

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

**Nom du projet** : **Projet d'appui au secteur routier 3 : Projet d'amélioration de la route Nyakahita-Ibanda-Kamwenge**  
**Pays** : **Ouganda**  
**Numéro du projet** : **P-UG-DB0-020**

### 1. Introduction

À la suite d'une demande de financement faite par le Gouvernement de la République d'Ouganda à la Banque africaine de développement (BAD) pour le revêtement en bitume standard de la route en gravier Nyakahita-Ibanda-Kamwenge, une étude d'impact environnemental et social (EIES) a dû être entreprise par le promoteur du projet, l'Office national des routes (UNRA – *Uganda National Roads Authority*). À cet effet, l'UNRA a fait appel aux services du bureau de conseils en ingénierie *Consulting Engineering Services Private Limited* (Inde), qui, en collaboration avec *KOM Consult Limited*, a réalisé l'EIES qui a été achevée en janvier 2009. Le rapport a été examiné et approuvé le 13 mars 2009 par l'Agence nationale de gestion de l'environnement (NEMA – *National Environment Management Authority*). Le Résumé de l'EIES a été publié sur le site web de la BAD pour information du public comme l'exige la politique de divulgation de la Banque. Le résumé présente : i) la description et la justification du projet ; ii) le cadre juridique, administratif et de politique ; iii) la description de l'environnement du projet ; iv) les options alternatives du projet ; v) les impacts potentiels et les mesures d'atténuation/amélioration ; vi) le plan de gestion environnementale et sociale ; vii) le programme de suivi ; viii) les consultations et l'information du public ; ix) le PGES et l'estimation des coûts ; x) la conclusion et les recommandations ; xi) les références et les contacts et xii) une annexe donnant le Plan d'action pour la réinstallation (PAR).

### 2. Description et justification du projet

Le projet est situé dans l'ouest de l'Ouganda et la route concernée traverse les trois districts de Kirihura, Ibanda et Kamwenge, dont la population est estimée à 0,7 million de personnes. La route continue jusqu'à Fort Portal dans le district de Kabalore. Le projet transformera la route en gravier en une route revêtue standard de 153 kilomètres de long avec une chaussée de 6 mètres de large et des accotements de 1,5 mètre de chaque côté. Le projet financera également des services de consultants pour la supervision des travaux de génie civil ; les études de faisabilité et de conception détaillée de l'ingénierie des routes de Kayunga-Galiraya et Hoima-Butiaba-Wanseko ; des services d'audit ; et le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) incluant l'indemnisation et la réinstallation.

L'Ouganda est un pays enclavé qui est tributaire de son réseau routier pour l'acheminement de plus de 95 % de ses produits et le trafic de voyageurs. Une infrastructure routière solide est donc cruciale pour la réalisation de l'objectif de la politique nationale d'une forte croissance induite par le secteur privé qui contribue au développement économique et à l'éradication de la pauvreté. Le plan d'action pour l'éradication de la pauvreté (PEAP – *Poverty Eradication Action Plan*) souligne la nécessité d'améliorer l'infrastructure de transport routier pour stimuler la production, les revenus et la compétitivité en reliant les producteurs à leurs marchés et en facilitant l'intégration. Le Gouvernement met en œuvre actuellement son Programme décennal de développement du secteur routier (RSDP – *Road Sector Development*

*Program*), qui a démarré en février 2001 et devrait s'achever en novembre 2010. Le coût de ce programme soutenu par divers partenaires au développement est estimé à environ 2,28 milliards de dollars EU. Le gouvernement ougandais a soumis à la BAD une demande d'appui financier dans le cadre de son RSDP2.

La route Nyakahita-Ibanda-Kamwenge figure parmi les priorités du RSDP2. Elle permettra : i) d'augmenter la densité des routes revêtues et de fournir aux populations rurales une connectivité/accessibilité aux centres économiques et sociaux de la région; ii) de desservir les sites présentant un grand intérêt touristique situés aux abords de la zone d'influence du projet, tels que le Parc national de Kibale et le site historique de Fort Lugard à Fort Portal; iii) d'améliorer l'accès à une zone à fort potentiel de production agricole et d'élevage; iv) de faciliter les activités d'exploitation minière de l'or, du plomb, de l'argent, du cuivre, de la colombite, du tantale, des pierres précieuses et du calcaire ; v) de faciliter l'aménagement de la centrale hydroélectrique sur la rivière Mpaga ; et vi) d'encourager la croissance des échanges et des autres activités commerciales dans la zone d'influence du projet.



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

Conformément aux procédures de sélection de la BAD, les projets de transport majeurs, c'est-à-dire ceux qui dépassent 50 kilomètres et nécessitent d'importants travaux de réhabilitation ou d'amélioration, sont classés comme projets de Catégorie I, pour lesquels une EIES (Étude d'impact environnemental et social) détaillée est requise. De même, selon les lois et réglementations environnementales de l'Ouganda, le projet proposé est classé comme projet « important de développement de l'infrastructure » pour lequel une EIE (Étude d'impact environnemental) complète est requise. Ceci est stipulé à la Section 2 du Chap. 53 de la Troisième annexe de la loi sur l'environnement qui fait obligation au promoteur de réaliser une EIE. Cette disposition s'applique également aux routes des zones panoramiques, boisées ou montagneuses. De plus, tout investissement entraînant d'importants déplacements de ménages et la destruction de biens requiert un Plan d'action de réinstallation (PAR) abrégé ou complet. Les instruments politiques et juridiques ci-après sont mis en évidence afin d'éclairer le cadre dans lequel le projet envisagé sera mis en œuvre :

#### Cadre de politiques

- Politique nationale de l'environnement, 1994
- Politiques transversales du ministère des Travaux publics et des Transports
- Politique nationale de conservation et de gestion des zones humides, 1995
- Politique nationale en matière d'égalité hommes-femmes, 1997
- Cadre de réinstallation/acquisition des terres de l'UNRA, 2004
- Directives pour l'évaluation de l'impact environnemental (EIE), 1997

#### Cadre juridique

Au nombre des principaux instruments juridiques relatifs au projet routier envisagé figurent :

- La Constitution de la République de l'Ouganda, 1995
- La National Environment Act (NEA – Loi sur l'environnement), Chap. 153
- La Water Act (loi sur l'eau), Chap. 152
- La Occupational Safety and Health Act (Loi sur la sécurité du travail et la santé) (2006)
- La Land Act (loi foncière), Chap. 227
- L' Uganda National Roads Authority Act (UNRA)(loi sur l'Autorité nationale des routes), 2006

- La Local Governments Act (Loi sur les collectivités locales), 1997
- La Uganda Wildlife Act (Loi de préservation de la faune et de la flore en Ouganda), Chap. 200
- La National Forestry and Tree Planting Act (Loi sur les forêts et la plantation d'arbres), 2003
- La législation du travail telle que l'Employment Act (loi sur l'emploi) (2006), les Employment Regulations (règlements du travail) (1977), la Loi sur l'indemnisation des travailleurs (2000), la Labour Disputes (Arbitration and Settlement) Act (loi sur les conflits de travail (Arbitrage et règlement)) (2006), la Labour Unions Act (loi sur les syndicats) (2006) et la Employment Act (Loi sur l'emploi) (2006).
- Les exigences des Institutions financières internationales
- La Banque africaine de développement et ses politiques pertinentes
- Le Groupe de la Banque mondiale et ses politiques de sauvegarde
- L'Agence japonaise de coopération internationale (JICA)

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

##### Environnement biophysique

L'aire du projet peut globalement être divisée en deux zones en fonction des caractéristiques physiques, de l'utilisation des terres et des communautés végétales. Ces zones sont :

- i) *Nyakahita-Kiruhura-Kazo (0-77+000 kilomètres)* : la zone a des collines et de douces vallées. Les principales communautés végétales comprennent l'acacia hockii et de nombreux buissons. La zone est généralement peu peuplée avec des zones de culture limitées. Les terres sont clôturées et abritent de vastes troupeaux de bovins mixtes composés d'espèces exotiques et de l'espèce domestique, l'ankole à longues cornes. Les communautés végétales ont évolué avec les incendies saisonniers et les régimes de pâturage continu. Il n'y a pas de végétation rare, vulnérable ou menacée dans la zone du projet.
- ii) *Kazo-Ibanda-Kamwenge (77+000-153+000 kilomètres)* : le paysage de la zone est représentatif de la pénéplaine de Wayland soutenue par des roches précambriennes constituées soit d'amphibolites complètement granitisées, soit de gneiss acides différenciés. Les zones sont relativement habitées par rapport au tronçon précédent, avec le long de la route, un certain nombre d'exploitations agricoles intensives de bananes (matoke), mais et autres cultures, qui contribuent tous à l'aspect verdoyant de la zone. Il n'y a pas de zones protégées sur ce tronçon.

Environnement humain (cette section doit être revue et nécessite plus d'information)

La population de la zone est très vulnérable, avec un niveau de dépendance élevé vu qu'elle est dominée par les jeunes (0-18ans) et les personnes âgées (plus de 65 ans) (Recensement de la population et des logements, 2002). On estime que dans le district de Kamwenge, environ 10 % de la population est économiquement active (la majorité cherchant un emploi dans les districts voisins) contre 40 % à Kiruhura où la plupart des personnes s'occupent d'élevage de bétail. Le taux d'alphabétisation est relativement faible, 64 % en moyenne dans les trois districts concernés. Les taux d'achèvement des études tant primaires que secondaires sont également faibles, avec un taux au primaire de 52 % à Kamwenge et de 56 % dans les districts d'Ibanda et de Kiruhura. Pour le secondaire, il descend même à 3 % à Kamwenge et 7 % dans les autres districts. La majeure partie de la population est par conséquent non qualifiée ou semi-qualifiée. En moyenne 21 % de la population économiquement active travaillent dans des exploitations agricoles familiales, approximativement 5 % occupent un emploi rémunéré et le reste comprend soit des travailleurs indépendants (18 %) soit des personnes à la recherche d'un emploi, qui seront les plus susceptibles de bénéficier des opportunités d'emploi offertes par les futurs travaux de construction.

Le régime foncier est essentiellement coutumier et est surtout appliqué au pâturage et aux cultures. Les installations des centres commerciaux sont linéaires et se trouvent au plus à 500 mètres de la route, mais sont éparpillés dans les villages. À Kiruhura, 75 % des terres sont à pâturage tandis que la majeure partie de celles d'Ibanda et de Kamwenge sont constituées de zones agricoles, de forêts, d'eau libre et de marécages. À Kamwenge, il y a quelques petites exploitations agricoles commerciales (des plantations de thé) voisines de la forêt et du Parc national de Kibale. La zone du projet est bien desservie par des voies d'accès communautaires et des dessertes constituées de pistes en latérite, mais l'ensemble est en assez mauvais état.

## 5. Options alternatives pour le projet

Dans ce projet routier, les variantes suivantes ont été examinées pour l'amélioration de la route, en accord avec l'étude de faisabilité qui en a considéré la viabilité/possibilité :

- *Variante 01 : Regravillonnage* de toute la route pour un coût estimé de 175 321 171,7 dollars EU. C'est une option moins coûteuse qu'une amélioration par DBST (traitement de surface à double couche de bitume). Cette variante n'est cependant pas économiquement soutenable en termes de coûts d'entretien et de durée d'existence de la route après le regravillonnage. Si l'actuelle augmentation annuelle de la croissance du trafic se maintient à 15 %, et compte tenu du potentiel économique des zones du projet, des fortes pluies tombant dans la région et de la rareté d'une latérite de qualité dans les environs du projet, un regravillonnage devrait être entrepris tous les deux ans pour que la route demeure modestement carrossable. Les coûts mentionnés ci-dessus seront en plus sujets à l'inflation et à d'autres influences économiques. Cette variante s'accompagne en outre d'un ensemble de problèmes environnementaux et sociaux tels que l'occupation de terres pour les zones d'emprunt, la détérioration du paysage par l'ouverture de bancs d'emprunt, l'érosion et l'envasement des plans d'eau, et les nuisances permanentes dues à la poussière pour les usagers de la route et le public en général. Cette variante n'est par conséquent pas viable si les aspects environnementaux, sociaux et économiques décrits ci-dessus sont pris en compte.

- Variante 02 : *Revêtement de toute la route en DBST* pour un coût estimatif de 231,8 millions de dollars EU. Du point de vue financier, cette variante coûterait environ 56,5 millions de dollars EU de plus que la variante 01. Cependant, bien qu'elle semble coûteuse, elle est soutenable à long terme dans la mesure où les grosses interventions d'entretien de la route ne devraient commencer que 12 ans après la réfection. Pendant les 12 années d'existence de la route, les effets sur l'environnement survenus pendant la réfection auront disparu et surtout, les impacts ultérieurs des activités d'entretien sur l'environnement ne seront pas aussi graves qu'ils le sont dans l'option de regravillonnage. Avant tout, cette variante est perçue comme socialement souhaitable par l'opinion publique.
- Variante 03 : *Option zéro/ne rien faire* : Cette option serait incontestablement une entrave au développement. L'accès aux zones resterait limité, l'état déplorable de la route avec ses innombrables nids de poule, les nuisances dues à la poussière et le drainage inadéquat des zones humides persisteront. Parmi les effets socioéconomiques négatifs de cette situation, il faut également inscrire le fait qu'elle entrave l'accès des agriculteurs aux marchés et qu'elle empêche une exploitation optimale des riches ressources disponibles dans la zone du projet, ce qui n'en fait pas une variante souhaitable.

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

### 6.1 Impacts positifs

Les améliorations envisagées présentent surtout des avantages socioéconomiques. En outre, le revêtement de la route réduira la poussière, améliorant ainsi la qualité de l'air, ce qui constitue également un avantage sanitaire. Les impacts positifs sont les suivants :

- Amélioration des transports et des communications. Après la construction, le meilleur état de la route facilitera le transport des marchandises à partir et à destination des zones du projet. Ceci constitue un impact positif appréciable ;
- Création d'opportunités d'emploi pour les personnes non qualifiées et semi-qualifiées locales ainsi que pour les travailleurs qualifiés de la communauté ;
- Ouverture d'un marché pour les ressources disponibles localement nécessaires à la construction de la route, par exemple les pierres et leurs produits dérivés, le sable, les graviers, etc.;
- Facilitation des voyages par la route ;
- Amélioration de l'accès aux marchés ;
- Stimulation du potentiel touristique de la région grâce à l'amélioration de l'accès aux destinations touristiques telles que le parc national Queen Elizabeth, le parc national de Kibale, le parc national des monts Rwenzori, les Lacs de cratères, Fort Lugard et le site Ramsar du Lac George entre autres ;

- Amélioration de l'accès aux installations et services communautaires tels que les marchés, les centres de santé, les écoles et les lieux de culte. Les habitants de Kamwenge ont en effet des difficultés à amener leurs produits aux marchés des zones de Fort Portal, de Kasese et de la RDC ;
- Réduction des accidents de la route par rapport à la situation actuelle où les accidents sont fréquents à cause du triste état de la route (nombreux nids de poules remplis d'eau), de la poussière, des fossés, des flaques d'eau, etc. ;
- Connectivité et développement plus importants et plus étendus dans la région des Grands Lacs, c'est-à-dire des contacts plus faciles et de meilleure qualité avec la RDC, le Rwanda et le Burundi ;
- Amélioration de l'infrastructure de drainage routier et en général de l'écoulement des eaux pluviales de la route/de la chaussée ; et
- Liaison plus rapide entre les zones touristiques de la région et même l'accès aux sites à potentiel touristique au sein des zones du projet.

## 6.2 Impacts négatifs et atténuation

6.2.1 *Destruction de la végétation* : Celle-ci sera inévitable pendant l'élargissement/reprofilage et la construction des tronçons réalignés de la route, l'établissement des campements de chantier de l'entrepreneur, l'ouverture des zones d'emprunt et la construction des voies d'accès à celles-ci. L'indemnisation pour la végétation perdue se fera selon un accord entre l'UNRA et les autorités forestières. Une indemnisation sera également versée pour la végétation du bord de la route conformément aux conclusions du PAR. Les mesures de reconstitution de la végétation les plus importantes consisteront à remettre de l'herbe et à replanter des arbres.

6.2.2 *Perturbation des déplacements des animaux sauvages* : On prévoit que les mouvements de la faune seront perturbés, en particulier pour les espèces arboricoles/de la canopée, lorsque les abords de la route touchant le périmètre du Parc national de Kibale seront déboisés. Cela devrait provoquer des migrations temporaires au sein de l'écosystème adjacent pendant la construction.

6.2.3 *Perturbation des programmes d'enseignement* : Dans la plupart des projets routiers, les équipements de construction suscitent l'excitation des écoliers et perturbent de ce fait les activités éducatives en termes d'attention et de temps perdus à observer les travaux de construction. Ceci peut être atténué en avertissant les écoles et en évitant si possible ces zones.

6.2.4 *Augmentation du risque de maladies incluant le VIH/SIDA et les MST* : l'augmentation du nombre de personnes à la recherche d'un emploi entrainera probablement une élévation du risque de propagation du VIH/SIDA et des MST dans la zone du projet. Ce problème sera atténué à travers un programme d'intervention sur le VIH/SIDA/MST de grande envergure qui fera l'objet d'une mise en œuvre et d'un suivi efficaces.

6.2.5 *Problèmes causés par la poussière* : Les travaux de construction vont produire de la poussière. Même si c'est à court terme, ceci représente une nuisance pour le public. Les principaux effets seront la pollution de l'air, la contamination de l'eau en termes de turbidité, de couleur et de particules en suspension dans les zones voisines du projet telles que les terres humides de Bigodi par exemple. On s'attend à ce que le niveau de pollution due à la poussière baisse pendant la saison des pluies et après l'achèvement de la route. Les camions transportant

des matériaux fins (sable, gravier, terre, etc.) souvent emportés par le vent seront couverts de bâches.

**6.2.6 Bruit et vibrations** : Les activités génératrices de bruit, telles que les explosions dans les carrières de pierres, l'utilisation des engins de chantier et les travailleurs eux-mêmes constitueront une nuisance pour le voisinage, en particulier aux alentours des zones résidentielles, des centres de santé et des écoles. Le mouvement des engins lourds devra autant que possible tenir compte des horaires scolaires, et les communautés de la zone devront être amplement averties des explosions. Les travailleurs seront également informés de la nécessité de maintenir l'ordre afin de minimiser les problèmes de bruit. Les engins de chantier devront être bien entretenus pour minimiser la pollution de l'air par les émanations de carbone.

**6.2.7 Construction des campements de chantier** : Elle implique une occupation temporaire de terrains. L'entrepreneur établit généralement ses campements de chantier le long des tronçons de route. Chaque campement exige en général 3 à 5 hectares. L'entrepreneur passera des contrats de location formels avec les propriétaires fonciers avant la construction des campements. Pour l'aménagement de ceux-ci, on prêtera attention à la disponibilité de l'eau, à la gestion des déchets, à la sécurité des lieux et aux voies d'accès.

**6.2.8 Zones d'emprunt et paysage/esthétique** : Au total, 34 zones d'emprunt potentielles ont été identifiées et examinées au cours de l'EISE. Les bancs d'emprunts à ciel ouvert accidentent le paysage et dégradent l'esthétique de la zone, ils présentent un danger pour le bétail et les enfants, contiennent de l'eau stagnante qui favorisent les vecteurs de maladies tels que les moustiques et occupent des terres agricoles. L'impact est réversible si un processus de restauration soigneux est mis en place par l'entrepreneur avec l'approbation de l'Ingénieur résident.

**6.2.9 Gestion des carrières de pierres** : Un total de 14 sites potentiels ont été identifiés pour des carrières de pierres. Celles-ci suscitent des préoccupations environnementales et sociales complexes qui nécessiteront une EISE indépendante dès que l'entrepreneur sera engagé pour réaliser le projet et pourra fournir des détails sur la gestion de ces carrières.

**6.2.10 Problèmes d'érosion des sols** : Une érosion des sols devrait résulter du déblaiement des surfaces, de l'extraction et du transport des matériaux, du déboisement et débroussaillage de surfaces telles que les bancs d'emprunt, les voies d'accès, les campements de chantier et les digues des zones humides. La plantation d'herbe dans les zones découvertes telles que les voies d'accès restaurées, les sites d'entreposage de matériaux légers et tous les sites restaurés sera nécessaire pour contrôler l'érosion. Un drainage approprié est également recommandé.

**6.2.11 Réinstallation et dommage aux biens** : Le projet déplacera potentiellement 29 ménages et sera facteur de perturbations ou de dommages partiels aux biens d'approximativement 330 personnes du fait de la perte de cultures, d'arbres, de terres, de structures, d'échoppes, etc. Pour atténuer cet impact, le projet mettra en œuvre un PAR dont le résumé est annexé à ce rapport.

**6.2.12 Collecteur d'eaux pluviales** : L'égout d'orage est l'une des principales préoccupations des communautés. L'écoulement des eaux pluviales le long des route a un impact négatif notable, en particulier dans les zones vallonnées. Un drainage approprié, éloigné des zones résidentielles et des zones de culture, sera mis en place et contrôlé.

**6.2.13 Impacts du changement climatique** : La zone du projet sera peut être exposée à de fortes précipitations, des crues éclairs, des pluies d'orage (qui peuvent abimer l'infrastructure routière

elle-même mais également causer des dommages aux biens et aux cultures). Ces phénomènes risquent d'être exacerbés par le changement climatique. Des collecteurs des eaux pluviales adaptés seront mis en place et régulièrement entretenus pour en enlever la boue. En ce qui concerne les émissions des véhicules et de l'équipement, un effort sera fait pour s'assurer que les entrepreneurs n'utilisent pas de véhicules et équipements anciens et que ceux utilisés sont soumis à une maintenance régulière. Le type de carburant utilisé en Ouganda ne contient pas de plomb, une décision qui a été influencée par la NEMA.

6.2.14 *Interférence avec les infrastructures des services publics* : Les infrastructures telles que celles de l'eau, de l'électricité et du téléphone, en particulier dans les zones urbaines, seront probablement affectées par les travaux routiers envisagés. L'impact négatif sera à court et moyen terme. Il est réversible et peut être évité si les parties concernées collaborent à la phase initiale de planification du projet.

6.2.15 *Sécurité au travail et santé des travailleurs* : L'impact sur la santé et la sécurité des travailleurs et de la communauté peut être une source de préoccupation en termes de blessures et d'accidents provoqués par l'équipement de construction routier. Les travailleurs recevront des équipements de protection individuelle.

6.2.16 *Perturbation des activités de subsistance en bordure de route* : Les activités en bordure de route (échoppes et marchés) seront affectées par la destruction et la coupure des voies d'accès. Ceci sera atténué par le processus de réinstallation et la réattribution d'emplacements temporaires ou permanents pendant la construction, ainsi que par la construction de marchés en bordure de route spécifiquement à cette fin.

6.2.17 *Préoccupations liées à la gestion des déchets* : Les déchets provenant des chantiers, les débris des travaux routiers, les déchets pétroliers, les déchets médicaux, la gestion des déblais et des matériaux des piles de stockage en zones humides, etc. ont un impact négatif important. Les entrepreneurs prépareront des plans de déclassement qui devront être approuvés par la NEMA et qui comprendront des dispositions claires pour la restauration des sites.

6.2.18 *Contamination des zones d'entreposage de l'équipement* : Des directives de sécurité, hygiène et assainissement inadéquates sont susceptibles d'entraîner une contamination des sols des zones d'entreposage de l'équipement par les écoulements accidentels récurrents de carburant lors du ravitaillement des véhicules de construction. Le lieu où sera entreposé l'équipement doit être pavé et entouré de drains. Un intercepteur de carburant doit être installé pour recueillir les écoulements non contrôlés.

6.2.19 *Exploitation des ressources naturelles* : La zone est réputée pour la richesse de ses ressources minérales telles que l'or, le plomb, l'argent, le cuivre, la colombite, le tantale et les pierres précieuses. Une exploitation et des aménagements hâtifs risquent d'avoir des impacts négatifs sur l'environnement et sur les êtres humains. Toute activité d'exploitation minière majeure devra être subordonnée à des études spécifiques d'impact environnemental et adéquatement coordonnée avec les plans de développement de la zone.

6.2.20 *Développement du tourisme* : Le développement du tourisme peut avoir pour effet potentiel l'exploitation des populations locales et la maltraitance des enfants. De plus, il peut se traduire par une dégradation de l'environnement due à l'augmentation du nombre de personnes. Pour atténuer cet impact, des campagnes d'information et de sensibilisation seront lancées dans les zones concernées. Il faudra maintenir l'équilibre de l'écosystème pour s'assurer qu'il n'y a ni stress ni braconnage sur les sites d'attraction.

### 6.3 Mesures d'amélioration

Le projet renforcera les avantages potentiels du projet.

- Opportunités d'emploi pour les travailleurs qualifiés et semi-qualifiés des communautés locales (hommes et femmes) et sensibilisation des communautés et de l'entrepreneur à l'emploi des femmes.
- Construction de ponceaux et de digues pour prendre en compte les risques de crues éclaircies dues au changement climatique.
- Renforcement des programmes de sécurité routière non seulement le long de la route du projet mais aussi dans toutes les communautés avoisinantes dans les districts concernés.
- Programmes d'information et de prévention du VIH/SIDA destinés aux communautés d'accueil de la zone du projet en plus des travailleurs de la construction.
- Le projet prendra des dispositions pour la construction de marchés en bordure de route plus adaptés en remplacement des marchés précaires et improvisés existants.
- Le projet comprendra une composante « plantation d'arbres » pour réduire l'érosion, embellir la zone et améliorer la qualité de l'eau.
- Le projet prévoit la construction de fenêtres et de clôtures afin de minimiser la perturbation des cours et d'empêcher les écoliers d'aller sur les chantiers.
- Le projet fournira des sources d'alimentation en eau à certaines communautés le long de la route, particulièrement à Akatongole, Rusoga et Rushenyi.

## 7. **Plan de gestion et de suivi environnemental et social**

Le Plan de gestion et de suivi environnemental et social (PGSES) et le Plan d'action pour la réinstallation (PAR) ont été préparés et leurs coûts ont été déterminés. Ces plans décrivent les arrangements proposés pour la mise en œuvre des mesures d'atténuation, le suivi environnemental et social, et la production des rapports. Quelques-unes des activités spéciales du PGSES sont mises en évidence dans le cadre des initiatives de renforcement des avantages. Le coût des mesures standards d'atténuation de la construction a été intégré dans les devis quantitatifs du projet. Le coût total du projet pour l'atténuation et le suivi environnemental et social, la campagne VIH/SIDA, l'indemnisation et la réinstallation est évalué à 3 120 738,58 dollars EU.

Le Spécialiste en environnement de l'UNRA sera responsable de l'examen des contrats de travaux publics conformément au rapport de l'EISE. Il sera en outre responsable de la coordination et de la mise en œuvre de l'ESMP entre l'entrepreneur du projet, les autorités environnementales locales (les Conseils locaux de district, par exemple) et les autres parties prenantes clés telles que, entre autres, l'UWA. Ceci se fera en collaboration avec la NEMA et l'Ingénieur résident qui doit préparer des rapports mensuels sur l'activité environnementale.

## **8. Programme de suivi**

Le suivi fait partie intégrante de l'ensemble du programme et les domaines à surveiller comprennent la qualité de l'eau, les niveaux de bruit, l'érosion du sol, le déboisement/débroussaillage, les travaux de réhabilitation et de restauration, et les mesures de sécurité, de santé et de prévention des accidents. Un montant provisoire de 121 771 dollars EU a été réservé aux activités de suivi.

Pendant la construction, l'entrepreneur sera supervisé par un consultant qui fera rapport au promoteur (UNRA) et sera supervisé par ce dernier. L'UNRA effectuera un suivi indépendant de paramètres sélectionnés afin de vérifier les résultats de l'entrepreneur et un audit de la mise en œuvre directe des mesures d'atténuation sociale et environnementale, comme l'exigent le PGSES et les dispositions afférentes à la construction du projet. L'UNRA sera chargée de la mise en œuvre et du suivi de l'acquisition des terres et des questions d'indemnisation, comme le décrira le PAR. De son côté, la NEMA aura la responsabilité globale de veiller à ce que les directives environnementales et les conditions d'approbation soient suivies pendant la mise en œuvre du projet. La NEMA a pour rôle d'examiner la documentation de la conformité et du suivi environnemental soumise par le promoteur. L'agence de financement (BAD) effectuera un suivi périodique de la mise en œuvre du projet et notamment de sa conformité générale aux conditions environnementales et sociales spécifiées dans le PGSES. La NEMA, l'UWA, l'UNRA et les autres parties prenantes, y compris les autorités locales, les ONG et les organisations communautaires, continueront à assurer le suivi environnemental pendant et après la construction afin d'assurer la soutenabilité des mesures adoptées.

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

### Consultations du public

Le processus de consultation du public a commencé lorsque la NEMA a examiné les termes de référence) et les consultants retenus pour l'EISE, et a consulté l'organisme chef de file (l'UWA) sur leur adéquation avant de lancer le processus de l'EISE. Pendant l'EISE, des consultations publiques ont eu lieu avec les principales parties prenantes, et en particulier les villages affectés dans les 12 sous-régions des trois districts. Les parties prenantes consultées comprenaient : les planificateurs de district, les responsables environnementaux de district, les responsables du développement communautaire de district, les chefs de sous-région, les présidents des LC III, les présidents des LC I des villages affectés, tous les membres des communautés des villages affectés et d'autres parties prenantes pertinentes.

Un programme a été préparé pour les consultations et discuté avec l'UNRA et le responsable en charge des trois districts. Les chefs locaux ont été informés suffisamment à l'avance des dates et heures des réunions et il leur a été demandé de mobiliser les habitants de leurs zones respectives pour qu'ils y assistent. Au total, 56 réunions de parties prenantes ont été organisées le long de la route, dont 8 se sont tenues avec les officiels des districts et des sous-régions et 48 avec les communautés. Plus de 1 400 personnes ont été consultées. Toutes les

réunions consultatives ont été conduites dans les langues locales. Quelques unes des principales préoccupations soulevées au cours des ces réunions consultatives étaient les suivantes : les entrepreneurs doivent accorder la priorité à l'emploi de la population locale pendant les travaux routiers ; ils doivent également faciliter l'accès aux exploitations agricoles familiales ; les personnes affectées par le projet doivent être indemnisées en temps opportun ; toute zone forestière doit être soumise à une évaluation écologique et faire l'objet d'une indemnisation.

Les zones d'Akatongole, Rusoga et Rushenyi connaissent un problème général de pénurie d'eau. Les communautés s'inquiétaient par conséquent que les sources d'eau (puits) de leur zone situées le long de la route puissent être affectées par les travaux routiers. Elles ont également fait part de leurs craintes quant à une éventuelle propagation du VIH/SIDA et d'autres MST dans la zone.

### **Information du public**

À la fin de l'étude de l'EISE, l'UNRA a soumis dix (10) copies du rapport à la NEMA pour examen et approbation. Celle-ci a été obtenue le 13 mai 2009. L'EIS est donc un document public et peut être consulté par quiconque le souhaite à tout moment raisonnable.

### **Réunions de concertation publiques**

Lorsque la NEMA estime nécessaire de connaître de manière plus approfondie les opinions du public des zones concernées, elle tiendra, en accord avec le promoteur, des réunions de concertation publiques aux jours spécifiés dans un avis publié à cet effet. Le public des zones concernées et les autres parties intéressées peuvent profiter de ces réunions pour faire part de leur avis sur les questions environnementales et socioéconomiques. La NEMA publie un avis de réunion de concertation publique au moins 10 jours avant celle-ci. Cet avis peut être affiché dans la communauté affectée ou dans ses environs, publié dans un quotidien (dans une langue officielle) ou dans un journal local (dans une langue locale) et diffusé auprès du public à travers tout autre media approprié.

## **10. PGES et estimations des coûts complémentaires**

La majeure partie des coûts d'atténuation environnementale seront intégrés dans les devis quantitatifs et ne sont donc pas repris dans les éléments suivants :

<b>Article</b>	<b>Description</b>	<b>Montant (dollars EU)</b>
1.	PAR et indemnisation	2 600 000
2.	Attentes sociales et sensibilisation	35 559
3.	Aménagement paysager et embellissement	18 408
4.	Prévention du VIH/SIDA et des MST	50 000
5.	Campagne de sécurité routière	50 000
6.	Initiatives complémentaires	185 000
7.	Gestion environnementale (Hors route)	60 000
8.	Suivi du PGES	121 771
9.	<b>Total</b>	<b>3 120 738</b>

## 11. Conclusion et Recommandations

### Conclusion

La route Nyakahita-Ibanda-Kamwenge traverse des zones dotées d'un potentiel économique élevé en termes de productivité agricole, de richesse minérale, de tourisme et de production de bétail. Elle joue un rôle central dans les plans stratégiques à long terme nationaux de connectivité avec les pays voisins que sont la RDC, le Rwanda et la Tanzanie au sud. En termes de milieu socioéconomique et environnemental, elle traverse des zones protégées ayant une importance internationale. Dans la mesure du possible, les expropriations de terrains seront minimales, et là où elles interviendront, les propriétaires seront indemnisés pour la perte de leurs propriétés et de leurs moyens de subsistance.

L'amélioration proposée par le projet, visant à transformer la route en gravier existante en une route bitumée de catégorie 2, aura les nombreux impacts positifs déjà évoqués. Certaines activités complémentaires, susceptibles d'optimiser les avantages tirés de ce projet, ont été identifiées. Tous les impacts négatifs importants pourront être atténués. La réinstallation est également envisagée pour les structures qui seront directement affectées par les travaux routiers. Celles-ci sont estimées à 29. Les propriétaires de 330 autres, telles que les échoppes, les récoltes et les vergers, seront indemnisés à hauteur de 2,6 millions de dollars EU. Les activités de certaines institutions publiques, telles que les écoles et les centres de santé, seront probablement affectées par les travaux routiers auxiliaires.

Tous les problèmes environnementaux et sociaux feront l'objet de mesures d'atténuation comme le détaille le PGES. Un cadre pour la mise en œuvre et le suivi du PGES a été proposé et ses coûts ont été intégralement évalués. Si toutes les La mise en œuvre de l'ensemble des mesures proposées par le projet n'engendrera aucun problème environnemental et social majeur. Cette étude recommande par conséquent, la mise en œuvre du projet.

## 12. Références

- 1) Banque africaine de développement, février 2004, Politique du Groupe de la Banque africaine de développement sur l'environnement.
- 2) Banque africaine de développement, 2001. Procédures d'évaluation environnementale et sociale
- 3) Banque africaine de développement, octobre 2003. Directives relatives à l'évaluation intégrée de l'impact environnemental
- 4) Banque africaine de développement, 2003. Politique de réinstallation involontaire.
- 5) Constitution de la République d'Ouganda, 1995
- 6) Gouvernement local du District de Kabarole. Plan de développement quinquennal du district (2008-2012/13)

- 7) Gouvernement local du district de Kamwenge. Plan de développement quinquennal du district (2007-2011/12)
- 8) NEMA, 1997, Profil environnemental du district de Kabarole
- 9) NEMA, 1997, Profil environnemental du district de Mbarara
- 10) Directives EIA, NEMA 1997
- 11) Plan de développement triennal : Gouvernement local du district de Kabarole (2007/08- 2009/10)
- 12) Plan de développement triennal : Gouvernement local du district de Kamwenge (2007/2008- 2009/2010)
- 13) Plan de développement triennal du district : Gouvernement local du district d'Ibanda (2006/2007- 2008/2009)
- 14) Plan de développement triennal : Gouvernement local du district de Kiruhura (2006/2007- 2008/2009)
- 15) Extrait statistique 2006 : Gouvernement local du District d'Ibanda (mars 2007)
- 16) Recensement 2002 de la population et du logement en Ouganda. Rapport du district de Mbarara (novembre 2005)
- 17) Rapport final de l'étude de faisabilité de l'UNRA relative à la conception d'ingénierie détaillée pour l'amélioration de la route Kyakahita-Ibanda-Fort Portal.

### **13. Contacts**

#### **Administrateur**

***Uganda National Roads Authority (UNRA - l'autorité nationale des routes de l'Ouganda)***

Plot 11 Yusuf Lule Road, PO Box 28487

Kampala, Ouganda

Tél : +256 31 2 233100/414 318000

Télécopie : + 256 414 232807/414 347616

Executive@unra.go.ug

#### **Administrateur,**

***National Environment Management Authority (NEMA - l'Autorité nationale pour la gestion de l'environnement)***

#### **NEMA House**

Plot 17, 19, and 21 Jinja Road, PO Box 22255,

Kampala, Ouganda

Tél : + 256 41 251064/5/8

Télécopie : + 256 414 257421/232680

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**  
**PLAN D'ACTION POUR LA RÉINSTALLATION**

<b>Nom du projet</b>	<b>:</b>	<b>Projet d'appui au secteur routier 3 : (Projet d'amélioration de la route Nyakahita-Ibanda-Kamwenge)</b>
<b>Pays</b>	<b>:</b>	<b>Ouganda</b>
<b>Numéro du projet</b>	<b>:</b>	<b>P-UG-DB0-020</b>

## **1. Introduction**

Le Gouvernement ougandais a demandé à la Banque africaine de développement de financer la transformation, en route bitumée, de la route en gravier reliant Nyakahita à Kamwenge via Ibanda. Cette route se trouve dans la partie occidentale de l'Ouganda et continue vers Fort Portal. Le projet porte sur la construction d'une route bitumée standard de 153 kilomètres avec une chaussée de 6,0 mètres de largeur et des accotements de 1,5 mètre de chaque côté. Il comprend également le financement des services de consultants pour la supervision des travaux de génie civil, les études de faisabilité et de conception détaillée de l'ingénierie pour les routes de Kayunga-Galiraya et Hoima-Butiaba-Wanseka, des services d'audit et un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) incluant l'indemnisation et la réinstallation. Alors que la zone du projet connaît une période de transition entre l'agriculture traditionnelle et l'agriculture commerciale et moderne, la majorité de la population, en particulier à Kamwenge, travaille toujours dans l'agriculture de subsistance en cultivant principalement le maïs, les patates douces, l'arachide, les bananes, le millet, le manioc, le sorgho et l'igname. Les personnes engagées dans la culture de rente produisent principalement du café, du thé et du coton. Les légumes et les fruits représentent également une source importante de nourriture et de revenus en espèces dans la zone du projet. L'élevage pour la viande et le lait est assez répandu, en particulier dans le district de Kiriwura, où se retrouvent plus de 70 % de la population bovine le long de la zone d'influence du projet (estimations de 2006).

## **2. Impacts potentiels**

Même si la route respectera le tracé de la route en gravier existante, son élargissement devrait néanmoins avoir un impact sur l'environnement et les biens tels que les constructions résidentielles et commerciales, les centres commerciaux, les échoppes, les cultures et les arbres (y compris les arbres fruitiers). Le tracé de la route devrait autant que possible suivre celui de la route existante afin de minimiser les atteintes à la propriété et les déplacements de population. On estime néanmoins qu'environ 15 acres (environ 6 hectares) de terre devront être creusés pour réaliser certains réalignements mineurs nécessaires pour répondre aux exigences techniques résultant de l'élévation des normes de la route, et l'élargissement de la chaussée à 6 mètres, avec 3 mètres d'accotements, rendra les expropriations de terrains inévitables. Selon les estimations du rapport EIES (Étude d'impact environnemental et social), 29 bâtiments résidentiels et commerciaux seront affectés, ce qui entraînera des réinstallations involontaires, et 330 autres bâtiments de la zone seront partiellement affectés,

en particulier dans les centres urbains tels que Nyakahita, Rushere, Kiruhura, Kazo, Ibanda, Ishongororo et Kamwenge. Le nombre de champs contenant des cultures ou des arbres situés sur les terrains nécessaires à la route est estimé à 674. La population des districts affectés est estimée à 674 584 personnes, avec des densités de population (estimations 2008) de 64 personnes par kilomètre carré à Kihuhura, 241 à Ibanda et 132 à Kamwenge. La plupart des structures qui devraient être affectées dans les villes et les centres commerciaux sont construites avec des matériaux conventionnels. Celles situées dans les villages ruraux sont composées de matériaux périssables tels que la boue et le chaume.

Le projet d'amélioration de la route devrait contribuer à élever le niveau de vie des populations situées dans la zone d'influence du projet. Une route praticable en toutes saisons facilitera en effet le commerce de la viande et du lait, le commerce et la distribution d'autres produits agricoles périssables tels que les bananes, les pommes de terre, le manioc, les légumes et autres fruits frais sur les marchés, y compris dans la métropole de Kampala. Les moyens de subsistance et le bien-être socioéconomique des personnes vivant dans la zone du projet vont également s'améliorer. La route, qui mène au parc national Kamwenge et à d'autres sites touristiques, apportera un nouveau souffle à l'industrie du tourisme. Kamwenge possède un énorme potentiel, dont il a déjà fait preuve dans le domaine de l'exploitation minière et dans d'autres activités industrielles telles que l'énergie et la production de ciment. Pendant la construction, de nombreuses personnes devraient bénéficier d'une demande directe de main-d'œuvre sur les sites de la route et être engagées dans diverses activités économiques telles que les services de restauration et d'hébergement destinés aux ouvriers de la construction. La politique de l'UNRA est d'éviter une mauvaise répartition de ces avantages en encourageant les populations locales, en particulier les femmes, à s'engager dans diverses activités commerciales à petite échelle et dans des microentreprises.

### **3. Responsabilité organisationnelle**

Du fait des éventuels déplacements de populations et destructions de propriétés, le projet a prévu dans sa conception et ses coûts, des dispositions pour l'indemnisation et la réinstallation des personnes affectées. La responsabilité globale de la mise en œuvre et de la supervision de ces activités incombe à l'organe d'exécution, l'UNRA (*Uganda National Road Authority* – l'autorité nationale des routes de l'Ouganda). À travers les services de l'Ingénieur résident, l'UNRA s'assurera que toutes les opérations de réinstallation et d'indemnisation entreprises avant et pendant la mise en œuvre du projet soient entièrement et adéquatement menées, conformément au PGES et au PAR. Le ministère des Affaires foncières, du Logement et de l'Aménagement urbain est un acteur majeur qui aura la responsabilité de valoriser les dommages et d'établir les taux d'indemnisation. En collaboration avec les comités fonciers de district, le tribunal foncier et les conseils locaux, la Commission foncière ougandaise examinera en profondeur et approuvera les calendriers de paiement des indemnisations, facilitera les demandes d'achat de terrains et l'émission des titres de propriété, et veillera à ce que l'ensemble du processus soit exécuté dans les délais impartis.

Une fois que toutes les personnes affectées par le projet (PAP) auront été identifiées, que la valorisation des actifs à indemniser et la préparation de la liste complète auront été effectuées, l'obligation d'exécution du PAR incombera à l'UNRA. Compte tenu de la multiplicité des fonctions incombant à l'UNRA et de l'intérêt de conduire efficacement et dans les délais impartis l'opération d'indemnisation, l'UNRA pourra engager les services d'un consultant à cet effet. Celui-ci effectuera tous les paiements aux bénéficiaires déjà identifiés et approuvés par le ministère des Affaires foncières, du Logement et de

l'Aménagement urbain, ainsi qu'à toute autre PAP qui pourrait être identifiée durant la construction. Le consultant devra travailler avec les comités de district qui comprendront des membres du Comité foncier de District, des Comités fonciers de paroisse, des Conseils locaux (I-V), des dirigeants locaux, les représentants des PAP et des ONG/OC (organisations communautaires) identifiées et actives dans la zone.

#### **4. Consultations publiques et participation de la communauté**

Des consultations de la communauté ont eu lieu entre novembre 2008 et avril 2009. Les personnes et institutions contactées comprenaient la population située dans la zone du projet, notamment des représentants des conseils municipaux et de district de Kiruhura, Ibanda et Kamwenge ; des représentants sectoriels du district (planificateurs, responsables de la population, responsables médicaux, responsables des soins infirmiers, agents des forêts, environnementalistes, responsables du suivi, représentants syndicaux et du secteur de l'eau) ; l'Autorité de la faune de l'Ouganda (*Uganda Wildlife Authority*) ; une ONG (FACE) ; des universitaires ; le président du LC II (sous-canton II) ; des conseillères ; des conseillers communaux ; des représentants du parc immobilier privé ; etc. Les thèmes et préoccupations liés au projet, ainsi que l'impact de celui-ci sur les populations locales et leurs activités ont été présentés et discutés. Les consultations comprenaient des auditions publiques et des entrevues avec les principales parties prenantes. En outre, des discussions informelles ont été tenues avec des opérateurs du transport (camionneurs, chauffeurs de taxi, et propriétaires et les conducteurs de véhicule, et contrôleurs de bus). Une série d'autres réunions, essentiellement prévues pour les personnes directement touchées par l'impact de la route, comprendra des débats structurés avec des dirigeants locaux, des femmes et des personnes vulnérables affectées par le projet.

Dans l'ensemble, l'amélioration de la route proposée est perçue comme ayant un impact bénéfique sur le bien-être socioéconomique des personnes situées dans la zone du projet. Celui-ci a été très bien accepté même si des impacts négatifs potentiels, à court et à long terme, comme la perte de propriétés et de sources de revenus, ont été identifiés. Les parties prenantes ont été assurées qu'une indemnisation adéquate serait assurée dans des délais acceptables pour atténuer l'impact sur les PAP. Leurs principales préoccupations étaient l'obtention d'une indemnisation juste et opportune, le respect des obligations de l'entrepreneur durant la construction, les questions de sécurité et la création d'emplois pendant la construction pour les personnes vivant dans la zone du projet. Les avantages perçus incluaient des moyens de transport moins coûteux et plus efficaces, des meilleures possibilités de commercialisation des produits agricoles ou autres, de meilleures communications entre les trois districts et Kampala, qui représente un important marché pour les produits locaux. La route a également été perçue comme un avantage facilitant l'accès aux services médicaux et aux institutions éducatives, en particulier aux niveaux post-primaires.

#### **5. Intégration avec les communautés hôtes**

Parmi les ménages qui devront peut-être être réinstallés, certains pourraient être appelés à se déplacer vers une nouvelle zone. Il est cependant probable qu'ils se contenteront tout simplement de se replier sur leurs propres terres, ou qu'une nouvelle parcelle de terrain leur sera attribuée dans le même village ou la même ville. Dans ce cas, il n'y aura aucun risque d'hostilité ni de problème lié à la mise à disposition de ressources dans de nouvelles zones.

## 6. Statut socioéconomique

La répartition de la population dans la zone du projet est de 260 800 habitants à Kiruhura, 230 500 à Ibanda et de 302 300 à Kamwenge, avec des taux de croissance démographique respectifs de 3,5 %, 2,5 % et 2,3 %. Alors que le taux moyen d'alphabétisation de l'Ouganda était estimé à 69 % en 2006, il est relativement faible dans la zone du projet, à 64 % (74,6 % pour les hommes et 56 % pour les femmes). Les taux d'achèvement des études tant primaires que secondaires sont également faibles, avec un taux au primaire de 52 % à Kamwenge et 56 % dans les districts d'Ibanda et de Kiruhura. Pour le secondaire, il descend même à 3 % à Kamwenge et 7 % dans les autres districts. La population de cette zone est hautement vulnérable et présente un niveau de dépendance élevé puisque, selon un recensement de la population et du logement effectué en 2002, elle est essentiellement composée de jeunes (0-18 ans) et de personnes âgées (plus de 65 ans).

Selon les estimations, près de 10 % de la population du district de Kamwenge sont économiquement actives (la majorité cherchant un emploi dans les districts voisins), contre 40 % à Kiruhura où la plupart sont engagés dans l'élevage du bétail. Dans sa grande majorité, la population reste peu ou pas qualifiée. En moyenne, 21 % de la population économiquement active travaillent dans des exploitations agricoles familiales, environ 5 % ont un emploi rémunéré, et le reste est composé soit de travailleurs indépendants (18 %), soit des personnes à la recherche d'un emploi, qui auront le plus de chance de bénéficier des opportunités d'emploi offertes par les futurs travaux de construction.

Le régime foncier est principalement coutumier et surtout appliqué au pâturage et aux cultures. Les installations des centres commerciaux sont linéaires et se trouvent, au plus de 500 mètres de la route, mais sont éparpillées dans les villages. À Kiruhura 75 % des terres sont des pâturages, tandis que la majeure partie de celles d'Ibanda et de Kamwenge sont composées de zones agricoles, de forêts, d'eaux libres et de marais. À Kamwenge, il y a quelques petites exploitations agricoles commerciales (des plantations de thé) voisines de la forêt et du Parc national de Kibale. La zone du projet est bien desservie avec des voies d'accès à la communauté et des dessertes constituées de pistes en latérite, mais l'ensemble est en assez mauvais état.

Kamwenge est le principal district agricole et produit chaque année plus de 8 025 tonnes de bananes, 34 000 tonnes de maïs, 5 730 de haricots, etc. Kiruhura est le district qui recèle la plus grande quantité de bétail : en 2006, il comptait 447 100 (75 %) des 614 495 bovins des trois districts concernés et 48 % des caprins. La zone est également engagée dans d'autres activités économiques telles que le textile, la minoterie, la fabrication de meubles, la fabrication de briques, les produits laitiers, etc. L'accès à l'infrastructure sociale est limité : une majorité de personnes doivent parcourir plus de 5 kilomètres à pieds pour atteindre un établissement de santé, et plus de 46 % des élèves du primaire doivent parcourir entre 1 et 5 kilomètres pour se rendre à l'école, tandis que plus de 13 % doivent parcourir plus de 5 kilomètres pour un simple trajet aller. Seuls 10 % des habitants ont accès à l'eau à proximité de leurs foyers, tandis que plus de 21 % doivent parcourir plus de 5 kilomètres à pied pour y avoir accès.

## 7. Cadre institutionnel et légal

Les principales sources législatives relatives à l'indemnisation et à la réinstallation des PAP sont la Constitution ougandaise (1995) et la loi foncière (*Land Act* de 1988). L'Article 237 (1) de la Constitution remet toutes les terres ougandaises aux citoyens ougandais, cependant, conformément à l'Article 237(1) (a), les pouvoirs publics centraux ou locaux peuvent acquérir des terres dans l'intérêt général. La Constitution prévoit divers régimes fonciers selon les droits susceptibles d'être exercés sur la terre et selon les intérêts en présence. Elle prévoit les procédures à suivre pour acquérir des terres dans l'intérêt général, de même que le «paiement rapide d'une indemnisation juste et adéquate » avant la prise de possession du terrain.

La loi foncière de 1988 constitue la principale source juridique en matière de régime foncier en Ouganda. Elle met l'accent sur la nécessité d'une indemnisation adéquate, juste et rapide de l'occupant ou du propriétaire des terres par le promoteur. Elle crée également une série d'institutions administratives foncières : l'*Uganda Land Commission* (ULC – la commission foncière ougandaise), les *District Land Boards* (DLB – les conseils fonciers de district), les *Parish land Committees* (PLC – les comités fonciers de paroisse) et les tribunaux fonciers. L'article 78 de la loi foncière énonce des principes de valorisation pour l'indemnisation, c'est-à-dire les taux d'indemnisation qui doivent être annuellement approuvés par les conseils fonciers de district. Il existe quatre types de régimes fonciers en Ouganda : le régime coutumier (occupant de bonne foi), la tenure franche, la propriété du domaine public et la tenure à bail. Toute la longueur du tracé du projet de route est régie par une combinaison de ces quatre types de régimes fonciers, le régime coutumier avec occupant de bonne foi étant le régime le plus répandu. L'acquisition de terre dans le cadre du régime coutumier est soumise aux dispositions de l'Article 26 de la Constitution, qui confère à toute personne en Ouganda le droit à la propriété.

L'arsenal législatif suivant offre un cadre légal à l'indemnisation et à la réinstallation des personnes en Ouganda :

- ❖ La Constitution ougandaise de 1995
- ❖ La Loi foncière de 1988
- ❖ La Loi sur la valorisation (*Valuation Act*) de 1965
- ❖ La Loi sur le gouvernement local de 1997
- ❖ La Loi d'aménagement du pays et des villes
- ❖ La Loi sur l'accès au réseau routier de 1965
- ❖ Des arrêtés locaux.

Dans le cadre de l'élaboration du PAR (Plan d'action pour la réinstallation), il a été tenu compte de tous décrets et lois pertinents. De plus, le PAR s'harmonise avec le cadre ougandais de réinstallation et d'acquisition des terres mis en place par le prédécesseur de l'UNRA (le RAFU) en 2002, ainsi qu'avec les politiques de sauvegarde des bailleurs de fonds telles que celles de la BAD (Politique de réinstallation involontaire, 2003) et d'autres organisations multilatérales comme la Banque mondiale. Celles-ci exigent que i) la réinstallation involontaire soit évitée ou minimisée dans la mesure du possible ; ii) les opérations de réinstallation soient si possible conçues et exécutées sous la forme de programmes de développement durable où les PAP partagent les avantages du projet ; iii) les personnes déplacées soient dûment consultées et aient l'opportunité de participer à la planification et à la mise en œuvre des programmes de réinstallation ; et v) les personnes

déplacées soient assistées dans les efforts qu'elles fournissent pour améliorer leurs moyens de subsistance et leurs conditions de vie, ou au moins pour leur faire retrouver le niveau d'avant la réinstallation ou celui d'avant la mise en œuvre du projet, suivant celui qui était le plus élevé.

Pendant la préparation du PAR, l'UNRA s'est conformée de manière adéquate à la législation en vigueur et aux considérations des politiques :

- i) l'indemnisation doit viser à minimiser le trouble social et à aider ceux qui ont perdu des biens suite au projet de route à maintenir leurs moyens de subsistance. Conformément aux lois et normes ougandaises, une indemnité de dépaysement doit être fournie pour aider les individus ou les familles affectés par le projet à couvrir les coûts de déménagement et d'installation à un autre endroit ; et
- ii) L'infrastructure communautaire doit être remplacée et idéalement améliorée dans les cas où elle aurait été déficiente. Cela implique l'installation de sanitaires, de systèmes de production d'électricité, de voies d'accès, d'approvisionnement en eau, d'écoles et de centres de santé.

## **8. Eligibilité**

Quel que soit leur statut légal, les personnes affectées sont éligibles à une certaine forme d'assistance si elles occupaient la terre avant la date limite du droit de jouissance du bien, c'est-à-dire la date à laquelle a été menée l'évaluation des personnes et de leur propriété dans la zone du projet. L'élément déterminant formant la base de l'indemnisation est le recensement antérieur au projet qui a identifié tous les résidents. Les coûts de remplacement ont été classifiés selon qu'il s'agisse de maisons, de structures, de cultures et d'arbres. Les sites de réinstallation ont été identifiés. Dans la mesure du possible, la réinstallation sera généralement effectuée en éloignant les activités existantes de la construction de la route, ou en les déplaçant dans la même communauté. La réinstallation n'exigera pas nécessairement (sauf si la PAP le choisit) un déplacement vers un autre village ou une autre zone. Les résidents dont la propriété doit être déplacée recevront un préavis d'au moins six mois.

Les accords institutionnels et techniques pour l'identification et la préparation des sites de réinstallation auront été établis. En collaboration avec les conseils locaux et les chefs de villages, l'UNRA, aura la responsabilité de veiller à ce que les ménages vulnérables reçoivent une assistance adéquate pendant ce processus. Le terme « ménage vulnérables » désigne, de façon non exhaustive, les ménages constitués de personnes âgées, les ménages ayant à leur tête des enfants (orphelins), des femmes vulnérables et des personnes handicapées. En outre, tous les comités d'indemnisation et les discussions s'assureront que tant les hommes que les femmes faisant partie des ménages affectés soient pleinement impliqués dans la prise de décision et dans la sauvegarde de l'indemnité qui doit leur être payée.

Des packages d'indemnisation seront définis pour les personnes affectées et un calendrier de mise en œuvre des indemnités et des réinstallations sera établi. Les packages seront déterminés en fonction des biens répertoriés sur chaque tronçon de la route conformément au Tableau 1 qui donne une estimation générale des effets sur la population dans son ensemble.

### Nombre indicatif de ménages affectés, type de biens par tronçon de route

Type de structures/biens affectés	Nombre indicatif de ménages affectés par tronçon		Ménages
	Nyakahita - Kazo	Kazo - Kamwengye	
Bâtiments (résidentiels et commerciaux)	11	18	29
Bâtiments partiellement affectés	115	215	330
Cultures et arbres	189	485	674

### 9. Valorisation et indemnisation des biens

L'article 78 de la Loi foncière (1988) énonce les principes de valorisation pour l'indemnisation, notamment les taux d'indemnisation approuvés par les Conseils fonciers de district et mis à jour sur une base annuelle. D'autres exigences pour l'évaluation de l'indemnisation des biens sont formulées dans la Loi sur la valorisation de 1965. Un examen complet des personnes affectées et de la perte potentielle de leurs biens sera réalisé en juin 2009 par l'équipe de valorisation, en collaboration avec les Conseils locaux, en particulier des niveaux LC1 et LCII, des villages et centres affectés. Les équipes vérifieront le registre des personnes affectées, leurs titres ou droits de propriété, la liste des actifs physiques, y compris la dimension des terrains, les cultures, les arbres, les bâtiments, et tout autre actif nécessitant une indemnisation. Les personnes jouissant d'un droit de propriété recevront des formulaires à remplir, signer et retourner pour enregistrement à l'équipe chargée de la valorisation.

Pour la valorisation, la méthodologie suivante sera appliquée :

- ❖ Une valeur sera déterminée pour les améliorations des biens permanents telles que les bâtiments et les travaux structurels, les clôtures y compris à chaînes (avec ou sans haies de cyprès), les murs de soutènement, les portes, etc. L'estimation sera réalisée sur la base des coûts de remplacement dépréciés en vigueur pour des structures comparables.
- ❖ Les bâtiments et autres améliorations de nature non permanente, notamment les cabanes, abreuvoirs, étendoirs, tombes approuvés ou indiqués dans les taux d'indemnisation du Conseil foncier de district, feront l'objet d'une indemnisation au taux légal en vigueur pour des biens de même nature.
- ❖ Les cultures pérennes et les arbres doivent être identifiés, catégorisés et évalués conformément aux taux d'indemnisation établis par les Conseils fonciers de districts habilités.
- ❖ Des efforts seront faits pour permettre aux fermiers de réaliser leurs récoltes saisonnières, mais une indemnisation sera accordée pour celles-ci dans les cas inévitables où elles seraient détruites, en accord avec les taux d'indemnisation établis par les Conseils fonciers de district concernés.
- ❖ Lorsqu'une parcelle située dans l'emprise de la route fait l'objet d'un titre de propriété enregistré, l'évaluateur notera que l'État aurait déjà dû disposer d'une servitude sur les terrains faisant partie du site de la route. L'État

souhaitant acquérir ce titre, une somme de 10 % de la valeur du bien sur marché est accordée pour permettre le transfert à l'État.

- ❖ L'indemnité de dépaysement est fixée à 15 % puisque un préavis de six mois maximum doit être accordé.
- ❖ La mesure des terrains situés dans l'emprise de la route (15 mètres de chaque côté de celle-ci) se fera conformément à la Loi sur l'accès au réseau routier de 1965, qui ne prévoit pas le paiement d'indemnités. Cependant, là où la route sera réalignée ou déviée de son tracé original, ces terrains supplémentaires ont été mesurés par les équipes d'enquêteurs et seront indemnisés conformément à la Loi foncière.
- ❖ Les cas marginaux (améliorations) liés à certaines constructions telles que des barrières et des façades seront soit remplacés, soit directement indemnisés par l'entrepreneur pendant la construction, aux taux légaux en vigueur, après consultation des dirigeants locaux et des représentants des Conseils locaux.

## **10. Coûts et budget**

Toutes les opérations d'indemnisation, de même que celles liées à d'autres formes d'assistance (telles que l'indemnité de dépaysement) et toutes les autres activités associées susceptibles d'être nécessaires ont été chiffrées. Le projet disposera d'une provision de 2,6 millions de dollars EU pour mener à bien les opérations de réinstallation, d'indemnisation, d'assistance à la réinstallation et de suivi.

## **11. Mécanisme de règlement des doléances**

Au cours de la mise en œuvre du PAR, un certain nombre de problèmes liés à des désaccords ou à de l'insatisfaction vont inévitablement émerger. Un mécanisme de règlement des doléances sera mis en place par l'UNRA pour gérer les cas des PAP non satisfaites de leur installation ou indemnisation. Les procédures de traitement des plaintes auront pour principal objectif la médiation des conflits entre l'autorité du projet (UNRA) et les personnes concernées, de façon à réduire la durée de la procédure de résolution des litiges. Le but est fondamentalement d'éviter les retards dans la mise en œuvre du projet et de trouver en même temps des solutions satisfaisantes à la fois pour le client et les personnes affectées. Une ONG témoin sera nommée pour accompagner le processus.

Avec l'assistance du consultant chargé de l'indemnisation et de la réinstallation, l'UNRA installera sur le terrain des petits bureaux à travers lesquels les litiges pourront être introduits. Ces derniers seront entendus par un Comité des litiges rassemblant, dans la zone affectée, l'UNRA, le président du Conseil local, le responsable administratif en chef et un responsable foncier du district. Suivant leurs capacités et disponibilités, les membres du Conseil local seront impliqués dans le processus d'enregistrement et de préavis, et participeront à la mise en œuvre de la réinstallation en représentant les intérêts des personnes affectées. Leur participation à l'intégralité du processus devra être facilitée.

Si, pour une raison quelconque, la personne lésée n'est pas satisfaite des résolutions du Comité des litiges au niveau local/du village, elle aura l'opportunité de faire appel auprès du Tribunal foncier du district. Si elle n'est toujours pas d'accord avec la décision, elle pourra alors saisir la justice en dernier recours. Si nécessaire et approprié, la personne lésée pourra également soumettre sa plainte au Mécanisme d'examen indépendant de la BAD.

## **12. Suivi et évaluation**

Il importe de s'assurer que le processus PAR a été efficace et efficient. En sus de la supervision de l'ensemble du processus, le suivi et l'évaluation est essentiel à cet égard. Il couvrira entre autres la réinstallation physique, le décaissement des indemnités et l'efficacité des consultations publiques. Le ministère des Travaux publics et des Transports (pour le compte de l'État) s'assurera que toutes les aspects du PAR ont été traités adéquatement et rapidement selon le plan de mise en œuvre. Le suivi couvrira l'examen des résultats de l'enquête, la formation des comités (y compris le Comité des litiges), l'identification des terrains alternatifs pour la réinstallation et l'agriculture, le respect du calendrier des paiements des indemnités, l'assistance au déplacement des personnes affectées par le projet (notamment les ménages vulnérables).

Il sera nécessaire de dresser un plan de suivi et évaluation des packages d'indemnités, avec des indicateurs mesurant la performance de la mise en œuvre, les impacts et les résultats. Un examen des rapports sur l'état d'avancement rédigés périodiquement par l'UNRA sera effectué par toutes les parties prenantes aux niveaux tant national que local, y compris par la BAD. Pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PAR, le ministère des Travaux publics et des Transports sera renforcé par le ministère des Affaires foncières, du Logement et de l'Aménagement urbain, la Commission foncière ougandaise, les Comités fonciers de district, les Comités de paroisse, des représentants du gouvernement local et les dirigeants locaux des localités comptant de PAP.