacements des engins de génie civil et les activités du chantier (extraction, transport et stockage des matériaux, excavation, compactage, etc.) entraîneront une détérioration de la qualité de l'air environnant causée par les émissions de poussières. Malgré cela, la qualité de l'air sera améliorée après la mise en service de la route asphaltée. Une autre source de pollution de l'air est l'émission des gaz d'échappement des équipements et des véhicules. Ceci n'est pas considéré comme un problème environnemental majeur dans ces zones rurales si l'on tient compte de la bonne dispersion des polluants, de l'importance de la couverture végétale absorbant le CO<sub>2</sub> et du nombre relativement faible de véhicules.

Les conséquences des émissions de poussières pendant le chantier peuvent être atténuées par l'aspersion d'eau, alors que les émissions de gaz d'échappement peuvent être réduites en assurant une maintenance correcte des engins de chantier, y compris le réglage fin des moteurs, et en évitant la marche au ralenti inutile des équipements.

Le projet devra également veiller à sélectionner soigneusement les sites de campement, à les tenir éloignés des écoles, zones résidentielles ou lieux publics, à y maintenir des conditions sanitaires et d'assainissement standard et à réduire les sources de pollution de l'air et de l'eau. Des visites prévues et une surveillance tout au long du tracé de la route seront associées à des tests planifiés des matériaux utilisés pour diminuer tout risque de pollution.

Génération de bruits et de vibrations : Pendant les travaux, l'augmentation du trafic, les déplacements des engins de génie civil et les activités du chantier (y compris coupe et compactage) entraîneront une augmentation du niveau sonore et des vibrations à un niveau supérieur à aujourd'hui. L'amélioration de la route entraînera une plus grande utilisation et un trafic plus important. Cet aménagement entraînera une augmentation du niveau sonore et des vibrations par le fait que les routes bitumées propagent mieux les sons et les vibrations que les routes en terre ou cailloutées.

Les conséquences de cette augmentation du niveau sonore peuvent être atténuées par une maintenance correcte des installations, des véhicules et des équipements, l'adoption d'un horaire de travail pendant la journée, le contrôle de la vitesse des véhicules et des engins de chantier dans les zones non habitées et la fourniture de moyens de protection personnelle aux ouvriers. L'entrepreneur ne sera pas autorisé à poursuivre les travaux de nuit dans les zones habitées. Comme tous les ouvriers du bâtiment, les ouvriers travaillant dans un environnement sonore élevé seront équipés de protection acoustique. Les conséquences du bruit généré par l'utilisation de la route ne peuvent pas être réduites au niveau du projet.

Érosion des sols : Les sols bordant la route actuelle sont moyennement à fortement sujets à l'érosion. La concentration de l'écoulement des eaux le long de la route est souvent la cause de l'érosion et l'amélioration de la route pourrait aggraver la situation.

Les mesures d'atténuation importantes consisteront à mettre à disposition les mesures de prévention de l'érosion, le contrôle courant et la maintenance régulière après mise en service de la route. Les conséquences des bancs d'emprunt et des travaux de terrassement et de débroussaillage peuvent être diminuées par la réalisation, après achèvement des travaux, de

travaux de restauration des sites, la réhabilitation et la plantation d'herbes et d'arbres dans les zones affectées dès qu'elles ne seront plus nécessaires aux travaux.

Détérioration des paysages : Les travaux de terrassement, les excavations des bancs d'emprunt et le débroussaillage auront des impacts visuels sur le paysage. Cette détérioration sera atténuée par la réhabilitation et le nettoyage après achèvement des travaux des zones affectées dès qu'elles ne seront plus nécessaires aux travaux.

Risques d'accident pour la faune et les personnes : L'augmentation du trafic et les activités de chantier pendant la construction de la route sont susceptibles d'entraîner pour la population locale une augmentation des accidents et des décès consécutifs. Des bas-côtés non aménagés ou remplis d'eau pluviale peuvent être la cause d'accidents pour des personnes ou des animaux qui y tomberaient. Après mise en service de la route, les accidents de la circulation, y compris les accidents dus à la route, devraient augmenter suite à l'augmentation du trafic et de la vitesse des véhicules.

Les impacts liés au creusement des bancs d'emprunt peuvent être atténués après réhabilitation des fosses. Les impacts des accidents de la circulation seront diminués par la mise en place de mesures de limitation de la vitesse à l'approche de tous les points noirs. Une campagne de sensibilisation à la sécurité routière sera lancée pendant et après la construction de la route à l'attention des communautés locales et des écoles. Les services d'urgence des structures sanitaires situées le long du tracé de la route doivent être préparés. Une campagne de sensibilisation à la sécurité routière sera lancée pendant et après la construction de la route à l'attention des communautés locales, des écoles, des enseignants, des parents, des patients et des équipes hospitalières.

En outre, ce projet inclura une étude générale sur la sécurité routière et sur le renforcement des capacités dans ce domaine en Tanzanie.

Réduction du débit des rivières : le captage de l'eau des rivières pour les travaux du chantier, y compris pour l'aspersion des poussières, est susceptible de réduire la quantité d'eau disponible pour d'autres activités telles que l'agriculture domestique et l'irrigation.

Modification de l'écoulement des eaux de surface : La construction des remblais routiers est susceptible d'interférer avec les schémas d'écoulement naturel des eaux de surface en concentrant les écoulements vers une direction donnée. Les résultats peuvent alors être l'inondation, l'érosion des sols, la modification des canaux et le détournement des eaux de surface.

L'épuisement des ressources en eau peut être habituel dans les zones relativement sèches suite à une longue période de sécheresse et dans un système unimodal de précipitation. Ces zones disposeront alors pour les besoins de la construction et l'approvisionnement domestique de ressources en eau limitées. La seule alternative sera de puiser l'eau dans les plans d'eau naturels tels que le fleuve Ruvuma et de la transporter par camions ou gazoduc. L'installation de ces gazoducs devra être réalisée en dehors de la zone protégée de Lukwika/Lumesure afin d'imposer aux animaux le moins de perturbations possibles pendant les travaux. Par ailleurs, l'utilisation de machines telles que des pompes ou réservoirs sera proscrite à moins de 60 m des zones protégées, tout risque de pollution devra automatiquement entraîner l'arrêt des travaux, l'élimination des agents polluants et la réhabilitation du site.

Pollution des plans d'eau et des sols : Les travaux de traversée des rivières sont susceptibles de polluer les ressources en eau par l'intermédiaire des matériaux de construction mis en œuvre, y compris des matières dangereuses. De plus, l'engorgement des rivières par sédimentation est un risque non négligeable si la construction n'est pas réalisée avec soin. L'entrepreneur devra, à proximité des cours d'eau, isoler les ouvrages en béton en travaux, éviter de nettoyer les équipements ayant été en contact avec le béton, éviter tout réapprovisionnement et maintenance, éviter le stockage de matériaux ou de déchets et s'assurer qu'il ne peut y avoir de fuites provenant des équipements et engins travaillant près de ces cours d'eau. De plus, les ouvrages traversant les cours d'eau devront être réalisés pendant la saison sèche.

Problèmes de santé liés au ciment et au béton : La construction des ponts et des installations de drainage exposeront les ouvriers au ciment, au béton et à leurs poussières. Les ouvriers du bâtiment travaillant avec du ciment ou du béton ont tendance à être sujets à des infections des voies respiratoires supérieures dues à l'inhalation des poussières et à des infections de la peau dues à un contact prolongé avec ces matériaux. Ces effets peuvent être diminués par l'utilisation de moyens de protection personnelle tels que gants, combinaisons, bottes et lunettes ainsi que par l'adoption d'outils et procédures de travail qui minimisent la libération de poussières et les contacts avec le ciment et le béton. De plus, l'entrepreneur mettra à disposition des ouvriers des installations de lavage adaptées.

Impact sur la faune des réserves de chasse et le corridor protégé Selous - Niassa : La route projetée traverse trois zones protégées, à savoir la réserve de chasse de Lukwika/Lumesule/Msanjesi et les zones forestières protégées et réserves de chasse de Namiungo/Muhuwesi et Muhuwesi. Elle traverse également un corridor de migration utilisé par les animaux sauvages et situé entre les réserves de chasse de Lukwika - Lumesule - Selous en Tanzanie et le Parc national de Niassa au Mozambique (SNWC - *Selous Niassa Wildlife Corridor*). L'augmentation des nuisances sonores et des vibrations dues aux travaux réalisés près ou à côté de ces espaces protégés perturbera la vie de ces animaux et provoquera leur migration involontaire. Les fosses et carrières creusées par l'extraction des matériaux de construction peuvent pour ces animaux être la cause d'accidents. De la même façon, la vitesse des véhicules peut entraîner des accidents mortels pour ces animaux après la mise en service de la route.

Les impacts du projet sont peu susceptibles d'entraîner une réduction de la biodiversité (habitats et espèces), une extinction d'espèce ou de profondes interférences avec les processus migratoires des animaux. L'accès facilité à ces secteurs peut entraîner une pression accrue sur les ressources en bois d'œuvre, bois de chauffage et charbon de bois. Pour atténuer les conséquences, l'entrepreneur ne sera pas autorisé à creuser des fosses et carrières dans les réserves de chasse et le SNWC. De plus, des panneaux avertisseurs de limitation de vitesse couplés à des bandes rugueuses et dos d'âne posés sur la chaussée seront installés aux endroits où la route croise les voies de migration et traverse les réserves de chasse.

Production de déchets solides et liquides : Les travaux sur zone ainsi que les activités dans les camps généreront une quantité importante de déchets solides tels que récipients en plastique, pneus usés, cartouches vides d'imprimantes, pièces métalliques, câbles et fils plastiques, batteries et piles, et liquides tels que huiles de moteur et déchets sanitaires. Le principal enjeu sera l'élimination de ces déchets qui seront mis au rebut de façon responsable et conformément au ch. 167 des Routes de 2007 et l'art. 1713 des Directives de gestion et évaluation environnementale du secteur routier. Des poubelles bien disposées et correctement identifiées seront installées dans les camps et permettront la collecte, le tri, le ramassage et le

transport avec des véhicules adaptés des déchets. Pour les déchets biodégradables, des méthodes alternatives seront prévues telles que l'épandage des déchets organiques, la vente à des sociétés de recyclage des matériaux recyclables tels que les plastiques, métaux, etc.

Impacts sur la santé et la sécurité au travail : Les ouvriers, les visiteurs et le public en général seront exposés pendant les travaux à différents risques physiques (par ex. chute ou choc avec des objets en mouvement, surmenage physique, choc électrique, incendie, explosion, etc.), risques chimiques (contact ou inhalation de produits chimiques dangereux, etc.) et risques biologiques (par ex. boire de l'eau non potable, manger des aliments contaminés). Pour réduire les impacts sur la santé et la sécurité au travail, l'entrepreneur, dès notification de l'attribution du contrat, préparera et soumettra un plan spécifique Santé et sécurité au travail qui détaillera la façon dont il promouvra la sécurité et limitera, réduira et contrôlera les risques pour la santé associés aux travaux de construction routière.

Pression accrue sur les ressources naturelles : L'amélioration du transport routier provoquera un afflux de migrants dans la région du projet, ce qui entraînera une demande accrue de bois et de terrains qui elle-même entraînera la destruction de la végétation locale. Cet impact ne peut être réduit par le projet.

Dans le même sens, il existe des impacts qui sont les conséquences de l'utilisation dans les camps de ressources, telles que la consommation d'eau et de bois de chauffage, ainsi que l'élimination des déchets solides et liquides.

À cet égard, la réduction de ces impacts passe par la fourniture d'eau en quantité nécessaire aux ouvriers sans interférer ni entrer en conflit avec les ressources en eau des communautés hôtes. Les rejets d'effluents doivent être conformes aux normes nationales et les sites d'enfouissement seront creusés loin des zones sensibles et habitées. Une fois le projet achevé, toutes les zones et locaux de travail, les sites de stockage et de réparation, ainsi que toutes les installations temporaires seront nettoyés et réhabilités. Un plan de réhabilitation sera établi pour que toutes les zones endommagées soient réhabilitées et que ces sites soient compatibles pour toute autre utilisation potentielle future. De plus, comme la construction des routes nécessite l'extraction d'une grande quantité de matériaux de construction, les bancs d'emprunt ne pourront être creusés dans ou près des zones écologiquement sensibles et seront situés à 250 m ou plus de la route et à 500 m ou plus des villages. Leur accès sera contrôlé et les sites protégés.

Augmentation du braconnage : L'amélioration de la route est susceptible d'augmenter l'activité des braconniers, en leur facilitant l'accès à de nouvelles zones sauvages. Cette conséquence ne peut être gérée par le projet.

Contribution aux changements climatiques suite aux émissions de gaz à effet de serre : L'utilisation d'engins et d'équipements de génie civil pendant la construction de la route ainsi que l'accroissement du trafic routier après mise en service de la route augmenteront le niveau d'émission des gaz à effet de serre, en particulier le dioxyde de carbone et l'oxyde nitreux présents dans les gaz d'échappement qui contribuent aux changements climatiques.

Afin de réduire, pendant la phase de construction, les impacts sur le réchauffement climatique, l'entrepreneur s'assurera que les engins et les équipements de construction utilisés sont correctement et régulièrement entretenus (moteurs bien réglés) afin de contenir les émissions à leur niveau minimum. Les impacts en phase d'exploitation de la route ne peuvent être gérés par le projet.

Réduction de la durée de vie de la route due aux changements climatiques : La variation ou l'augmentation des températures suite aux changements climatiques est susceptible d'affecter la durée de vie de la route, ainsi que la fonte du bitume ou des dommages aux ouvrages hydrauliques en raison d'une trop grande dilatation. Des fissures de la sous-couche stabilisée de ciment peuvent également apparaître suite à une évaporation non contrôlée. Les inondations résultant d'un changement climatique peuvent également entraîner des dommages ou submerger les ouvrages hydrauliques.

Pour diminuer les effets de la fonte du bitume, la proposition de composition du bitume devra prendre en considération la zone climatique des travaux et le bitume utilisé pourra supporter des températures élevées. De plus, un faible taux de pulvérisation du bitume sera utilisé afin de réduire la fonte à des températures élevées. Pour éviter la fissuration de la sous-couche de base en ciment, un bitume MC-70 devra être utilisé car il ne sèche pas plus vite à haute température.

Pour prévenir les dommages aux ouvrages hydrauliques en béton causés par une trop importante dilatation, les concepteurs ont prévu des joints de dilatation pour tous les ponts et ponceaux qui permettront leur libre dilatation.

Pour prévenir les dommages aux ouvrages hydrauliques ou éviter qu'ils soient submergés lors des inondations, une période de retour de 100 ans a été prise en compte lors de la conception des ouvrages.

Transmission plus large du sida : Pendant les travaux, les interactions entre les travailleurs immigrés et les habitants pourrait favoriser la propagation du sida et d'autres MST. La main d'œuvre employée sera informée des comportements et de la conduite correcte à tenir et une campagne de sensibilisation aux risques liés au sida devra être mise en œuvre.

Conflits sociaux : Le projet de route entraînera l'arrivée de travailleurs immigrés dans la région du projet, arrivée qui peut créer un contexte générateur de conflits sociaux avec les habitants de la région et faire surgir des problèmes de sécurité. Par ailleurs, les camps établis le long du tracé de la route peuvent être le noyau de nouveaux peuplements et le développement spontané de bandes peut apparaître le long de la route.

L'impact social le plus important résultera de la perte des terres, biens, cultures et négoce causée par l'acquisition des terrains situés sur le nouveau tracé et la destruction des propriétés causée par les travaux de construction. Pour réduire ces effets, toutes les personnes ayant droit à une compensation seront indemnisées en conséquence avant le début des travaux.

Les autres impacts probables liés à la réalisation du projet pourront prendre la forme de conflits internes liés à la disparité des revenus dans la zone du projet. Cela peut se traduire par l'augmentation de la promiscuité extraconjugale, jeunes filles adolescentes enceintes, etc. Ces problèmes seront gérés au mieux en sensibilisant les communautés locales.

Utilisation abusive du corridor routier : Les expériences passées ont montré que les communautés locales avaient tendance à utiliser l'emprise routière pour l'agriculture et d'autres activités économiques qui entraînaient l'érosion des sols et l'usure de la route. Ceci peut également se produire lorsque la route aura été améliorée. Cet impact ne peut pas être réduit dans le cadre du projet.

Perturbation des voies de communication de la communauté : Pendant les travaux et le creusement des fossés de drainage, les voies de communication utilisées par la communauté pour se rendre sur ses lieux d'activité ou sites de résidence seront perturbées par la pose de

barrières. Pour réduire ce problème, l'entrepreneur devra installer de façon temporaire des dalles de béton permettant aux piétons d'accéder à leur lieu d'activité et de rejoindre leur domicile.

Augmentation du coût de la vie : L'amélioration de la route aura pour conséquence l'augmentation du prix des céréales que la population locale ne pourrait plus acquérir, bien que ce soit un avantage pour les vendeurs si leur récolte atteint un bon prix. Cet impact ne peut pas être réduit dans le cadre du projet.

Augmentation du taux de criminalité : Une meilleure route attirera les activités criminelles dans la zone du projet. Les criminels pourront circuler plus rapidement à travers la région et, par voie de conséquence, la vie des résidents sera plus menacée qu'aujourd'hui. Cet impact ne peut pas être réduit dans le cadre du projet.

Conséquences pour les sites culturels : Le projet est susceptible d'avoir un impact sur le patrimoine culturel, y compris les tombes des sites funéraires. Ce problème particulier sera résolu conformément à la Loi sur le déplacement des tombes (*Grave Act, 1969*).

Réduction des activités économiques à la fin du projet : Les commerçants vont installer le long du tracé et pendant les travaux de construction de la route des magasins et des points de négoce qui, une fois les travaux de construction achevés, disparaîtront. Ceci devrait affecter les moyens d'existence de ces commerçants.

La réduction de ces impacts sociaux impliquera une approche intégrée où interviendront les agences gouvernementales locales, TANROADS et l'entrepreneur. Ceci implique également la mise en œuvre de programmes préventifs visant à réduire ces impacts.

## **7. Planification de gestion environnementale**

Le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) et le plan complet de réinstallation (PCR) serviront de cadre aux accords concernant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et aux accords de suivi et de signalement environnemental et social. Ces mesures seront mises en œuvre en collaboration et coordonnées essentiellement par TANROADS.

Dans ce cadre, TANROADS sera chargé de l'examen des contrats d'ingénierie civile en accord avec le rapport EIES, de la coordination de la mise en œuvre du PGES entre les entrepreneurs, les autorités locales (par ex. le Secrétariat régional, les conseils de district et les conseils de village), du suivi de la mise en œuvre du PGES et des contrats de travaux publics en collaboration avec le personnel local du NEMC, et de la préparation des rapports semestriels et annuels de suivi et d'avancement.

Le coût des mesures d'atténuation standards a été intégré dans le devis quantitatif du projet. Il englobe l'atténuation des impacts environnementaux, la sécurité routière, le programme VIH/sida, le reboisement et le suivi. Le coût total de ces activités est estimé à 2,3 millions de dollars des États-Unis.

## **8. Programme de suivi**

L'objet du suivi environnemental et social est de fournir une mesure quantitative des impacts du projet routier sur l'environnement. Il permettra de s'assurer que les mesures d'atténuation sont bien mises en œuvre conformément aux règlements et aux normes. Pour ce faire, il se fonde sur les indicateurs de suivi, en les comparant aux objectifs afin d'évaluer l'efficacité

des plans d'atténuation. De plus, les données de référence seront mises en corrélation avec les objectifs et les résultats.

Le programme de suivi environnemental sera mis en œuvre lors des phases de pré-construction, de construction et de fonctionnement. Il comportera un certain nombre d'activités, dont chacune aura un objet spécifique, des indicateurs clés et des critères d'importance. Le suivi environnemental s'effectuera durant les phases de pré-construction, de construction et de fonctionnement.

Le suivi des mesures d'atténuation durant la conception, la mobilisation et la construction sera assuré par le spécialiste environnemental/social du secteur routier du ministère des Travaux publics (MOW RS-ES), dans le cadre d'inspections régulières des travaux. Le département Environnement de TANROADS sera quant à lui chargé du suivi durant les phases de fonctionnement et de déclassement.

TANROADS établira des rapports de conformité environnementale lors de la mise en œuvre dans le cadre des rapports semestriels d'avancement et des rapports annuels de suivi environnemental, et les transmettra au ministère des Travaux publics qui, à son tour, les fera parvenir au NEMC et aux institutions financières (BAD et JICA). En fonction du statut de mise en œuvre des activités du projet sensibles pour l'environnement, le NEMC effectuera un audit environnemental annuel ou semestriel, émettra des avis et des recommandations dans le cadre desquelles les questions environnementales soulevées par le projet seront examinées parallèlement à la mise en œuvre du projet.

Le ministère des Travaux publics sera chargé :

- du suivi de l'efficacité du PGES et des autres mesures d'atténuation.
- de l'évaluation de la performance des contrôles environnementaux et des mesures d'atténuation proposées
- de veiller à ce que l'entrepreneur corrige toute mesure d'atténuation dont le fonctionnement n'est pas acceptable
- de fournir au consultant superviseur et à TANROADS des rapports mensuels réguliers traitant de la conformité avec le PGES.

Les autres parties responsables seront les ingénieurs hydrauliques et les spécialistes des ressources naturelles des districts environnants.

Durant la première moitié de la phase de construction, le ministère des Travaux publics se rendra deux fois par mois sur le site pour une durée de dix jours (5 jours par visite). Il planifiera ensuite ses visites sur le site à deux visites par mois pour une durée de six jours (3 jours par visite) durant la seconde moitié de la période de construction, dès lors qu'il estimera que les impacts sur l'environnement sont gérés de manière adéquate.

Lors de ces visites, le ministère des Travaux publics fera des observations et émettra des recommandations, comme cela est décrit dans les sections qui suivent.

Si le ministère des Travaux publics estime qu'il existe un risque d'impact inacceptable, il pourra demander que des modifications soient apportées aux procédures opérationnelles ou que des mesures d'atténuation supplémentaires soient mises en place. Le ministère des Travaux publics disposera de l'autorité nécessaire pour faire éventuellement arrêter les travaux, et pour demander à l'entrepreneur d'améliorer ou de mettre en œuvre des mesures supplémentaires de protection de l'environnement.

Les responsabilités spécifiques du ministère des Travaux consisteront à :

- rencontrer deux fois par mois le consultant superviseur et l'entrepreneur pour discuter des normes des travaux, des questions de conformité et d'autres questions ayant trait à l'environnement ;
- inspecter les autres aspects du domaine de travail et de l'équipement pour vérifier la présence de poussières, de fumées, de bruit et assurer le respect du plan de prévention d'éventuels déversements ; et
- suivre les paramètres environnementaux pour les comparer aux normes existantes ou proposées.

Les points suivants feront l'objet d'un suivi de conformité :

- Perte de végétation ;
- Réduction des poussières ;
- Contrôle de la production de bruits et de vibrations ;
- Restauration des sites de prélèvement de matériaux ;
- Prévention de la pollution des ressources hydrauliques ;
- Interruption des services publics (canaux d'irrigation et conduites d'alimentation en eau)
- Élimination des déchets ;
- Relocalisation des tombes ;
- Indemnisation des biens et des terres agricoles ;
- Sécurité routière ;
- Taux de prévalence du VIH/sida ;
- Modification dans la configuration physique du paysage (changement dans la composition physique des sols) ;
- Changements dans la couverture de végétation ;
- Changement d'aspect (physiographie naturelle) ;
- Changement des conditions économiques et sociales.

## **9. Consultations et information du public**

Les consultations avec les acteurs sont l'un des piliers de l'EIES. Durant la phase de cadrage, les acteurs ont été identifiés, et les moyens de les consulter mis en place. Les principaux acteurs de ce projet sont le ministère des Travaux (MoW), TANROADS, le ministère de l'Énergie et des Ressources minérales, les secrétariats régionaux, et les agences gouvernementales locales au niveau du district (notamment l'hydraulicien du district, le responsable de la faune du district et le responsable des forêts du district), les entrepreneurs routiers et les communautés dans les villages situés le long ou à proximité du projet routier (utilisateurs de la route).

Lors de la visite sur le terrain, des consultations publiques ont été organisées avec les autorités municipales, du district et du village dans les districts concernés par le projet. Des enquêtes auprès des ménages ont été menées pour chaque personne affectée par le projet.

Les avantages liés à l'amélioration du projet routier ont été identifiés de la manière suivante :

- renforcement des options de transport, favorisant un transport moins cher et plus fiable ;
- amélioration de la communication avec d'autres régions ;
- meilleur accès aux marchés (à la fois pour les récoltes et le bétail), aux intrants agricoles, aux services d'extension agricole, entraînant une meilleure productivité agricole ;
- meilleur accès aux services sociaux (en particulier aux centres de santé) ;
- amélioration des activités commerciales ;
- opportunités d'emploi sur la route.

Les personnes consultées ont fait connaître leurs préoccupations essentielles :

- perte de terrain et de biens, relocalisation et réinstallation qui s'ensuivent ;
- durée et suivi des procédures d'indemnisation ;
- perte d'activité résultant du contournement des centres existants par le nouveau tracé ;
- hausse des revenus disponibles, susceptible de favoriser l'alcoolisme et la propagation du VIH/sida ;
- augmentation du nombre d'accidents de la route ;
- absentéisme scolaire (la route étant susceptible d'inciter les enfants à chercher un travail dans les activités liées à la route) ;
- dégradation de l'environnement résultant de la pollution, du bruit, de la poussière et de l'abattage des arbres ;
- impact potentiel sur la culture et les valeurs des populations par suite d'une plus forte intégration ;
- propagation du VIH/sida résultant de cette intégration.

#### **10. Initiatives complémentaires**

**Trajet de passage de la faune Selous - Niassa** – Ce programme est conçu de manière à atténuer et à assurer le suivi des modifications dans l'utilisation des terres dans la SNWC, notamment les paramètres que la construction est susceptible d'influencer, par exemple la déforestation, l'empiètement et la faune sauvage tuée sur la route. Cette activité suivra également l'efficacité de mesures telles que la limitation de vitesse des véhicules et l'impact qui en résulte sur le nombre d'accidents d'animaux. Elle sera menée durant les phases de pré-construction, de construction et de fonctionnement. Elle aidera les conseils de district à effectuer des études de base sur les ressources forestières (cartographie, etc.) et à mettre en œuvre des mesures de contrôle pour la production de charbon de bois et de grumes. Cette activité se poursuivra durant la construction et le fonctionnement, pour déterminer si la couverture forestière a subi des changements significatifs. Ces derniers seront déterminés en comparant les inventaires de ressources forestières entre les phases de pré-construction, de construction et de fonctionnement.

**Campagne de sécurité routière** – Cette activité permettra d'atténuer et de répondre aux impacts potentiels du projet sur la sécurité routière. Elle examinera l'approche et la méthodologie de la campagne de sensibilisation à la sécurité routière et suivra l'efficacité des mesures d'atténuation proposées. Elle se déroulera durant les phases de construction et de

fonctionnement, et proposera de nouvelles mesures d'atténuation lorsque celles proposées s'avèreront inefficaces.

**Programme de reboisement** – Ce programme visera le reboisement et l'engazonnement en impliquant le conseil de village, les groupes de femmes, les écoles, le conseil de district et des ONG extérieures. Environ 1 135 000 arbres et semi fruitiers seront transplantés, et près de 4 tonnes d'herbes seront plantées sur les bords de la route.

**Sensibilisation au VIH/sida** – Mise en œuvre du programme de sensibilisation au VIH/sida proposé et examen de l'approche et de l'efficacité des mesures d'atténuation proposées. Cette activité se poursuivra durant les phases de construction et de fonctionnement, pour déterminer l'efficacité de la campagne et proposer de nouvelles approches et stratégies, en fonction de ce qui sera nécessaire.

## **11. Conclusion**

Ce projet d'amélioration des différentes sections de la route est essentiel pour le développement de l'économie des régions concernées. Il facilitera l'accès aux services sociaux et de santé non seulement pour les populations locales habitant à proximité immédiate de cette route, mais aussi pour celles habitant dans la zone d'influence plus éloignée du projet. De plus, l'amélioration de cette route bénéficiera également aux centres comme le port de Mtwara. Ce projet routier contribuera fortement à soulager la pauvreté dans les régions qu'il traversera, dès lors que les impacts négatifs identifiés seront atténués de manière adéquate.

La plupart des impacts négatifs du projet peuvent être atténués par des mesures appropriées. L'implication de TANROADS, de l'entrepreneur, des autorités du district et du village et des communautés locales sera nécessaire à la mise en œuvre et au suivi des mesures d'atténuation. Le suivi des impacts environnementaux et sociaux sera déterminant pour assurer le développement durable des régions concernées par ce projet.

Cette route présentera enfin des opportunités d'emploi temporaire, et un soin particulier devra donc être apporté pour veiller à ce que des membres des communautés locales (notamment les femmes et les jeunes) puissent être employés autant que possible sur ce projet de construction. Le soin apporté par l'entrepreneur sera essentiel pour garantir la minimisation des impacts environnementaux et sociaux. De plus, l'entretien de la route et le suivi des impacts essentiels permettront de contrôler les impacts négatifs durant son utilisation.

## Références et contacts

1. Carlo Bro et m-Konsult (2007), Rapport d'étude d'ingénierie détaillé de la route Dodoma-Babati.
2. Carlo Bro et m-Konsult (2007), Étude d'impact environnemental et social de l'amélioration de la route Dodoma-Babati.
3. Loi sur la gestion de l'environnement de 2004.
4. Jamuhuri ya Muungano wa Tanzania, 1997. Sera ya Taifa ya Mazingira. Ofisi ya Makamu wa Rais. Mpiga Chapa wa Serikali. Dar es-Salaam.
5. Jamuhuri ya Muungano wa Tanzania, 1998. Taarifa ya Warsha ya kitaifa Kuhusu hifadhi ya maizingira na kuondoa umaskini iliyofanyika Dodoma, Tarehe 2 – 4 Desemba, 1998. Ofisi ya makamu wa Rais. Mpiga chapa wa Serikali, Dar es-Salaam.
6. Conseil de district de Masasi, 2007. Profil du conseil de district de Masasi.
7. Ministère des Travaux publics, 2009. Directives environnementales pour le secteur routier. Imprimerie du gouvernement.
8. Directives environnementales du ministère des Travaux publics pour le secteur routier (décembre 2004).
9. Conseil de district de Nanyumbu, 2007. Profil du conseil de district de Nanyumbu de 2007.
10. Conseil de district de Nanyumbu, 2007. Taarifa ya Wilaya ya Nanyumbu kwa Mkuu wa Mkoa wa Mtwara Mhe. Kanali Mstaafu Anatori Tarimo wakati wa ziara yake Wilayani Nanyumbu Tarehe 9-10/Oktoba, 2007.
11. Parcs nationaux de Tanzanie, 1994. Politiques nationales relatives aux parcs nationaux de Tanzanie TANAPA. Tanzania Litho Ltd, Arusha.
12. URT (2004), profil socio-économique de la région de Dodoma.
13. URT (2004), profil socio-économique de la région de Manyara.
14. République unie de Tanzanie, 2005. TANZANIE : Enquête démographique et sanitaire. Bureau national de la statistique.
15. République unie de Tanzanie, 2005. Évaluation environnementale et réglementation d'audit, 2005. Dar es-Salaam.
16. République unie de Tanzanie, décembre 2004. Évaluation environnementale (EE) et principes de gestion applicables au secteur routier. Dar es-Salaam (projet).
17. République unie de Tanzanie, 2004. Loi sur la gestion de l'environnement, 2004. Imprimerie du gouvernement, Dar es-Salaam.
18. République unie de Tanzanie, 2003. Recensement de la population et du logement de 2002 : rapport général. Bureau central du recensement. Bureau national de la statistique.
19. République unie de Tanzanie, 2003. Cadre stratégique multisectoriel sur le VIH/sida (2003 – 2007). Imprimerie du gouvernement, Dar es-Salaam.
20. République unie de Tanzanie, 2003. Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté (*National Strategy for Growth and Reduction of Poverty - NSGRP*). Bureau du vice-Président, Dar es-Salaam.
21. République unie de Tanzanie, 2003, politique nationale des transports, ministère des Communications et des Travaux publics, Dar es-Salaam.
22. République unie de Tanzanie, 2002. Politique nationale de l'eau. Ministère de l'Eau et du Développement du bétail. Dar es-Salaam.

23. République unie de Tanzanie, 2002. Loi sur les forêts, 2002. Ministère des Ressources naturelles et du Tourisme. Imprimerie du gouvernement, Dar es-Salaam.
24. République unie de Tanzanie, 2002. Politique de l'industrie de la construction. Ministère des Communications et des Travaux publics. Dar es-Salaam.
25. République unie de Tanzanie, 2000. Objectif de développement composite pour la Vision du développement de la Tanzanie 2025. Commission du Plan. Imprimerie gouvernementale, Dar es-Salaam, République unie de Tanzanie, 2000. Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté (DSRP). Imprimerie gouvernementale, Dar es-Salaam.
26. République unie de Tanzanie, 1998. Loi sur les terres et les villages. Ministère des Terres et de l'Urbanisme. Imprimerie du gouvernement, Dar es-Salaam.
27. République unie de Tanzanie, 1998. Politique nationale des forêts. Ministère des Ressources nationales et du Tourisme. Imprimerie du gouvernement, Dar es-Salaam.
28. République unie de Tanzanie, 1998. Politique nationale de l'apiculture. Ministère des Ressources nationales et du Tourisme. Imprimerie du gouvernement, Dar es-Salaam.
29. République unie de Tanzanie, 2009. Loi sur la protection de la faune sauvage, 2009. Imprimerie du gouvernement, Dar es-Salaam.

## **Contacts**

### **TANROADS**

AIRTEL Building

PO Box 11364

Dar es-Salaam

Tél. : +255 22 2926001/6; Fax: +255 22 2926011

Courriel : [tanroadshq@tanroads.org](mailto:tanroadshq@tanroads.org); site web : [www.tanroads.org](http://www.tanroads.org)

### **NEMC**

National Environmental Management Council

(Direction de l'EIE)

Tankot House (2<sup>nd</sup> Floor)

PO Box 63154

Dar es-Salaam

Tél. : 225 22 2125245 ; courriel: [nemc@nemctz.org](mailto:nemc@nemctz.org); [www.nemctan.org](http://www.nemctan.org)

### **BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT**

#### **Kurt LONSWAY**

Chef de division, Environnement et changement climatique

Banque africaine de développement

Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique

BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie

Tél : (216) 71 10 33 13

Courriel : [k.lonsway@afdb.org](mailto:k.lonsway@afdb.org); Site web : [www.afdb.org](http://www.afdb.org)

**Noel KULEMEKA**

Socio-économiste en chef,  
Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique  
Banque africaine de développement  
BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie  
Tél : (216) 71 10 2336  
Courriel : n.kulemeka@afdb.org  
Site web : [www.afdb.org](http://www.afdb.org)

**Uche DURU**

Spécialiste de l'environnement supérieur  
Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique  
Banque africaine de développement  
Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique  
BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie  
Tél : (216) 71 10 38 17  
Courriel : u.duru@afdb.org  
Site web : [www.afdb.org](http://www.afdb.org)

## **ANNEXE RÉSUMÉ DE L'EIES**

### **PLAN DE RÉINSTALLATION ABRÉGÉ POUR L'INDEMNISATION ET LA RÉINSTALLATION**

**Nom du projet :** Projet d'appui au secteur routier II

**Pays :** Tanzanie

**Numéro de projet :** P-TZ-DB0-019

#### **1. Lieu du projet et zone d'influence**

1.1 Ce projet se subdivise en trois parties déterminées par les sections routières. La section routière Dodoma – Babati est située dans les deux régions de Dodoma et Manyara. La plus grosse partie de ce projet; environ 240 kilomètres, se trouve à Dodoma et le reste dans la région de Mayara. Ce projet traverse quatre districts, Chamwino, Bahi, Kondoa et Babati. Il constitue la liaison essentielle entre les régions d'Arusha, Moshi et Manyara et la capitale du pays, Dodoma. De plus, la route Dodoma – Babati est un couloir de transport international potentiel très important pour les pays de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Elle a donc été identifiée comme un couloir stratégique au sein du réseau routier tanzanien. Le deuxième tronçon de route est celui de Tunduru – Mangaka, d'une longueur de 139,6 kilomètres, qui traverse les régions de Mtwara et Ruvuma. Ce projet routier est une section du couloir de Mtwara, qui relie les régions méridionales de Tanzanie au Mozambique et au Malawi voisins. Cette route traverse les districts de Tunduru et de Nanyumbu à Masasi et constitue une partie des projets routiers Tunduru - Songea - Mbinga - Mbamba Bay en cours de réalisation. Le troisième tronçon est celui de Mangaka – Mtambaswala, situé dans le district de Nanyumbu et qui aboutit au Mozambique par le pont Umoja (Unité) à Mtambaswala. Une fois achevés, les projets Mangaka – Nanyumbu – Mtambaswala et le couloir de Mtwara relieront la Tanzanie à la République du Mozambique, ainsi que l'océan Indien au lac Nyasa sur l'autre rive de Mbamba Bay au Malawi et, au-delà, à la Zambie. Ce dernier débouchera également sur l'axe Njombe - Makambako – Dar es-Salaam, ou route Mbeya, dans la ville de Songea.

#### **2. Impacts potentiels**

2.1 Ce projet prévoit l'amélioration de cette liaison, qui passera d'une chaussée gravellée à une chaussée bitumée. Cela implique le nivellement, le gravillonnage, la construction de structures de drainage et la construction d'un tracé à surface bitumée. De plus, ce projet nécessitera des terrains pour la construction d'un camp pour l'entrepreneur, l'ingénieur résident et les ateliers. Les caractéristiques spécifiques envisagées pour la conception de cette route sont une largeur de chaussée de 6,5 mètres avec des accotements nivelés de 1,5 mètre. L'emprise de la route pour ce projet est de 45 mètres. Sa conception prévoit des structures de drainage croisées, des intersections et des ouvrages annexes, une vitesse de projet de 80 km/h dans les régions situées en-dehors des zones de forte concentration d'habitations et de 50 km/h dans les régions à forte concentration de population. Les routes sont conçues pour une durée de vie de 20 ans, comme cela est spécifié dans le *Tanzania Draft Road Manual* (1989) du ministère des Travaux publics. Le nombre total de ménages affectés d'une manière ou d'une autre a été estimé à 768 pour la route Dodoma – Babati ; 402 pour la route Tunduru - Mangaka ; et 940 pour la route Mangaka – Mtambaswala. Le tableau ci-dessous (tableau 1) reprend les divers types et quantités de biens concernés :

**Tableau 1 Biens des PAP concernées, par ménage et section routière**

Type de bien concerné	Dodoma – Babati	Tunduru - Mangaka	Mangaka – Mtambaswala
Barrières de délimitation	1		1
Entrepôt	2	1	2
Moulin	0	1	0
Kiosque	18	30	22
Restaurant + kiosque	6	0	2
Magasin + kiosque	12	0	17
Magasin + restaurant	6	0	0
Restaurant	35	12	0
Magasin + bar	4	0	0
Point de thé/café	22	0	0
Magasin	113	328	0
Magasin + résidence	16	0	0
Kiosque + résidence	11	7	0
Restaurant + résidence	13	0	0
Résidence	753	402	472
Mosquée + madrasa	12	3	6
Église	1	0	0
Guérite	1	0	0
Moulin	10	0	0
Maison à louer	43	19	0
Bureau	12	1	3
Poste de police	0	1	0
Maison d'hôte	6	0	0
Dispensaire	0	0	1
Installation hydraulique/puits	0	6	1
Cultures/arbres/terres	0	0	401
Résidence institutionnelle	0	0	6
École primaire	0	0	1
Enseigne	0	0	5
<b>Total</b>	<b>1 097</b>	<b>811</b>	<b>940</b>

### 3. Responsabilité organisationnelle

3.12 Un certain nombre d'organisations et d'institutions seront concernées par les procédures de mise en œuvre du PCR à différents niveaux et à différents moments. Mais la coordination globale des activités du PCR sera assurée par TANROADS et par d'autres institutions et organisations, notamment différentes autorités locales, qui sont dans l'obligation légale de mener à bien les fonctions relatives à la relocalisation et/ou à l'indemnisation. Les points énoncés ci-dessous reprennent ces différentes entités, en précisant leur rôle et leurs responsabilités :

- TANROADS devra sensibiliser les acteurs au PCR à sa préparation et à son suivi ;
- Les pouvoirs publics locaux devront sensibiliser les communautés au PCR, apporter une assistance technique lors de sa préparation, et sélectionner, évaluer et surveiller sa mise en œuvre ;

- Les participants à ce processus seront les communautés, les villages, les quartiers, les groupes affectés en tant que propriétaires finaux des terrains, des biens fonciers et autres devant être acquis ou affectés ;
- Des ONG / OC indépendantes et d'autres acteurs pourront être impliqués pour témoigner de l'équité et du caractère approprié de l'ensemble du processus. Ces ONG favoriseront le suivi du processus de réinstallation, par la mise en place d'une communication directe avec les populations concernées, les responsables de communautés, et TANROADS, en vue de faciliter la réalisation du PCR ;
- Des audits externes évalueront la mise en œuvre des plans de réinstallation dans le cadre des audits annuels de routine. Sans pour autant s'y limiter, ces audits pourront inclure une évaluation :
  - Des conditions de réinstallation, là où cela s'applique ;
  - Des consultations sur les options, le processus et les procédures d'indemnisation ;
  - Du caractère adéquat de l'indemnisation ; et
  - De la pertinence des mesures spécifiques visant les personnes vulnérables.
- TANROADS devra mettre en place un comité de réinstallation composé de représentants des ministères clés et d'une ONG locale impliquée dans des projets similaires. Les comités suivants seront mis en place au niveau du district, et comporteront des représentants des différents acteurs :
  - un *comité de réinstallation*, qui comprendra : un commissaire régional (président), TANROADS (responsable régional), des représentants du ministère du Territoire, un commissaire de district, un consultant, un représentant d'une ONG locale, des représentants des PAP ;
  - un *comité d'indemnisation*, qui comprendra : un commissaire de district (président), TANROADS (bureau régional), d'autres représentants du ministère du Territoire, un consultant, des représentants des PAP, un évaluateur ;
  - un *comité de résolution des litiges*, qui comprendra : un commissaire de district (président), et d'autres membres originaires de TANROADS (bureau régional), du ministère du Territoire, un évaluateur, un représentant d'une ONG locale, des représentants des PAP.

#### **4. Participation communautaire**

4.1 Dans le cadre des études de faisabilité, des consultations ont été menées avec les communautés concernées, visant à connaître leurs avis et à les intégrer dans le rapport lors de la formulation et de la finalisation des plans de réinstallation. Des consultations ont été menées avec les différents acteurs, dans le cadre d'une approche participative au niveau régional, de district, de quartier et communautaire. Les questions essentielles mises en avant lors de ces consultations ont porté sur les incidences négatives du projet, les questions relatives à l'indemnisation, à la réinstallation et aux opportunités d'emploi durant la mise en œuvre du projet.

4.2 Globalement, l'objet principal du processus de participation et de consultation a été le suivant :

- Définir les mesures nécessaires pour garantir que les populations affectées pourront renforcer ou au moins restaurer leurs moyens de subsistance et leurs conditions de vie,

- Définir les mesures d'atténuation de l'impact de la réinstallation et les dispositifs de règlement des conflits pouvant survenir,
- Apporter des informations complètes et opportunes aux PAP concernant les étapes de la réinstallation et des activités liées,
- Assurer la coopération et la participation des PAP et des autres acteurs dans la planification et la mise en œuvre de la réinstallation,
- Comprendre les besoins et les priorités des PAP en matière de préférences d'indemnisation (en espèces ou en nature), de réimplantation et d'autres activités à entreprendre, et les conditions dans lesquelles la réinstallation sera socialement adaptée,
- Recueillir de façon régulière les réactions des PAP et des autres acteurs, notamment sur l'efficacité des polices et du processus de mise en œuvre,
- Réduire les probabilités de conflit ainsi que les risques de retard du projet par le biais d'un mécanisme de grief,
- Permettre au projet de concevoir le programme de réinstallation et de réhabilitation de manière à répondre aux besoins et aux priorités des PAP,
- Gérer les cultures (vivaces et annuelles) dans l'emprise de la route,
- Définir les impacts des biens communautaires, notamment des lieux de cultes, des installations de santé, des réservoirs d'eau, des écoles et des forages,
- Indemniser les biens publics des villages tels que les bureaux de village, les forêts communales et les lieux de marché,
- Laisser plus de temps aux personnes pour leur réimplantation,
- Répondre aux inquiétudes des personnes possédant des structures proches du site de construction active concernant les dommages occasionnés à ces structures.

4.3 Des entretiens ont été menés avec les parties prenantes participant au projet, des professionnels et des experts qui sont familiers avec l'environnement du projet, le droit coutumier et les traditions, les questions de genre, les convictions religieuses ainsi que les besoins et les aspirations de la communauté. De surcroît, des entretiens ont été organisés avec différents fonctionnaires d'État représentant plusieurs régions, districts et quartiers. Le PCR fait état des préoccupations des parties prenantes et des résultats des discussions menées avec celles-ci. Des accords ont été atteints avec des organes gouvernementaux particuliers pour assurer leur collaboration et faciliter l'adoption de mesures administratives liées directement au projet et à la mise en œuvre du PCR. Les annexes de l'EIES et du PCR fournissent des informations détaillées sur les réunions et les consultations organisées avec les parties prenantes, dont la liste des participants et leur signature.

4.4 Options d'indemnisation : Au cours des consultations publiques, plusieurs options d'indemnisation ont été proposées aux PAP afin de garantir qu'elles puissent choisir le mode d'indemnisation qui leur convient le mieux. Les deux principales possibilités sont un versement en liquide et une indemnisation en nature. Cette dernière possibilité englobe les options de réinstallation, telles que la réinstallation des familles individuelles ou celle de la communauté entière ou de familles élargies. La quasi totalité des PAP ont préféré recevoir un versement en liquide plutôt qu'en nature car ce type d'indemnisation présentait plus d'avantages à leurs yeux.

## **5. Intégration avec la communauté d'accueil**

5.1 La majorité des personnes affectées disposées à déplacer leur propriété envisagent de se réinstaller sur leur propre terrain, plus en recul, juste derrière les structures affectées ou d'acheter des terres au sein du village. Toutes les personnes affectées ont préféré demeurer dans leur village d'origine, à part quelques exceptions qui ont préféré déménager ailleurs pour commencer une nouvelle vie, par exemple en démarrant leur entreprise.

5.2 Parmi les principales raisons ayant motivé leur décision, on peut mentionner les suivantes :

- La majorité des PAP disposent d'un autre terrain ou d'un terrain suffisamment grand dans le village pour y construire une maison, tandis que les autres peuvent déplacer leur logement sur la portion restante de leur terrain.
- La plupart des villages ont signalé disposer de suffisamment de terres pour pouvoir loger les PAP dont le terrain restant ne serait pas suffisamment grand.
- D'autres PAP préfèrent acheter des terres dans des localités qu'ils connaissent et préserver la cohésion sociale qui leur est familière.

Il est également important de garder à l'esprit que les projets routiers sont généralement linéaires, si bien qu'ils n'affectent pas les villages dans leur globalité. Puisque la majorité des PAP ont décidé de se réinstaller à proximité, elles n'auront pas besoin d'être logées dans des communautés d'accueil. Les PAP seront simplement suivies dans leur village d'origine.

## **6. Études socio-économiques**

6.1 Des enquêtes socio-économiques ont été menées, consistant à interviewer un grand nombre de personnes et de communautés potentiellement affectées pour déterminer comment les routes du projet risquaient de les affecter au niveau physique, économique et social. Ces interviews suivaient des questionnaires structurés couvrant les aspects suivants : caractéristiques du ménage, revenus et dépenses, possession d'actifs, emploi, modes de subsistance, utilisation des ressources, accès aux terres et régime foncier, modalités d'usage des biens communs, organisation sociale, modèles hiérarchiques et structure de la communauté. Pour mener ces enquêtes, des recenseurs ont été recrutés puis formés ; le processus visait à maintenir un équilibre entre les genres afin de réduire les biais éventuels au moment de la collecte des données.

6.2 Dans presque tous les villages traversés par la route, l'agriculture est citée comme principale source de revenus. Le long du tronçon Dodoma – Babati, près de 81 % des personnes affectées dépendent de l'agriculture. Les produits agricoles sont toujours emmenés sur les marchés par véhicule (18,0 %), par bicyclette (38,1 %) ou à dos d'âne (43,9 %). Les activités non agricoles constituent une autre source de revenus, qui concerne en moyenne 15 % des personnes affectées. Toutefois, les informations collectées indiquent que les revenus tirés de ces activités sont relativement faibles. Le reste des personnes (4 %) dépend totalement de l'emploi formel et des transferts de fonds envoyés par leurs proches. 44 % des personnes interrogées ont signalé gagner moins de 100 000 shillings tanzaniens (TZS) par mois, tandis que 18 % des PAP ont signalé gagner entre 100 000 et 200 000 TZS par mois. Une proportion négligeable (1 %) des PAP gagnent plus de 500 000 TZS par mois. La majorité des personnes affectées sont des agriculteurs (80,2 %), les autres travaillant pour une entreprise (17,7 %) ou occupant un emploi formel (2,1 %), cette dernière catégorie regroupe les enseignants, les agents de direction village ou de quartier et les employés du conseil de district.

6.3 Les enquêtes économiques concernant la section Tunduru - Mangaka ont été menées entre février et avril 2011, auprès d'un échantillon de 300 ménages affectés par le projet. Ces enquêtes ont permis de recueillir des informations précieuses sur les aspects suivants : le *profil sociodémographique des PAP*, y compris la répartition des genres, le niveau d'instruction, la catégorie d'âge et la situation familiale; le *profil socio-économique des ménages affectés*, y compris le type de ménage, la structure familiale, la distance des services sociaux ; les *questions de genre*, y compris le profil des activités des femmes dans le ménage, le pouvoir décisionnaire des femmes sur les questions concernant le ménage ; la *situation professionnelle*, selon les catégories suivantes : cultivateur, salarié employé à la journée, fonctionnaire, travailleur indépendant, femme au foyer, sans emploi ; le *profil économique des PAP*, y compris la source de revenu du ménage, le revenu mensuel moyen ; l'*impact sur les groupes socialement vulnérables*, y compris sur les ménages dont le chef est une femme, les enfants, les individus dont le salaire est inférieur ; et la *nature des actifs affectés* en termes de bâtiments, terres, arbres et plantations, et des actifs appartenant aux communautés.

6.4 Les enquêtes indiquent que l'agriculture constitue la principale source de moyens de subsistance et d'emplois dans les régions de Tunduru et Mangaka et que le maïs constitue l'une des principales denrées alimentaires et cultures de rente. La plupart du maïs est transporté vers Mtwara, Lindi et Dar es-Salaam, ces villes constituant les principaux marchés. En conséquence, la modernisation de la route Mangaka-Tunduru s'accompagnera d'impacts favorables pour la production du maïs et la productivité car la demande élevée pourra permettre d'en augmenter le prix. Ceci se traduira par des marges bénéficiaires plus importantes aussi bien pour les cultivateurs de maïs que pour les commerçants, contribuant ainsi au renforcement de la sécurité alimentaire dans la région et au-delà. Le maïs est une denrée de base dans l'alimentation de la plupart des groupes ethniques de Tanzanie. Les noix de cajou et les arachides font partie des autres cultures de rente. La plus grande accessibilité qui découlera de l'amélioration du réseau de transport incitera les investisseurs à créer des usines de nettoyage et de traitement des noix de cajou, ce qui aura pour double effet d'apporter une valeur ajoutée et de créer des emplois pour les communautés locales.

6.5 Une enquête socio-économique a également été menée entre mai et juin 2009 le long du tronçon routier Mangaka – Nanyumbu - Mtambaswala, au cours de laquelle environ 372 questionnaires pour PAP ont été distribués à des ménages affectés le long du corridor. L'analyse a ensuite porté sur un échantillon de 112 questionnaires, provenant de 9 villages différents. Cet échantillon avait été sélectionné en tenant compte des questions de genre et des groupes vulnérables tels que les personnes âgées, les personnes handicapées, les veuves, les enfants orphelins, les personnes souffrant d'une maladie de longue durée, etc. Ces ménages étaient composés de 4 à 6 membres, la moyenne étant de 5 membres. L'enquête s'est attachée aux modes d'existence ainsi qu'aux schémas de revenu et de dépenses des personnes vivant le long de la route. Elle a permis de collecter des données statistiques concernant la participation des hommes et des femmes à l'agriculture (45 % et 65 % respectivement), au commerce de détail (75 % et 35 %), au commerce de nourriture (30 % et 70 %), à des activités salariées temporaires (80 % et 20 %) et à l'utilisation de produits forestiers (85 % et 15 %). Un déséquilibre entre les genres apparaît également dans la possession des moyens de production tels que les terres (les hommes en possèdent 90 %), la main-d'œuvre (les hommes en représentent 65 %), les actifs immobilisés de base (sarcluses, machettes et parfois haches- les hommes en possèdent 85 %) et les intrants agricoles saisonniers (les hommes en possèdent 90 %). Dans certains cas, la possession des récoltes agricoles est basée sur la domination masculine (qui en possède 85 %) tandis que les maris et les femmes exploitent des parcelles différentes.

6.6 L'approvisionnement en eau constitue une question cruciale dans les zones du projet. Les informations obtenues auprès des villages sélectionnés et des bureaux du conseil de district révèlent que la majorité de la population dépend de puits de surface et de puits profonds pour accéder aux eaux de surface. Dans les zones traversées par un cours d'eau, tel que le fleuve Ruvuma, les populations puisent dans ce dernier aussi bien que dans les eaux de surface. Le district de Nanyumbu est l'un des districts où la pénurie d'eau est la plus sévère. Selon les données disponibles, seulement 12 % de la population (17 451 personnes) ont accès à une source d'eau fiable dont ils peuvent extraire au minimum le volume de base de 25 litres par jour. De plus, 12 % (2 776) des ménages en moyenne ont accès à une eau salubre et sans risque. Quand on compare la moyenne du district à celle de la nation (54 %), tout semble indiquer la nécessité de redoubler d'efforts pour satisfaire ce besoin social essentiel. Par exemple, les districts devraient intervenir pour remettre en marche des programmes d'eau sous conduite qui ont été abandonnés à Nangomba, Mangaka et ailleurs.

6.7 Stratégies de réduction des infections par le VIH/sida : Dans toutes les zones du projet, des informations sont disponibles concernant le projet relatif au VIH/sida et aux maladies connexes. La Commission de contrôle du sida aide à coordonner les stratégies au niveau des districts et des quartiers. Parmi les composantes des plans, il y a lieu de citer :

- ↳ la sollicitation permanente des diverses parties prenantes et la collaboration continue avec ces parties prenantes, dont les gouvernements et les organes indépendants, par le biais des médias, de réunions et de publications ;
- ↳ la sensibilisation et l'organisation de réunions et de formations destinées aux jeunes au niveau local ;
- ↳ la formation des communautés pour qu'elles puissent servir les personnes affectées et les orphelins ;
- ↳ la multiplication et la consolidation des centres de service dispensant conseils et tests ;
- ↳ la distribution de préservatifs et de dépliants dans les centres de santé, les centres de jeunesse, les magasins privés et divers organismes ;
- ↳ l'appui aux personnes touchées, aux malades, aux orphelins et aux personnes dans le besoin ;
- ↳ la supervision et le renforcement de la lutte contre le VIH/sida en collaborant avec TACAIDS et d'autres organismes ;
- ↳ le soutien aux communautés lors de la planification et du contrôle du VIH/sida dans les villages ;
- ↳ le lancement d'un programme de contrôle de l'infection au VIH/sida de la mère à enfant.

## **7. Groupes désavantagés et vulnérables**

7.1 Le long de toutes les sections de la route se trouvent des groupes extrêmement pauvres, désavantagés ou handicapés. Les diverses études menées dans le cadre du projet ont suivi les groupes suivants : les ménages ayant besoin d'un appui et dont le chef est une femme ou un enfant ; les personnes âgées ; les orphelins ; les personnes souffrant d'un handicap physique ; les personnes atteintes d'une maladie de longue durée ; et les ménages vivant dans une extrême pauvreté. Le tableau ci-dessous (tableau 2) indique le nombre de ménages identifiés dans chacune de ces catégories.

**Tableau 2 : Ménages vulnérables affectés par le tronçon routier**

Type de vulnérabilité	Dodoma – Babati	Tunduru - Mangaka	Mangaka – Mtambaswala
Ménages dont le chef est une femme	25	29	71
Extrêmement pauvre	5	67	0
Handicap physique	5	0	19
Maladie de longue durée	0	0	21
Orphelins	61	0	0
Personnes âgées	0	0	38
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>149</b>

Ces groupes pourront bénéficier d'une assistance particulière au cours de la réinstallation et leur indemnisation pourra se traduire par une assistance matérielle et technique au cours de la réinstallation, un soutien psycho-social, le rétablissement de leurs moyens de subsistance, etc.

## **8. Cadre politique et juridique**

8.1 Il n'existe actuellement en Tanzanie aucune « politique de réinstallation » spécifique. Toutefois, les politiques et les lois foncières nationales guident la réinstallation dans le pays. En Tanzanie, plusieurs textes législatifs portent sur les questions foncières. Plusieurs institutions sectorielles, à différents niveaux, se partagent la responsabilité de les appliquer. En 1995, le gouvernement tanzanien a élaboré une politique foncière nationale pour simplifier le système d'administration foncière.

8.2 En ce qui concerne les projets financés par les partenaires au développement, les réinstallations sont également effectuées conformément aux exigences du partenaire concerné. En l'absence d'une politique de réinstallation formelle dans le pays, les politiques et instruments juridiques suivants constituent le cadre d'indemnisation et de réinstallation en Tanzanie :

*Politique foncière nationale (National Land Policy, 1995) ;*  
*Politique nationale de développement des installations humaines (National Human Settlements Development Policy, 2000) ;*  
*Loi foncière n° 4 (Land Act No.4, 1999) ;*  
*Loi foncière relative aux villages n° 5 (Village Land Act No.5 of (1999) ;*  
*Réglementation foncière (Land Regulations, 2001) ;*  
*Loi sur les autorités locales (de district) [Local Government (District Authorities) Act, 1984] ;*  
*Loi sur les autorités locales (urbaines) [Local Government (Urban Authorities) Act, 1984] ;*  
*Loi sur l'acquisition de terres (Land Acquisition Act, 1967) ;*  
*Loi sur les routes (Road Act, 2007) ;*  
*Ordonnance sur la planification urbaine et rurale (Town and Country Planning Ordinance Cap. 378).*  
*Loi sur le déplacement des tombes N° 9 (Grave Act No. 9, 1969).*  
*Loi sur la planification urbaine (Urban Planning Act, 2007) ;*  
*Directives de la BAD sur la réinstallation involontaire.*

8.3 Les lois et politiques suivantes sont primordiales pour comprendre les questions d'indemnisation et de réinstallation :

**Politique foncière nationale (National Land Policy, 1995) :** La politique foncière stipule que toute terre est publique et dévolue au président en tant qu'administrateur. La politique foncière nationale de 1995 (National Land Policy) reconnaît l'égalité du droit d'occupation statutaire et coutumier. Une indemnisation sera versée à toute personne dont le droit d'occupation ou l'occupation reconnue de longue date ou l'usage coutumier de terres serait révoqué ou entravé par l'État, en vertu de la Loi foncière (Land Act) de 1999.

**Politique nationale de développement des installations humaines (National Human Settlements Development Policy, 2000) :** L'objectif de cette politique porte sur le réseau routier parmi d'autres infrastructures. Il vise à développer les infrastructures et à améliorer les services sociaux pour un développement durable des installations humaines et à rendre disponibles à tous les segments des communautés des terrains aménagés pour la construction de logements et le développement des installations humaines en général.

**La loi foncière (Land Act) de 1999 :** La loi foncière (Section 156) prévoit le versement d'une compensation à toute personne pour l'utilisation légale ou l'occupation (y compris coutumière) de ses terres, et pour tout endommagement causé à ses cultures ou ses bâtiments et pour les terres et biens matériels confisqués. Les procédures d'évaluation sont indiquées dans la Réglementation foncière (*Land Regulations*) de 2011, dans la section « *Assessment of the Value of Land for Compensation* » (évaluation de la valeur des terres en vue d'une indemnisation). L'estimation de la valeur des propriétés affectées sera effectuée comme indiqué dans la section 34 de la Loi.

**Loi sur l'acquisition de terres (Land Acquisition Act) N° 47 de 1967 :** La Loi sur l'acquisition de terres de 1967 définit les pouvoirs et les procédures d'acquisition de terres ainsi que le niveau d'indemnisation requis. Les Sections 3 & 4 prévoient que le Président ait le droit d'acquérir tout terrain pour tout domaine ou terme pourvu que le dit terrain soit utilisé à des fins publiques telles que l'usage exclusif par le gouvernement, l'usage public général, tout programme gouvernemental, le développement des services sociaux ou de services commerciaux de tout type.

**Loi sur les routes (Road Act) 2007 :** La Partie III de la section 16 de la loi aborde la question de l'indemnisation des terres acquises pour le développement du réseau routier. Cette section prévoit que, lorsque l'autorité routière doit acquérir des terres appartenant à d'autres individus aux fins de cette loi, les propriétaires de ces terres auront le droit à une indemnisation pour tout aménagement de ces terres conformément à la Loi sur l'acquisition de terres (Land Acquisition Act, 1967), les Lois sur les terres urbaines et rurales (*Land and Village Land Acts*, 1999) et toute autre loi écrite.

## **9. Admissibilité**

9.1 Les personnes admissibles sont celles que le projet affecte directement, sur le plan économique et social, d'une des manières suivantes :

- (a) Saisie obligatoire des terres et d'autres actifs, entraînant l'une des conséquences suivantes :
  - (i) Réinstallation ou perte de logement ;
  - (ii) Perte d'actifs ou d'accès aux actifs ; et
  - (iii) Perte de sources de revenu ou de moyens de subsistance, indépendamment de l'obligation des personnes affectées à se réinstaller ailleurs ;
  - (iv) Les structures institutionnelles utilisées par les communautés sont affectées ;
  - (v) Perte de cultures vivaces et annuelles et d'arbres.
- (b) Interdiction d'accéder aux services socio-économiques désignés par la loi, entraînant des impacts défavorables sur les moyens d'existence des personnes déplacées.

9.2 Toutes les personnes affectées par le projet (PAP) ont été prises en compte, quel que soit leur titre d'occupation, tant qu'elles possédaient, occupaient ou utilisaient les terres affectées avant la date limite. Les dates limites d'admissibilité pour réinstallation sont les suivantes, pour les trois sections de la route :

- a. Dodoma – Babati = 27 août 2011
- b. Tunduru – Mangaka = 8 avril 2011
- c. Mangaka – Nanyumbu – Mtambaswala = juin 2009

9.3 Les biens suivants donnent droit à une indemnisation : bâtiments, terres, actifs sur ces terres, cultures, arbres, etc. Les services public sociaux affectés ont été recensés afin d'être évalués, remplacés et reconstruits à un emplacement adapté. Les communautés locales perdant des terres ou l'accès à des actifs qu'elles utilisaient en vertu du droit coutumier auront également le droit à être compensées. Ces critères ont été utilisés pour déterminer quelles PAP pourront avoir droit à une indemnisation et à toute autre assistance en matière de réinstallation, conformément aux lois tanzaniennes. A des fins d'indemnisation, les dates limites tiennent compte uniquement des propriétés qui existaient avant que ne prenne fin le recensement des propriétés et des actifs le long de la route du projet. Les nouvelles propriétés empiétant sur la route après ces dates ne seront pas indemnisées.

## **10. Droits**

10.1 La matrice ci-dessous fait la synthèse des droits des personnes affectées.

### Matrice des droits

Catégorie de PAP	Droits
Personnes disposant de droits fonciers juridiques formels (y compris les droits coutumiers et traditionnels reconnus par la loi tanzanienne)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Indemnisation pour perte de terres et d'actifs à hauteur du coût de remplacement intégral.</li> <li>○ En cas de réinstallation physique, assistance au cours de la réinstallation (c.-à-d. indemnité de déménagement) et logement résidentiel et/ou sites agricoles dont les caractéristiques en matière de productivité et d'emplacement sont identiques aux sites perdus.</li> <li>○ Soutien après déplacement, jusqu'à la restauration des moyens d'existence et des conditions de vie à leur niveau pré-déplacement.</li> <li>○ Assistance au développement en plus de mesures d'indemnisation (c.-à-d. préparation des terres, modalités de crédit, formation, possibilités d'emploi).</li> </ul>
Personnes ne disposant pas de droits fonciers juridiques formels mais qui peuvent prétendre à certaines terres ou certains actifs (pourvu que telles revendications soient reconnues par la loi tanzanienne ou puissent être reconnues suite à un processus identifié dans le plan de réinstallation).	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Indemnisation pour les actifs perdus à hauteur de leur coût intégral mais pas pour les terres car elles empiètent sur la réserve de la route.</li> <li>○ En cas de réinstallation physique, assistance au cours de la réinstallation (c.-à-d. indemnité de déménagement) et logement résidentiel et/ou sites agricoles dont les caractéristiques en matière de productivité et d'emplacement sont identiques aux sites perdus.</li> <li>○ Soutien après déplacement, jusqu'à la restauration des moyens d'existence et des conditions de vie à leur niveau pré-déplacement.</li> <li>○ Assistance au développement en plus de mesures d'indemnisation (c.-à-d. préparation des terres, modalités de crédit, formation, possibilités d'emploi).</li> </ul>
Personnes n'ayant aucun droit ni aucune prétention juridique reconnaissable envers les terres qu'elles occupent (habitats spontanés, litiges fonciers)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Assistance à la réinstallation et coûts de remplacement des structures/actifs.</li> </ul>

## 11. Estimation et indemnisation des pertes

11.1 Le processus d'estimation et d'indemnisation des actifs implique de déterminer la valeur des actifs et propriétés qui seront indemnisés après avoir été identifiés et inspectés. La politique de la Banque exige que les personnes affectées soient indemnisées et/ou réinstallées avant la mise en œuvre du projet. À l'inverse de la Loi sur l'acquisition de terres (*Land Acquisition Act*) de 1967, qui limitait l'indemnisation aux terres acquises à des fins publiques aux seules améliorations, les Lois N° 4 et 5 de 1999 sur les terres et les terres urbaines (*Land and Village Land Acts*) défendent l'idée d'une indemnisation juste, intégrale et rapide, basée sur la valeur marchande de la propriété. Cette idée prend une dimension juridique grâce à ces deux lois en vertu de la clause conditionnelle de la section 3 (1) (g) et du Règlement foncier (*Land Regulations*) de 2001 qui définit comment mettre en œuvre le processus de réinstallation et d'indemnisation. Les actifs estimés sont les suivants : maisons d'habitation, cultures, arbres, haies, barrières, terres et autres propriétés. L'estimation est effectuée selon la méthode des coûts de remplacement. Dans le cadre de ce projet, la méthodologie suivante a été adoptée pour procéder aux estimations :

- (i) Bâtiments : Évaluation du coût de remplacement (coût de reconstruction d'une propriété semblable) sans tenir compte d'aucun facteur de dépréciation à l'exception des structures incomplètes, de la qualité d'exécution et d'autres facteurs affectant la valeur marchande de la propriété, selon lesquels l'évaluation sera ajustée. Valeur marchande des biens immobiliers (c.-à-d. valeur de l'amélioration et des terres).
- (ii) Indemnité de logement, qui sera égale au montant du loyer du marché mensuel du bâtiment affecté multiplié par 36 mois, c.-à-d. l'indemnité de logement est égale au loyer mensuel x 36 mois.
- (iii) L'indemnité pour perte de profits est évaluée en établissant le montant mensuel des profits nets, défini par un audit des comptes, multiplié par 36 mois, c.-à-d. la perte de profits est égale aux profits nets par mois x 36 mois.
- (iv) L'indemnité de dépaysement est calculée selon la valeur des terres multipliée par le taux d'intérêt moyen offert par les banques commerciales sur un dépôt à terme fixe de 12 mois au moment de la perte d'intérêt sur les terres, c.-à-d. l'indemnité de dépaysement est égale à la valeur des terres multipliée par  $i$ , où  $i$  représente le taux d'intérêt offert par les banques commerciales sur les dépôts à terme fixe de 12 mois. Un taux d'intérêt de 5 % a été adopté.
- (v) L'indemnité de transport correspondra au coût réel associé au transport de 12 tonnes de bagages par rail ou par route (selon la possibilité la moins chère) à 20 kilomètres maximum du point de déplacement, c.-à-d. l'indemnité de transport est égale à  $12 \text{ tonnes} \times \text{coût réel} / \text{tonne} / \text{km} \times 20 \text{ km}$ .
- (vi) Terres : Leur valeur est estimée selon le prix moyen des terres dans chaque zone spécifiques. L'indemnité pour la perte d'intérêt sur les terres tient compte de la valeur des améliorations, des indemnités de dépaysement, de transport et de logement et des pertes de profit.

11.2 Après estimation du coût de remplacement de la propriété, la valeur des terres, les indemnités de logement, de transport, de dépaysement et les pertes de profit ont été évaluées. Ces valeurs ont été ajoutées au coût de remplacement de la propriété afin d'obtenir le montant total de l'indemnisation.

Dans chacune des trois sections, la majorité des PAP ont choisi une indemnisation monétaire. Souvent, les communautés préfèrent prendre en charge la construction de leurs nouveaux logements sauf si une intention spécifique de construire une maison est exprimée. Dans de

telles circonstances ainsi que dans le cas de personnes vulnérables, TANROADS engagera un entrepreneur pour construire ces maisons. En plus du versement des indemnités, TANROADS continuera d'organiser régulièrement des séances de consultation et d'information afin d'aider les personnes affectées psychologiquement à surmonter leur traumatisme.

## **12. Mécanisme de règlement des griefs**

12.1 La Loi d'acquisition des terres (*Land Acquisition Act*) décrit les procédures de règlement des litiges en matière d'indemnisation. Ces mécanismes devront être « abordables et accessibles » et des tierces parties indépendantes des exécutants devront être disponibles au bon moment au cours du processus. La procédure de règlement des griefs sera simple, administrée initialement au niveau local afin d'en faciliter l'accès et la flexibilité, et ouverte à divers types de preuves tout en tenant compte du besoin de résoudre les griefs de manière rapide, juste et équitable. Les modalités institutionnelles sont indiquées plus haut.

12.2 L'utilité du mécanisme de résolution des griefs dépendra de la facilité avec laquelle les problèmes peuvent être résolus. En conséquence, les chefs des villages constitueront le premier niveau de résolution, par le biais du Bureau exécutif du village. Les réclamations et les plaintes devront être portées à l'attention de l'officier exécutif du village (OEV) qui transmettra à l'officier exécutif du quartier (OEQ) tous les griefs concernant le non respect des contrats, le niveau d'indemnisation ou la saisie d'actifs sans indemnisation. Si aucun accord n'est atteint et que le litige ne peut être résolu dans la période prévue de quatorze jours, celui-ci sera alors renvoyé devant les personnes responsables des tribunaux fonciers établis par la loi. Si les tribunaux locaux ne parviennent pas à résoudre le grief, il sera possible de déposer une demande auprès de la Cour d'appel suprême de Tanzanie, où officie le juge d'appel le plus haut placé dans le système, dont le jugement sera final.

12.3 Les griefs et litiges risquant d'apparaître au cours de la mise en œuvre du programme de réinstallation et d'indemnisation sont souvent liés aux problèmes suivants :

1. Erreurs d'inventaire au cours du recensement ou estimation insuffisante de la valeur des biens ;
2. Erreurs liées à l'identification des démarcations et désaccords sur ces démarcations entre les individus affectés et sur l'identification de leurs parcelles de terres et du développement de celles-ci ;
3. Désaccords concernant l'estimation des parcelles / actifs (ex : indemnisation insuffisante) ;
4. Saisie d'actifs sans indemnisation ;
5. Divorces, droits de succession et problèmes familiaux entraînant des litiges en matière de droits de propriété ou de partage entre les héritiers ou la famille ;
6. La propriété des actifs donnés est contestée (plusieurs individus affectés revendiquent les mêmes actifs) ;
7. Lorsqu'une personne affectée a choisi une option de réinstallation, désaccord sur la proposition de réinstallation (site de réinstallation inadapté) ; et
8. Problèmes liés au délai et à la méthode de versement de l'indemnisation.

### 13. Calendrier d'exécution

13.1 La mise en œuvre du PCR se composera de plusieurs activités de réinstallation. Plusieurs mesures devront être prises avant le début de la mise en œuvre afin de garantir l'efficacité de ces activités, parmi lesquelles l'établissement de comités adaptés au niveau du district, le recrutement d'ONG ou d'experts-conseils pour assister et superviser, etc. En principe, les travaux de génie civil du projet ne commenceront pas avant l'indemnisation complète de toutes les PAP identifiées comme ayant droit à une indemnisation. En conséquence, l'acquisition des terres et des actifs pourra avoir lieu après le versement des indemnités et après la fourniture de toute autre assistance à la réinstallation avant le déplacement. Les calendriers des PCR de chacune des routes varient selon les situations. Ci-dessous sont décrites les étapes-clés des activités de mise en œuvre des PCR :

- Enquêtes ; mise à jour du recensement et identification des propriétaires fonciers absents
- Identification des PAP et inventaire de leurs actifs ;
- Diffusion et validation de la liste de personnes considérées comme ayant droit à une indemnisation ;
- Diffusion de l'estimation des pertes et des indemnisations individuelles et communautaires ;
- Estimation des propriétés affectées et établissement d'une date limite d'admissibilité ;
- Identification des terres et validation ;
- Négociation avec la personne ou le ménage affecté(e) pour chaque propriété identifiée ;
- Négociation des indemnités communautaires ;
- Assistance aux personnes déplacées, notamment aux groupes vulnérables ;
- Versement des indemnités en liquide ;
- Ouverture de comptes bancaires ;
- Versement réel des indemnisations et exécution des autres droits ;
- Paiement dans les 6 mois suivant la diffusion des avis ;
- Construction de nouvelles maisons / les indemnités de structure sont fournies pendant six mois au maximum ;
- Résolution des litiges / griefs ;
- Les propriétaires peuvent démolir toutes les structures affectées à une date fixée (indiquée au moment du versement des indemnités) et confirmée par écrit ; et
- Suivi et évaluation.

13.2 Entre 9 et 12 mois devraient s'écouler entre le commencement et l'achèvement des PCR, c'est-à-dire à partir du moment où les PCR seront approuvés et que l'évaluateur du gouvernement en autorisera le paiement, jusqu'à l'évaluation après le versement des indemnités et la réinstallation des PAP. Des informations plus détaillées sont données dans chacun des PCR.

## 14. Coûts et Budget

14.1 Le tableau suivant donne une synthèse du coût estimé pour chaque catégorie de dépense. En conséquence, le coût total des PCR pour le présent projet est de 13 266 005 585,28 TZS, soit environ 8 430 140 USD au taux de change de 1 573,64 TZS pour 1 USD. Dans le cadre de sa contribution au projet, le gouvernement tanzanien couvrira le montant total des indemnités.

*Tableau 3 : Synthèse du coût des PCR en TZS par tronçon de route*

Type d'indemnisation	Dodoma – Babati	Tunduru - Mangaka	Mangaka-Mtambaswala
Terres	350 724 467,90	195 566 700,00	88 074 988,00 <sup>1</sup>
Bâtiments/Structures	1 469 380 866,65	3 061 549 400,00	2 583 923 127,00
Cultures	202 791 712,46	58 301 050,00	00
Indemnité de dépaysement	23 063 174,20	10 089 800,00	116 074 405,00
Indemnité de logement	666 806 099,88	286 821 800,00	272 846 600,00
Indemnité de transport	49 200 000,00	48 300 000,00	51 700 000,00
Pertes de bénéficiaires	2 271 955 632,80	353 520 000,00	00
Sépultures	2 775 000,00	00	00
Total des indemnités	5 036 696 953,89	4 014 148 750,00	3 112 619 120,00
Suivi	52 200 000	35 500 000	40 000 000,00
Assistance aux groupes vulnérables	9 100 000	8 500 000	10 000 000,00
<b>Total partiel</b>	<b>5 097 996 953,89</b>	<b>4 058 148 750</b>	<b>3 162,619 120,00</b>
Imprévus @ 10 %	509 799 695,40	405 814 875	31 626 191,00
<b>Total général</b>	<b>5 607 796 649,28</b>	<b>4 463 963 625</b>	<b>3 194 245 311,00</b>

## 15. Suivi et évaluation

15.1 **Objectifs généraux du suivi et de l'évaluation** – La mise en œuvre des PCR constitue l'une des composantes centrales de ce projet et son suivi est crucial pour surmonter les défis ou les obstacles dans les domaines de la mobilisation, de l'indemnisation, de la réinstallation, etc. Les procédures de suivi et d'évaluation intégreront une évaluation interne et externe de la conformité de la mise en œuvre vis-à-vis des objectifs et des méthodes approuvées, ainsi que le suivi de certaines situations particulières.

15.2 **Suivi interne** – L'unité d'exécution du projet et une ONG seront chargées du suivi interne tandis que les experts-conseils pourront fournir une assistance technique au cours de la mise en œuvre du PCR. Le suivi permettra de vérifier les aspects suivants :

- acquisition des terres, estimation des propriétés et réhabilitation économique effectuées comme prévu ;
- diffusion des informations ;
- statut de l'acquisition des terres et paiements des indemnités foncières ;
- la valeur des indemnités reçues correspond à la structure ou au terrain original(e) acquis(e) ;
- usage et usage abusif des indemnités ;

<sup>1</sup> Le montant couvre terres et cultures

- indemnisation des structures et autres actifs affectés ;
- réinstallation des PAP le cas échéant ;
- indemnisation pour perte de revenus ;
- mise en œuvre des mesures de réhabilitation ;
- fonctionnement efficace du comité chargé des griefs ;
- les fonds destinés aux activités d'acquisition des terres et de réhabilitation économique sont disponibles en temps opportun, sont suffisants pour remplir les objectifs et sont dépensés selon les dispositions du plan ;
- les consultants soumettent des rapports mensuels pour faire état des progrès de la mise en œuvre des PCR ;
- la cellule du projet sera responsable du suivi des activités de réinstallation quotidiennes ;
- une fiche de données de performance sera élaborée pour assurer le suivi sur le terrain ;
- les consultants seront responsables du suivi général au niveau du projet.

Un ensemble d'indicateurs vérifiables a été défini pour suivre et évaluer la mise en œuvre des plans de réinstallation et d'indemnisation, parmi lesquels : perte physique de bâtiments, terres, parcelles et cultures ; pertes de revenus commerciaux ; pertes de services sociaux ; perte psychologique ; perte sociologique ; griefs ; et consultations.

**15.3 Suivi externe** – TANROADS recrutera une entité externe qui assurera le suivi externe en conduisant des examens trimestriels indépendants de la mise en œuvre des PCR et une évaluation du projet. Le suivi et l'évaluation externes pourront être réalisés par un chercheur indépendant, un cabinet d'expertise-conseil, un département universitaire ou une ONG. Le suivi externe se concentrera sur les aspects suivants :

- ❖ vérification de la réalisation des objectifs d'amélioration ou, au minimum, de restauration des niveaux de revenus et des conditions de vie des PAP ;
- ❖ suggestions pour modifier le processus d'acquisition des terres et de réhabilitation économique, le cas échéant, afin d'atteindre les objectifs ;
- ❖ vérification de l'achèvement de toutes les réinstallations et toutes les acquisitions de terres ;
- ❖ vérification du suivi interne.
- ❖ enquête démographique de référence et enquête semestrielle auprès des ménages pour suivre les progrès à partir des données de référence pré-projet et pré-installation ;
- ❖ évaluation de l'octroi et des impacts des indemnités pour déterminer leur conformité avec le PCR approuvé ;
- ❖ évaluation des procédures de consultation et de griefs, en particulier la sensibilisation du public aux procédures de griefs ;
- ❖ vérification de l'accès des PAP et des ménages aux informations et à la résolution rapide des conflits ;
- ❖ évaluation du bon fonctionnement du comité chargé des griefs aussi bien en assistant les PAP comme prévu que dans son rôle d'observateur ; et
- ❖ déclaration de la mise en œuvre réussie du PCR.

**15.4 Évaluation** – Les objectifs de l'évaluation sont les suivants :

- évaluation générale de la conformité de la mise en œuvre du plan complet de réinstallation avec les objectifs généraux et les méthodes définis dans les PCR ;
- évaluation de la conformité de la mise en œuvre du plan complet de réinstallation avec les lois, réglementations et politiques de sauvegarde ;
- évaluation des procédures de consultation ayant eu lieu au niveau individuel et communautaire, ainsi qu'au niveau du gouvernement et des autorités locales de Tanzanie ;
- évaluation du caractère équitable et adapté et de la rapidité des indemnisations ;
- évaluation de l'impact des indemnisations sur les revenus et les conditions de vie ;
- identification d'actions dans le cadre du suivi continu visant à renforcer les impacts favorables du programme et à atténuer les éventuels impacts négatifs.

**15.5 Exigences en matière de rapports** – Les exigences suivantes sont suggérées en matière de production de rapports :

- Les consultants remettront à TANROADS des rapports mensuels et trimestriels sur les progrès de la mise en œuvre des PCR ;
- Les consultants chargés de la supervision et de la mise en œuvre des PCR prépareront des rapports d'activité mensuels concernant le progrès des activités de réinstallation ;
- TANROADS suivra la mise en œuvre des PCR et soumettra des rapports trimestriels au ministre de l'Infrastructure et à la BAD.
- L'organisme de suivi externe soumettra des rapports semestriels directement à TANROADS, déterminera si les objectifs des PCR ont été atteints et les modes d'existences rétablis, et suggérera des recommandations adaptées pour de meilleurs résultats.

\*\*\*\*\*