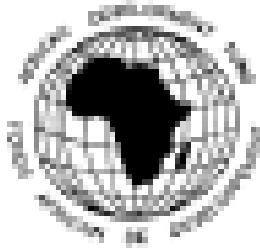


FONDS AFRICAIN DE DÉVELOPPEMENT



GOUVERNEMENT DE SIERRA LEONE

**SIERRA LEONE : PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE LUNGI-PORT
LOKO**

RÉSUMÉ DU PLAN DE RÉINSTALLATION

DÉPARTEMENT DE L'INFRASTRUCTURE (OINF) DÉCEMBRE 2008

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	1
2.	DESCRIPTION DU PROJET, DE SA ZONE ET DE SA ZONE D'INFLUENCE	1
3.	EFFETS POTENTIELS	3
4.	RESPONSABILITÉ ORGANISATIONNELLE	4
5.	PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE	7
6.	INTÉGRATION DANS LA COMMUNAUTÉ HÔTE	7
7.	ÉTUDES SOCIOÉCONOMIQUES.....	8
8.	CADRE JURIDIQUE, Y COMPRIS LES MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS ET DE RECOURS.....	12
9.	ÉLIGIBILITÉ	13
10.	ÉVALUATION DES PERTES ET INDEMNISATION	15
11.	IDENTIFICATION DU SITE DE RÉINSTALLATION.....	17
12.	CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE	18
13.	SUIVI ET ÉVALUATION.....	19
14.	CONCLUSION ET RECOMMANDATION	22

1. INTRODUCTION

1.1 Le présent projet porte sur le réaménagement de la route Lungi -Port Loko. Il comprendra deux composantes, à savoir les travaux de génie civil pour la construction de la route Lungi -Port Loko, d'une longueur de 62 km, pour en faire une route bitumée, et la fourniture de services-conseils au titre de la supervision des travaux de génie civil susmentionnés.

1.2 Le but primordial du secteur du transport est de contribuer à la réhabilitation de l'infrastructure de base après la guerre afin de promouvoir les efforts de développement socioéconomique, d'intégration régionale et de réduction de la pauvreté. L'objectif spécifique du projet est de relier Port Loko et le reste du nord et l'est de la Sierra Leone à l'aéroport international de Lungi, par une route bitumée, et de relier également l'aéroport à Freetown, la capitale politique et économique de la Sierra Leone.

1.3 Du point de vue environnemental, le projet est classé dans la catégorie I, au regard des types de travaux à entreprendre (bitumage d'une route initialement en terre), de la taille et de l'envergure du projet, ainsi que de ses effets potentiels directs et indirects. Conformément aux procédures d'évaluation des effets environnementaux et sociaux, en vigueur à la Banque, et à la loi sierra léonaise portant protection de l'environnement, une étude d'impact environnemental et social (EIES) a été entreprise, tel que requis.

1.4 L'exécution du présent projet nécessite l'expropriation pour cause d'utilité publique de maisons, d'infrastructures sociales et économiques, de terres, de cultures et d'arbres le long de l'emprise. Conformément à la politique de la Banque en matière de déplacement involontaire et à la législation et à la réglementation sierra léonaises pertinentes, un plan de réinstallation (PR) est nécessaire. L'objectif du PR est de déterminer les montants et les types de biens à exproprier, le nombre de personnes qui seront touchées, la valeur des biens, les activités économiques des personnes touchées par le projet (PTP) et leur situation sociale, les types d'indemnisation proposés, l'environnement institutionnel pour la mise en œuvre du PR. Le présent rapport résume le plan de réinstallation.

2. DESCRIPTION DU PROJET, DE SA ZONE ET DE SA ZONE D'INFLUENCE

2.1 Les deux composantes du projet sont résumées ci-dessous:

1. Travaux de génie civil pour la construction de la route Lungi-Port Loko, d'une longueur de 62 km, pour en faire une route bitumée, avec une couche de roulement en béton bitumineux. La route aura une largeur totale de 9,7 m, soit une chaussée de 6,7 m et deux accotements revêtus de 1,5 m chacun.
2. La fourniture de services-conseils au titre de la supervision des travaux de génie civil. La sensibilisation sur les MST, le VIH/sida et le paludisme, ainsi que sur la sécurité routière, sera intégrée dans cette composante, tout comme l'audit du projet.

2.2 La zone du projet est située au nord et à l'ouest du district de Port Loko, au nord de la Sierra Leone. Le corridor du projet traverse trois grandes chefferies : Kafu Bullom, Loko Masama et Maforki. Le tracé de la route part de Rotifunk et suit la direction ouest jusqu'aux faubourgs de la ville de Port Loko. Les travaux de génie civil couvriront la construction de ponceaux, ponts et viaducs. En outre, des terres seront expropriées et une emprise sera réservée, dans le cadre du projet, pour les travaux matériels. Le projet comprendra des activités visant à améliorer le respect des normes internationales de sécurité routière et à renforcer les capacités dans ce domaine.

2.3 L'actuelle route Lungi – Port Loko est une route en latérite en mauvais état, alors que l'axe Conakry-Freetown est bitumé et est en cours de réhabilitation. La liaison entre Freetown et Lungi est également assurée par voie aérienne et par voie maritime, avec les contraintes et/ou les coûts liés aux moyens utilisés pour ces modes de transport : hélicoptères et embarcations rapides (pampam)/traversiers/aéroglesseurs. Les traversiers sont utilisés principalement entre le terminal de Kissy, près des faubourgs de Freetown, et Tagrin Point, au sud de Lungi (sur une distance d'environ 7,2 km). La route entre Lungi et Tagrin Point, d'une longueur d'environ 12 km, est bitumée et se trouve encore dans un état raisonnable.

2.4 Le corridor routier, qui va approximativement de l'ouest vers l'est, traverse une bande de la plaine côtière sur une distance d'environ 40 km, à une altitude de moins de 15 m au-dessus du niveau de la mer. Cette zone est constituée de sédiments marins, deltaïques et fluviaux du groupe Bullom. La topographie est pratiquement plate, avec de vastes marécages près des cours d'eau et des marécages saisonniers dans une ceinture d'environ 32 km. Cette zone d'herbage est basse et plate ou légèrement onduleuse et passe pour un ancien delta constitué à l'embouchure des fleuves Mabole, Rokel et Panpana, à une période où le niveau de la mer était plus élevé.

2.5 Le couvert végétal naturel le long de la section de la route située en terre ferme ne sera pas affecté dans une large mesure par le projet. Le couvert végétal naturel de la zone a été considérablement modifié par l'activité humaine, notamment dans le cadre du développement de l'agriculture. Diverses activités humaines, y compris les pratiques d'agriculture de subsistance et la pêche, ont eu des effets sur la faune et son habitat naturel, ce qui explique la faible diversité actuelle de la faune dans la zone traversée par la route du projet. Le corridor routier du projet n'est ni contigu, ni proche des zones protégées du pays telles que les parcs nationaux, les réserves de faune ou les zones de chasse réglementée.

2.6 L'enquête effectuée en 2006 auprès des ménages de la zone d'influence du projet (ZIP) fait ressortir un faible niveau de développement humain, comparable à celui de l'ensemble de la Sierra Leone. En général, 73,1 % des maisons sont construites en briques de terre, tandis que 56,7 % ont des planchers en terre et 80 % des toits en tôles. Chaque maison compte en moyenne quatre pièces habitables au total. Toutefois, les maisons du côté de Lungi sont en plus mauvais état et sont construites principalement avec des briques de terre, les toits étant en chaume. L'on trouve quelques maisons modernes dans la chefferie de Loko Massama, ce qui témoigne d'un niveau de vie plus élevé et d'une aisance relative sur le plan des revenus. La pauvreté est rampante dans 70 % des zones de peuplement, et seuls quelques ménages disposent de biens de base aussi simples que des chaises, des tables, des lits et des magnétophones. Les chaises, tables et lits sont les articles les plus courants que possèdent les chefs de ménage. Lungi étant la porte

d'entrée et de sortie d'un pays où sont déployés plusieurs milliers d'éléments de la force internationale de maintien de la paix et où la pauvreté est rampante, les zones de peuplement tout autour de l'aéroport, y compris celles de Kafu Bullom, le long de la route Lungi-Port Loko, sont des foyers potentiels de transmission du VIH/sida par le biais de rapports sexuels occasionnels, non protégés et commerciaux. Dans l'ensemble, une écrasante majorité des chefs de ménage des zones de peuplement ont entendu parler du VIH/sida à la radio et au cours des échanges avec les agents de santé, et 64,2 %, 57,2 % et 39,8 % estiment que le fait d'avoir un partenaire sexuel non infecté, l'utilisation d'un préservatif chaque fois que l'on a des rapports sexuels et l'abstinence sexuelle permettent respectivement de prévenir la transmission du VIH/sida. La connaissance exacte des modes de transmission du VIH/sida est modérée parmi les chefs de ménage.

3. EFFETS POTENTIELS

3.1 La route Lungi -Port Loko doit être réhabilitée par son élargissement (à certains endroits) et l'amélioration de la chaussée actuelle par son nivellement et son bitumage.

3.2 L'autre option envisageable pour le tracé de la route serait d'un coût prohibitif et entraînerait davantage de perturbations, sans compter la possibilité d'une perte de recettes, du fait de la déviation du trafic. En plus du coût très élevé de l'expropriation des biens et des indemnités à verser à ce titre, il y aurait des pertes d'emplois, un rétrécissement de l'assiette fiscale et une limitation de l'accès. Cette option n'est donc pas acceptable, dans la mesure où son coût serait prohibitif.

3.3 Selon les estimations, environ 275 parcelles devraient être touchées par le projet. Les personnes physiquement déplacées sont celles dont la résidence doit être déplacée parce qu'elle se trouve dans le périmètre des terres à exproprier.

3.4 Les principaux effets bénéfiques potentiels de l'exécution du projet sont attendus au cours de la période suivant la phase de construction de la route et sont notamment liés à la réduction substantielle du coût du transport, qui devrait bénéficier aux producteurs agricoles exportant des biens et important des intrants à destination ou en provenance de la zone du projet, ainsi qu'aux consommateurs achetant des biens transportés par route dans la zone du projet. Les autres effets bénéfiques ont trait à l'amélioration des conditions de circulation des véhicules et des conditions de voyage des passagers et des autres usagers non motorisés de la route ; à l'amélioration de l'accès au transport public et à la réduction du coût de ce transport par la fourniture de conditions favorisant l'accroissement des services de bus ; et à l'amélioration de la sécurité routière et de l'accès aux services de santé pour tous les usagers de la route.

3.5 La nouvelle route aménagée devrait faciliter la circulation des biens et services dans la zone. En outre, l'augmentation du trafic et l'amélioration de la circulation des biens offriront des possibilités sur le plan économique, au bénéfice des populations riveraines. Le réaménagement de cette route facilitera effectivement la circulation des biens et services le long de la route.

3.6 En raison de sa nature, le projet proposé ne devrait pas avoir d'effets négatifs directs ou indirects dans les zones sensibles du point de vue environnemental telles que les parcs nationaux, les réserves de faune, les zones forestières nationales prioritaires, les terres enclines à l'érosion ou les zones humides d'importance nationale ou internationale. Au cours de la phase d'exploitation,

il est peu probable que les niveaux du trafic soient suffisamment élevés pour entraîner des problèmes liés aux nuisances sonores, à la pollution de l'air et aux passages pour piétons. Les principaux effets négatifs potentiels auront surtout trait à l'expropriation des terres. Bien que sur une grande partie de sa longueur, la route proposée puisse suivre le tracé existant, certaines maisons seront toutefois touchées, mais un petit nombre seulement. Plusieurs autres effets négatifs ont été identifiés, mais ils peuvent être atténués avec succès et les effets résiduels peuvent être réduits à des niveaux acceptables, à la condition que soient mises en œuvre les mesures d'atténuation prescrites.

4. RESPONSABILITÉ ORGANISATIONNELLE

4.1 La responsabilité de la construction et de la réhabilitation des routes incombe à l'Autorité des routes de la Sierra Leone (SLRA) qui est un organisme semi-autonome chargé du contrôle administratif, de la planification, du réaménagement et de l'entretien de toutes les routes du pays. La SLRA reçoit du Fonds routier la majorité de ses fonds destinés à l'entretien des routes. Elle est placée sous la tutelle administrative du Ministère des Travaux, de l'Habitat et de l'Infrastructure qui soumet le budget annuel de la SLRA à l'approbation du parlement. La SLRA attribue environ 70 % de tous les marchés d'entretien des routes aux entreprises du secteur privé.

4.2 Les questions environnementales sont régies par les lois et règlements des divers ministères ou organismes publics concernés, et notamment par:

- La Loi 2000/2008 portant protection de l'environnement, promulguée le 28 février 2000 et amendée en 2008 ;
- Le Conseil national de la protection de l'environnement, créé au sein du Ministère de l'Environnement en 2000, en application de la loi susmentionnée ;
- La Convention sur les zones humides, entrée en vigueur en Sierra Leone le 13 avril 2000 ;
- La Sierra Leone dispose actuellement d'un site d'une superficie de 295 000 hectares, reconnu comme une zone humide d'importance internationale. La Sierra Leone est actuellement le 118^e signataire de la Convention de Ramsar. Une bonne partie de la route passe par ce site.

4.3 Les organismes publics manquent de ressources, et leurs capacités en matière de mise en œuvre et d'application sont limitées. Les collectivités publiques locales sont placées sous la tutelle du Ministère de l'Administration locale et du Développement rural. Les communes locales ou urbaines sont la plus haute autorité politique au niveau local et disposent de pouvoirs législatifs et exécutifs. Elles sont chargées de promouvoir le développement et le bien-être des populations au niveau local, en utilisant à cette fin les ressources mises à leur disposition (Loi de 2003 sur l'administration locale).

4.4 La commune locale est chargée, entre autres, des tâches suivantes:

- Mobiliser les ressources humaines et matérielles nécessaires pour promouvoir le développement global et le bien-être des populations au niveau local;
- Promouvoir et appuyer les activités productives et le développement social;
- Initier et maintenir les programmes de développement de l'infrastructure de base et fournir des travaux et services;
- Initier, élaborer et mettre en œuvre les plans de développement au niveau local;
- Superviser les conseils des chefferies dans l'exercice des fonctions qui leur sont déléguées par les communes locales;
- Fixer les taux des impôts locaux; et
- Approuver les budgets annuels des conseils des chefferies et superviser l'exécution de ces budgets.

4.5 Le cadre institutionnel et les autorités de régulation en matière de protection et de planification de l'environnement, qui régissent les questions liées au projet proposé, sont notamment le Ministère du Développement et de la Planification économique (MODEP), la Division de l'environnement du Ministère des Affaires foncières, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement (MLCPE), et l'Autorité des routes de la Sierra Leone (SLRA). La Division de l'environnement du MLCPE est chargée de conduire les activités visant à protéger et à améliorer l'environnement en Sierra Leone. Ces activités consistent notamment à veiller à l'utilisation appropriée des terres et à protéger les ressources naturelles, la flore et la faune. La Division est dotée d'un organe spécial, le Conseil national de l'environnement (NEB), qui veille à ce que les activités humaines se conforment aux exigences de protection de l'environnement et de développement.

4.6 Le MODEP est chargé d'assurer la coordination avec les autres ministères au cours des phases de planification, d'élaboration et d'exécution des projets. Toutefois, un certain nombre de projets de développement financés par les bailleurs de fonds, qui sont approuvés et exécutés, contournent le processus national de planification et de budgétisation. C'est le cas des projets de construction de routes et d'écoles qui sont appuyés par l'Union européenne en dehors du cadre du plan national de développement et du budget national.

4.7 Cependant, avant d'initier un projet de développement, les agences donatrices étudient d'abord les objectifs des politiques nationales et sectorielles du Gouvernement pour identifier les priorités de développement et les domaines d'intervention potentiels. Après l'identification d'un domaine d'intervention, l'agence donatrice entreprend une étude de faisabilité et/ou une évaluation des besoins pour déterminer les buts du projet. Le descriptif du projet est préparé sur la base des priorités gouvernementales, des capacités pertinentes et de la législation nationale en vigueur. Le descriptif du projet achevé et finalisé est ensuite soumis au Ministère des Transports

et des Communications, dans le cas du présent projet, avec copie au Ministère des Finances. La SLRA participe alors à l'exécution du projet après l'approbation définitive de ce dernier. Le processus d'approbation en place au MODEP n'exige pas la participation de la Division de l'environnement à l'approbation des projets.

4.8 La SLRA est en charge du secteur des routes en Sierra Leone et entreprend à ce titre d'importantes activités telles que la planification, la construction et l'entretien des routes. Sa politique environnementale prescrit la conduite d'une étude d'impact environnemental (EIE) complète couvrant les différentes phases des projets de réaménagement des routes. Ses principaux objectifs en matière d'élaboration des projets sont les suivants :

- Fournir une continuité entre les processus de planification des systèmes et d'élaboration des projets pour que les résultats des analyses effectuées au cours de la phase de planification, y compris aux fins des projets, et les besoins, les options envisageables, la contribution des pouvoirs publics et les préoccupations environnementales soient pris en compte dans l'élaboration des projets ;
- Utiliser une approche interdisciplinaire pour l'identification et l'analyse des effets potentiels des projets proposés dans le secteur du transport sur l'environnement humain et l'environnement naturel ;
- Veiller à ce que les rapports de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) et de l'étude d'impact environnemental (EIE) présentent et décrivent pleinement les différentes options pour éviter ou au moins réduire au minimum et atténuer les effets négatifs et, si possible, améliorer l'environnement naturel et humain ;
- Veiller à ce que les engagements concernant l'environnement, pris dans l'EIES au cours de la planification, de l'élaboration et de l'identification des projets, soient honorés au cours des phases de construction, d'entretien et d'exploitation ;
- Veiller à ce que les entrepreneurs reçoivent des informations appropriées sur l'environnement pour leur permettre de tenir compte des mesures opérationnelles appropriées prescrites et des risques pour la santé des travailleurs au cours de l'exécution des travaux.

4.9 Les ONG locales existantes apporteront leur concours à la mise en œuvre du Plan d'action pour la réinstallation (PAR). Plus de 20 ONG sont présentes dans le district de Port Loko. Elles sont généralement spécialisées dans des domaines tels que l'eau et l'assainissement, la santé et l'éducation. Au cours de la phase d'étude et de la mission de préparation/évaluation, plusieurs ONG ont été contactées, notamment les ONG suivantes : ADRA, CORD, SPW, ARC, CAD, CAUSE Canada, CCF, IMC, MSH-H, MSNS, TERRA-TECH, ADRA, HAP. Ces ONG sont expérimentées dans le domaine de la sensibilisation. Une d'entre elles, la SPW, est spécialisée dans la sensibilisation sur le VIH/sida dont la prévalence semble assez élevée le long de la route chez les adolescentes enceintes. En coordination avec la SLRA, les ONG éligibles participeront aux différentes campagnes de sensibilisation prévues pendant le cycle du projet.

5. PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE

5.1 Des visites d'une durée de 12 jours ont été effectuées sur le terrain pour compléter les données secondaires. Au cours de ces visites sur le terrain, des informations ont été recueillies sur les ressources matérielles, les ressources écologiques, les aspects socioéconomiques, les aspects culturels et sanitaires et d'autres aspects, le long du corridor routier.

5.2 Des enquêtes communautaires ont été conduites dans six villages, avec la participation, dans chaque cas, d'un groupe diversifié de membres de la communauté. Il s'agissait généralement de discuter avec un groupe composé de chefs traditionnels, de personnalités influentes, de représentants d'associations, aussi bien les hommes que les femmes. Les enquêtes communautaires ont permis de recueillir des informations consensuelles sur les principales caractéristiques existantes telles que l'infrastructure et les tendances macroéconomiques. Le questionnaire utilisé pour les enquêtes communautaires couvrait les domaines suivants : i) l'infrastructure communautaire, y compris les marchés et les installations de transport, de communication, d'éducation et de santé ; ii) les institutions sociales et culturelles ; iii) les questions relatives à l'égalité entre les hommes et les femmes ; iv) les tendances sociales et économiques.

5.3 En plus des données primaires recueillies dans le cadre des enquêtes, des informations supplémentaires ont été obtenues de sources secondaires telles que le Recensement national de la population et de l'habitat. Les informations sur l'état actuel de l'environnement, qui sont nécessaires pour fournir une base pour l'identification et l'évaluation des effets, ont également été obtenues de sources secondaires. Les cadres législatif et institutionnel, les politiques, les procédures et les directives ont aussi été passés en revue.

5.4 Le suivi de la performance, qui fournit les données quantitatives nécessaires pour la revue, revêt une importance cruciale pour les travaux de construction envisagés. Un Plan de gestion environnementale et sociale (PGES), qui présente en détail les mesures à prendre pour minimiser les effets négatifs des activités au cours des phases de construction et d'exploitation, a été préparé sur la base des informations concernant les activités proposées, des mesures de protection de l'environnement prescrites et des bonnes pratiques de gestion associées à ces activités.

5.5 La participation du public à l'élaboration du projet routier proposé a pris la forme d'entretiens et d'un sondage d'opinion qui ont eu lieu dans quatre des communautés touchées, entre septembre 2006 et novembre 2008.

6. INTÉGRATION DANS LA COMMUNAUTÉ HÔTE

Les personnes touchées par le projet (PTP) auront la possibilité de rester dans le voisinage immédiat de leurs zones de résidence respectives actuelles, dans la mesure où elles seront réinstallées à environ 75 m du site initial. C'est l'option préférée par toutes les parties prenantes. Ces personnes pourront ainsi maintenir leurs modes de vie et leurs activités économiques et sociales. En conséquence, la question de l'intégration dans la communauté hôte ne va pas se poser, dans la mesure où les PTP resteront dans la même zone et seront leurs propres hôtes.

7. ÉTUDES SOCIOÉCONOMIQUES

7.1 Le principal objectif des études socioéconomiques est de fournir les données de base sur la situation socioéconomique actuelle dans la zone du projet et d'évaluer d'une manière proactive les effets sanitaires et socioéconomiques potentiels de la réhabilitation/amélioration proposée des axes routiers ciblés. Des données ont été recueillies sur les ressources culturelles, archéologiques et économiques et sur la santé des communautés. Toutes les communautés se trouvant dans un rayon de 5 km ont été identifiées et échantillonnées aux fins d'étude.

7.2 Des réunions consultatives ont été tenues avec les représentants de toutes les communautés le long de la route ciblée. Les autorités des collectivités publiques locales ciblées ont joué un très grand rôle dans ce processus. Au cours des différentes phases, des réunions consultatives ont été tenues avec les dirigeants et les représentants des divers groupes sociaux (y compris les dirigeants des associations de femmes et de jeunes) de toutes les communautés. Ces réunions consultatives ont contribué à consolider les rapports et ont facilité l'instauration d'un processus participatif à la conception du projet.

7.3 La zone du projet est une région à prédominance rurale, avec des villes comme Port Loko et Lungi dont la population varie entre 4 000 et 7 000 habitants, et des villages comptant entre 200 et 900 habitants. Selon le recensement de 2005, la zone du projet comptait au total plus de 50 000 habitants, soit 15 % de la population totale du pays. Les projections concernant la croissance démographique avant la guerre en établissaient le taux à 3,7 % par an. La structure par âge dans la zone est similaire à celle de l'ensemble du pays, bien qu'une proportion de la population soit âgée de plus de 65 ans. Dans l'ensemble, la tranche d'âge de 15 à 64 ans, considérée comme économiquement active, est celle qui prédomine.

7.4 Le long du corridor de la route du projet, la population est fluide et mobile, avec des mouvements saisonniers, périodiques et permanents, ce qui est crucial et essentiel pour les activités économiques. En conséquence, la zone est caractérisée et continuera d'être caractérisée par une grande diversité ethnique pendant la phase d'exploitation du projet. Les quatre principaux groupes ethniques sont les Temne, les Limba, les Fullah et les Susu. Dans bon nombre de villages, il y a une convergence de forces et réponses ayant des dimensions communes : emplois agricoles et non agricoles et petit commerce généralisé. Il existe une bonne symbiose économique au sein de la population, et la langue temne et l'islam sont communément acceptés.

7.5 La situation sanitaire dans la zone du projet est semblable à celle qui prévaut dans la région du nord du pays. Les maladies et affections qui sont endémiques dans cette zone et dont les tendances pourraient changer, du fait du réaménagement de la route, sont notamment les suivantes : paludisme, malnutrition, infection à virus et filariose. De temps à autre, le choléra et la fièvre typhoïde deviennent endémiques. Comme ailleurs dans le pays, les segments de la communauté les plus vulnérables au paludisme sont les enfants de moins de cinq ans et les femmes enceintes. L'incidence du paludisme est assez uniforme à longueur d'année, les périodes de pointe étant les mois de janvier et de février.

7.6 La malnutrition liée au manque de protéines constitue un sérieux problème. Bien que des statistiques ne soient pas disponibles, les carences en protéines sont particulièrement importantes.

L'on devrait enregistrer des cas d'infection à virus, d'onchocercose et de parasites intestinaux, avec cependant des taux de prévalence faibles. Le syndrome d'immunodéficience acquise (sida) et les autres maladies sexuellement transmissibles représentent de graves risques pour la santé dans la zone du projet. Bien que l'on ne dispose pas d'informations sur les taux exacts d'infection et de mortalité, l'on estime à 5 % le taux de prévalence du sida au sein de la population adulte en Sierra Leone.

7.7 Le Gouvernement de Sierra Leone (GOSL) est chargé de la réponse à la crise du sida et conjugue ses efforts à cette fin avec ceux des ONG. Il a mis en place le Programme national de lutte contre le sida (NACP) pour :

- prévenir la transmission par voie sexuelle du VIH/sida, par la sensibilisation et la promotion de l'utilisation du préservatif ;
- traiter et maîtriser les infections sexuellement transmissibles qui peuvent favoriser la transmission du VIH ;
- prévenir la transmission du VIH par transfusion de sang et de produits sanguins;
- réduire l'impact du sida aussi bien sur les personnes infectées que sur les personnes affectées, par les services de conseil, de soin et d'appui ; et
- fournir des services de laboratoire pour les tests de dépistage du VIH en vue de déterminer le statut sérologique à l'échelle nationale.

7.8 Les femmes représentent 51 % de la population en Sierra Leone. Elles contribuent à la couverture des besoins des ménages en nourriture et entreprennent également des tâches domestiques, en plus de s'occuper des personnes âgées et des enfants. En dépit de cela, elles sont marginalisées dans la société et n'ont pas un accès suffisant aux ressources productives, et notamment aux terres, au crédit, à la formation et aux technologies. En raison de leur accès limité à l'emploi dans le secteur formel, les femmes s'engagent principalement dans la production agricole et le petit commerce où les revenus sont généralement modestes.

7.9 Le taux d'analphabétisme chez les femmes est bien plus élevé que chez les hommes. Il en est ainsi à cause du faible taux de scolarisation des filles, de leur taux plus élevé d'abandon des études, des mariages précoces, des nombreuses tâches domestiques à effectuer par les femmes, et des grossesses chez les adolescentes. L'espérance de vie pour les femmes est relativement plus longue que pour les hommes (41,3 ans), mais l'état de santé des femmes est très précaire en raison des taux de fécondité élevés (6,1 enfants), du stress lié au travail, des taux de mortalité maternelle élevés et de l'insuffisance de l'offre de nutriments. Certaines pratiques culturelles et religieuses contribuent à la détérioration de la situation des femmes.

7.10 Pendant le conflit, les femmes étaient confrontées à des problèmes supplémentaires liés à l'égalité entre les hommes et les femmes, à la suite de la concentration des rebelles et des troupes onusiennes à l'aéroport de Lungi et dans les environs. De nombreuses femmes de Lungi ont été victimes d'agressions sexuelles et ont souffert de stress et de troubles psychologiques, sans compter les grossesses non désirées. Le statut des femmes est devenu plus précaire encore,

avec la réduction de leur bien-être et la perte de confiance en elles-mêmes, y compris la vulnérabilité accrue aux traumatismes et aux dépressions. Les enfants ont aussi enduré des souffrances. Le nombre d'orphelins a augmenté. La guerre a laissé des milliers d'enfants dans une situation difficile. Bon nombre de jeunes filles et de jeunes garçons sont exposés au risque d'agression sexuelle.

7.11 Le fait que le SITE RAMSAR se trouve dans la zone de l'étude limite les activités humaines dans cette zone. Mais ce site peut être un tremplin pour l'écotourisme dans la zone, ce qui contribuera finalement à promouvoir l'économie locale.

7.12 Les femmes fournissent plus de 65 % de la main-d'œuvre dans la production alimentaire et agricole. Toutefois, la contribution des femmes à l'agriculture est souvent sous-estimée, ce qui explique en grande partie la faible prise en compte des femmes dans la plupart des programmes de développement agricole en Sierra Leone au fil des années. Les femmes sont ainsi marginalisées et éprouvent des difficultés à avoir accès aux ressources productives et aux services de vulgarisation, ce qui a un effet négatif sur leurs activités agricoles. Pour remédier à cette situation, il est nécessaire de tenir compte des femmes et de leurs besoins dans le processus de développement, non seulement en raison des préoccupations en matière d'équité, mais aussi au regard de la conviction que l'on ne peut parvenir au développement durable si les femmes ne sont pas associées aux efforts de développement. Comme cela est courant dans la plupart des autres zones, il y a une division complète du travail entre les hommes et les femmes dans la zone couverte par l'étude. Les femmes sont engagées dans tous les aspects de la pratique des cultures maraîchères, sauf pour ce qui est des emplois nécessitant beaucoup plus d'énergie tels que le défrichement des terres et les travaux de labour. En outre, les femmes sont les principaux acteurs intervenant dans la culture des légumes et d'autres produits agricoles.

7.13 Les femmes assument également des responsabilités supplémentaires liées à la préparation de la nourriture pour la famille et aux soins à apporter aux jeunes membres de la famille. La préparation de la nourriture est une tâche ardue qui prend beaucoup de temps et requiert la collecte du bois de chauffage, de l'eau et des légumes. Les femmes sont confrontées à un certain nombre de difficultés qui peuvent mieux s'expliquer en termes de culture dominante et de milieu religieux prévalant dans la région du projet proposé.

7.14 Dans la zone couverte par l'étude, la culture est basée sur les tendances patrilinéaires réservant un rôle dominant aux hommes. Le phénomène de domination des hommes relègue toujours les femmes à un statut de citoyennes de second rang. La religion musulmane, qui est la religion dominante au sein des communautés établies le long de la route, contribue également à assigner aux femmes un rôle secondaire au sein de ces communautés. L'héritage des terres par les femmes constitue un problème. En raison de leur volume de travail très élevé et de leur accès limité au capital, les femmes se retrouvent enfermées dans le cercle vicieux de la pauvreté et ne peuvent ainsi pratiquer des cultures que sur des superficies restreintes, aux fins de consommation immédiate. Les femmes de la zone du projet éprouvent des difficultés à avoir accès aux soins de santé, au crédit et aux incitations en faveur de l'éducation et de l'accès aux marchés.

7.15 Il y a une division complète du travail en fonction du sexe au cours des diverses phases de la pratique des activités agricoles. L'aménagement des marécages dans la zone couverte par l'étude suppose une série d'activités, y compris les activités de défrichement, de brûlis, de

creusement et d'aménagement de canaux. Au cours de cette phase, les hommes sont les principaux acteurs, mais les femmes jouent un rôle proéminent dans les activités de semailles, de désherbage et de récolte. Cette division du travail est fondée uniquement sur la coutume, mais en fait les femmes secondent les hommes chaque fois que cela est matériellement possible. À titre d'exemple, les activités de brûlis et de nivellement peuvent être entreprises aussi bien par les hommes que par les femmes, même si ce sont surtout les hommes qui en sont chargés.

7.16 La deuxième phase de la riziculture dans les zones humides consiste à entretenir les pépinières de semences de riz, à procéder au déracinement des plants et à leur repiquage, puis au désherbage. La responsabilité de l'entretien des pépinières de semences de riz est partagée entre les hommes et les femmes, mais celle du déracinement des plants incombe principalement aux femmes. Se sont surtout les hommes qui interviennent dans le repiquage, mais les femmes peuvent apporter leur concours, si nécessaire. La responsabilité du désherbage incombe entièrement aux femmes.

7.17 La troisième phase du processus de production rizicole dans les zones humides est axée sur des activités telles que l'effarouchement des oiseaux, la récolte et le transport des faisceaux de riz récolté jusqu'aux sites de battage, puis le vannage et le transport du riz vanné jusqu'aux lieux de stockage. L'étude a révélé que la responsabilité d'effaroucher les oiseaux incombe aux femmes et aux enfants, et celle de la récolte du riz aux hommes et aux femmes. Les femmes et les enfants plus âgés sont chargés de transporter le riz récolté jusqu'aux sites de battage, mais se sont les hommes qui entreprennent le battage. Les femmes sont chargées du vannage et du transport du riz vanné jusqu'aux lieux de stockage. Les femmes assument l'importante responsabilité supplémentaire de préparer la nourriture pour l'ensemble de la famille et la main-d'œuvre recrutée pendant la saison agricole et au-delà. Il s'agit là d'une tâche ardue qui suppose la collecte du bois de chauffage et de l'eau (parfois à partir d'endroits éloignés), et les femmes doivent en plus assurer la récolte des légumes des jardins potagers situés dans les concessions familiales.

7.18 Tel que cela est le cas dans les régions à prédominance musulmane, les femmes jouent à peine un rôle important dans la prise de décisions en matière de développement. Elles jouent cependant un rôle majeur dans le processus de production dans toutes les zones visitées. Elles sont actives dans la production de cultures vivrières et de légumes. La transformation du manioc en tapioca est une activité économique majeure entreprise par les femmes.

7.19 Plus de la moitié de la superficie totale requise pour l'exécution du présent projet est constituée de propriétés foncières privées qu'il faudra exproprier conformément aux procédures pertinentes de la SLRA. Toutefois, il sera également nécessaire d'acquérir des terres du domaine public. Il faudra acquérir des terres sur une largeur d'environ 30 m de chaque côté à partir du milieu du tracé de la route avant le démarrage des travaux de génie civil. Compte tenu de la concentration de 42 villages le long du tracé de 62 km, entre Rotifunk et Port Loko, une grande proportion des terres où se trouvent actuellement des arbres fruitiers et des structures appartenant aux communautés devra être expropriée aux fins de réalisation des travaux de génie civil. Par contre, si l'on retient l'option de l'acquisition de terres sur une largeur de 15 m pour l'emprise de la route au niveau des villages, le nombre d'arbres fruitiers et de structures devrait être considérablement réduit.

7.20 Il ressort des informations recueillies au cours des enquêtes effectuées sur le terrain que toutes les zones de peuplement le long de la route sont à caractère linéaire, sans unités de logement situées derrière les unités existantes. Toutes les structures ont été regroupées en différentes catégories comme suit : i) les structures résidentielles ; ii) les structures commerciales ; iii) les structures à la fois résidentielles et commerciales ; et iv) les structures publiques telles que les écoles, les mosquées, les tribunaux, les toilettes publiques, etc.

7.21 Les structures résidentielles se trouvant dans le rayon de l'emprise requise, sur toute la longueur de la route, représentent au total environ 85 % de toutes les structures. Il y a ensuite les structures religieuses (6%) et six puits creusés à la main et équipés de pompes. Une proportion de 91,5 % de ces structures est constituée de structures achevées et occupées, tandis que les structures non achevées représentent 5 %, et les structures endommagées 3,5 %. Environ 71 % de ces structures sont construites en terre, avec des toits en tôles, tandis que 14 % d'entre elles sont construites en terre mélangée avec de la chaume, et environ 4 % sont complètement en dur.

7.22 Le nombre estimatif approximatif des maisons et des familles qui seront touchées par le projet est indiqué. Certaines maisons sont situées juste à la limite, mais au sein de l'emprise de la route. La décision finale concernant le déplacement ou non de ces maisons sera prise par la SLRA. Selon l'évaluation actuelle, au total 275 maisons et six puits d'eau devront être déplacés. La relocalisation de ces biens se fera conformément aux procédures de la Banque et de la SLRA.

8. CADRE JURIDIQUE, Y COMPRIS LES MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS ET DE RECOURS

8.1 La loi pertinente a été promulguée le 28 février 2000. Après sa promulgation, le Conseil national de la protection de l'environnement a été créé au sein de la Direction de l'environnement. Le Conseil est chargé de faciliter la coordination, la coopération et la collaboration entre les ministères, les autorités locales et les autres organismes publics compétents dans tous les domaines relatifs à la protection de l'environnement. Aux termes de la loi susmentionnée, la Direction de l'environnement est également chargée de coordonner les activités ciblant l'environnement et sert de point focal pour les questions environnementales nationales et internationales en Sierra Leone. Conformément à ladite loi, un rapport sur l'étude d'impact environnemental (EIE) doit être établi pour certains types d'activités des projets. Les conclusions de cette étude doivent faire l'objet d'un rapport à soumettre au Directeur de la Direction de l'environnement. Toute société minière ou tout projet ciblant le secteur minier, qui est appelé à entreprendre une EIE, devra obtenir, avant le démarrage de ses opérations ou de son exécution, un permis sur le plan environnemental, dès l'approbation du rapport EIE soumis. Le Conseil peut s'opposer à la délivrance d'un tel permis, s'il estime que les activités de la société ou les activités d'exécution du projet auront des effets négatifs significatifs sur l'environnement et la communauté.

8.2 Les projets pour lesquels une EIE est requise sont énumérés dans l'annexe 1 de la loi. Aux termes de ladite loi, des règlements d'application doivent également être adoptés, conformément à l'article 34, pour définir les normes environnementales nationales, en ce qui concerne les paramètres suivants :

- la qualité de l'eau ;
- la limitation des effluents ;
- la qualité de l'air ;
- les déchets ;
- la protection de l'atmosphère ;
- la protection de la couche d'ozone ;
- la maîtrise des nuisances sonores ;
- les résidus des pesticides ; et
- les odeurs.

8.3 L'annexe 2 de la loi énumère plusieurs facteurs qui permettent de déterminer si un projet potentiel requiert la conduite d'une EIE. Ces facteurs sont repris ci-après, tels qu'ils sont présentés dans ladite annexe :

- l'impact sur la communauté ;
- le lieu d'implantation du projet ;
- la capacité du projet à transformer ou non la localité ciblée ;
- la capacité du projet à avoir effectivement ou potentiellement un impact substantiel sur l'écosystème ;
- la capacité du projet à entraîner ou non une diminution de la qualité esthétique, récréative, scientifique, historique, culturelle ou autre de l'environnement de la localité ciblée ;
- la capacité du projet à menacer ou non les espèces de la flore ou de la faune ou l'habitat de la flore et de la faune dans la localité ciblée ;
- l'envergure du projet ;
- l'ampleur de la détérioration de l'environnement ;
- la capacité du projet à entraîner ou non une augmentation de la demande de ressources naturelles dans la localité ciblée ; et
- les effets cumulés du projet et des autres activités ou projets sur l'environnement.

9. ÉLIGIBILITÉ

9.1 Trois groupes de personnes pourront prétendre à une indemnisation pour la perte de terres et d'autres biens expropriés aux fins de l'exécution du projet :

- Les personnes ayant des titres de propriété officiels sur les terres ou les autres biens expropriés, titres reconnus aux termes de la législation de la République de Sierra Leone. Au nombre des personnes qui seront ainsi déplacées, l'on pourrait

citer les personnes dont les résidences se trouvent effectivement sur le site du projet et les personnes qui seront déplacées ou qui pourront ne plus avoir accès ou encore qui auront un accès limité à leurs moyens d'existence, du fait des activités du projet ;

- Les personnes n'ayant pas de titres de propriété officiels sur les terres ou les autres biens au moment du recensement, mais pouvant prouver qu'elles ont sur ces terres ou biens des droits pouvant être reconnus en vertu du droit coutumier de la Sierra Leone. Au nombre de ces personnes, l'on pourrait citer les personnes ne résidant pas effectivement sur le site du projet, mais ayant des liens spirituels et/ou ancestraux avec les terres du site du projet, liens établis par exemple par le biais des cimetières, des forêts sacrées, des lieux de culte, etc.;
- Les personnes déplacées n'ayant pas de droits juridiques ou prétentions reconnaissables sur les terres qu'elles occupent dans la zone du projet, qui ne peuvent pas être classées dans les deux groupes décrits ci-dessus. Ces personnes déplacées auront droit à une aide à la réinstallation, en lieu et place d'une indemnisation au titre de la perte de terres, pour leur permettre d'améliorer leurs moyens d'existence antérieurs, sous réserve que ces personnes aient occupé des terres dans la zone du projet avant une date butoir déterminée. Cette date sera communiquée clairement à toutes les populations touchées par le projet (PTP).

9.2 Toutes les PTP seront indemnisées d'une façon ou d'une autre, et le taux et le montant de l'indemnisation seront convenus entre elles et les autorités compétentes. La date butoir est la date à laquelle a été conduit le recensement des personnes et de leurs biens dans la zone désignée du projet. Aucun nouveau cas de PTP ne sera pris en compte par la suite pour éviter des flux migratoires opportunistes ou à la hâte vers les terres concernées, ce qui représenterait un risque financier majeur pour le projet. Dans chaque cas, la date butoir sera déterminée en pleine conformité avec les mécanismes de règlement des différends prévus dans le présent plan de réinstallation, et cette date sera communiquée largement aux PTP potentielles et aux communautés locales environnantes.

9.3 Les personnes vulnérables sont notamment :

- les personnes handicapées ou les personnes souffrant de maladies graves ;
- les orphelins, les veuves et les personnes âgées ;
- les femmes et les enfants qui risquent d'être dépossédés de leurs ressources productives, et notamment de leurs terres, parce que le processus d'indemnisation pourrait bénéficier uniquement aux chefs de ménage hommes.

L'aide aux personnes vulnérables prendra les formes suivantes, en fonction de leurs demandes et besoins :

- Aide au cours de la procédure de paiement de l'indemnisation (accompagnement de la personne à la banque pour encaisser le chèque) ;

- Aide après le paiement pour sécuriser l'argent perçu au titre de l'indemnisation;
- Aide pour faciliter les déplacements: fourniture d'un véhicule et d'un chauffeur, facilitation du voyage, fourniture de services d'ambulance aux personnes handicapées pour leurs déplacements ;
- Aide en matière de construction : fourniture de matériaux de construction et de main-d'œuvre ou construction de maisons ;
- Soins de santé, si nécessaire, à des périodes cruciales.

10. ÉVALUATION DES PERTES ET INDEMNISATION

10.1 Autant que possible, l'expropriation des biens a été limitée au minimum, en tenant compte des options optimales pour le tracé. À certains endroits, les arbres fruitiers se trouvant dans l'emprise de la route et les lieux d'emprunt pourraient être détruits lors du défrichage du site ou de l'exploitation des carrières. Pour ce qui est des cultures, leurs propriétaires seront autorisés à effectuer la récolte avant le défrichage du site du projet. Le démarrage des travaux de construction sera programmé après la récolte.

10.2 Les structures résidentielles se trouvant dans l'emprise et devant être expropriées le long de la route du projet représentent au total environ 85 % de toutes les structures riveraines. Il y a ensuite les structures religieuses (6 %) et six puits creusés à la main et munis de pompes. Sur ces structures, 91,5 % sont achevées et occupées, 5 % ne sont pas achevées, et 3,5 % sont endommagées. Environ 71 % des structures sont construites en terre, avec des toits en tôles, et 14 % sont construites en terre mélangée avec de la chaume, tandis que 4 % environ sont complètement en dur.

10.3 Selon les estimations actuelles, au total 275 maisons et six puits d'eau devront être déplacés. La relocalisation de ces maisons devra se faire conformément aux procédures de la Banque et de la SLRA. L'exercice de vérification a montré qu'un grand nombre de propriétaires absents n'étaient pas joignables, et les informations concernant leurs biens ont été recueillies auprès de leurs proches ou des ménages voisins. Il est recommandé que pour le processus d'indemnisation, tout soit mis en œuvre pour associer directement les propriétaires réels des structures.

10.4 En dehors des zones de peuplement, tout le reste du tracé de la route est constitué de terres agricoles où il y a des champs, des arbres fruitiers tels que les palmiers à huile et les agrumiers, chaque famille cultivant moins de deux hectares. Au total, l'on a recensé 4 560 arbres fruitiers, essentiellement des manguiers et des agrumiers. Il y a en outre quelques jardins potagers où l'on cultive le concombre, l'aubergine et le piment. La décision de verser une pleine indemnisation pour la perte de ces cultures doit être basée sur le cadre d'indemnisation à adopter par la SLRA. Le plan d'action sera préparé de manière à s'assurer que les personnes touchées par le projet routier seront pleinement indemnisées en leur offrant des incitations économiques pour leur permettre d'améliorer leur niveau de vie. La responsabilité globale de la mise en œuvre du plan d'action incombe à la SLRA qui assurera la coordination avec toutes les autres institutions dans le processus de mise en œuvre et qui supervisera l'ensemble du processus d'indemnisation.

Le calendrier d'expropriation des terres sera préparé conformément à sa conception détaillée, en prenant soin de fournir les détails.

10.5 Selon les estimations actuelles, au total 275 maisons et six puits d'eau devront être déplacés. La relocalisation de ces maisons se fera dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action pour la réinstallation (PAR), et ce conformément aux procédures de la Banque. Une évaluation est cependant faite du coût du remplacement des maisons et des puits comme suit :

-	275 maisons * 3 250	= 893 750 USD
-	6 puits d'eau * 5 000	= 30 000 USD
-	Conception/services-conseils (pour le PAR)	= 26 250 USD
	Total	= 950 000 USD

10.6 Lorsque les membres de la communauté touchée ne sont pas détenteurs de titres fonciers, des levés doivent être effectués par les services du cadastre pour déterminer la base de l'indemnisation et pour régulariser et reconnaître par la suite les prétentions sur les terres concernées. Un document complet sera établi sur les individus ou les ménages touchés. Ce document doit contenir des informations telles que les données individuelles, toutes les propriétés foncières et un inventaire des biens.

10.7 L'indemnisation est remise aux individus et aux ménages bénéficiaires en espèces, en nature ou sous forme d'aide, au choix des PTP. Toutefois, en raison de l'inflation et au regard des autres réalités socioéconomiques, l'indemnisation en nature peut être encouragée. En cas de paiement en espèces, des conseils seront fournis aux ménages touchés pour s'assurer que l'argent perçu au titre de l'indemnisation est utilisé à bon escient.

10.8 Tous les biens touchés donnent droit à une indemnisation. Il en est ainsi notamment des structures tangibles telles que les bâtiments, les clôtures, les boutiques, les sanctuaires, etc. Il en est également ainsi des terres cultivées ou à cultiver. L'indemnisation dépend de l'investissement consenti, en termes de main-d'œuvre, aux prix courants des terres. Les différentes catégories de terres sont notamment les terres expropriées au titre de l'emprise et les terres utilisées temporairement pendant la durée des activités du projet.

10.9 Les structures résidentielles touchées au cours des activités du projet seront reconstruites ou indemnisées en espèces, y compris les maisons perdues du fait des activités du projet. Les PTP décideront du type et du mode d'indemnisation. Les critères d'estimation du coût de remplacement, notamment pour les terres, les maisons et les autres biens, seront uniformisés et transparents.

10.10 Les effets environnementaux et les mesures appropriées d'atténuation de ces effets, dans le cadre de la réinstallation proposée, feront l'objet d'un processus complet de suivi et d'évaluation du Plan d'action pour la réinstallation (PAR). L'objectif clé du PAR est de permettre au Gouvernement de la Sierra Leone, représenté par l'Autorité des routes de la Sierra Leone, de disposer d'un outil d'évaluation des activités de réinstallation permettant d'identifier les caractéristiques sociales et économiques des personnes touchées, d'évaluer les pertes et de

réinstaller les personnes touchées dans de nouvelles zones, même temporairement, au cas où ces personnes souhaitent une telle réinstallation. À cette fin, le PAR a identifié les difficultés potentielles liées à l'exécution du projet et a mis en place un système d'alerte précoce et des mécanismes pour surmonter ces difficultés. Ces mécanismes permettront de s'assurer que le PAR et sa mise en œuvre auront des effets positifs nets. En termes pratiques, la situation des habitants et des résidents de la zone riveraine du projet routier Lungu-Port Loko ne devrait pas être pire qu'avant.

10.11 Le suivi et l'évaluation des progrès permettront à la SLRA de déterminer, à tout moment, si la réinstallation répond aux besoins des populations identifiées lors du recensement, si les ressources sont utilisées aux fins voulues et si le processus de réinstallation est sur les rails. Afin de garantir le succès de toutes ces activités, et notamment des travaux de construction de la route, la SLRA réinstallera les résidents des maisons identifiées dans l'emprise de la route dans de nouvelles maisons construites au même lieu (mais à quelques mètres plus loin, hors de l'emprise de la route) ou dans d'autres zones appropriées et acceptées par les résidents et les ménages. Dans l'un ou l'autre cas, le suivi et l'évaluation seront des tâches essentielles. En conséquence, la SLRA et des parties tierces entreprendront respectivement le suivi interne et le suivi externe. La participation des PTP sera nécessaire à toutes les phases du suivi qui sera assuré sur une base périodique.

11. IDENTIFICATION DU SITE DE RÉINSTALLATION

11.1 Toutes les PTP ont exprimé le souhait de rester dans leur voisinage immédiat. Elles seront donc réinstallées à moins de 75 m de leur site actuel. La parcelle standard de réinstallation à des fins résidentielles sera d'une superficie d'au moins 600 m² (0,15 acre). Tel qu'indiqué plus en détails ci-dessous, cette superficie ne couvre pas les terres de cultures qui seront fournies séparément dans la majorité des cas. Toutes les parcelles doivent être desservies par une route. Toutes les maisons seront dotées de leurs propres latrines. L'approvisionnement en eau sera assuré à partir de puits munis d'une pompe manuelle et à partir du système de gouttières dont sera munie chaque maison pour recueillir les eaux de pluies ruisselant des toits.

11.2 Un titre foncier sera remis à chaque ménage réinstallé pour la parcelle résidentielle qui lui a été affectée sur le site de réinstallation. Le titre foncier sera établi soit comme un bail à long terme, soit comme un titre de propriété foncière inaliénable. Les PTP qui sont déplacées physiquement ou économiquement peuvent prétendre à l'un des deux paquets proposés pour le rétablissement des moyens d'existence, à raison d'un tel paquet par ménage.

11.3 Des services de formation et de vulgarisation seront assurés par une organisation expérimentée, présente en permanence dans la zone. Les femmes seront ciblées en tant que groupe d'intérêt spécifique, sur la base de méthodes d'engagement précises. Des services de formation et une assistance technique plus poussée seront fournis par une organisation expérimentée, présente en permanence dans la zone. Toujours au titre du présent projet, les femmes seront ciblées en tant que groupe d'intérêt spécifique, sur la base de méthodes d'engagement précises, pour des activités spécifiques et dans le domaine de la petite entreprise.

12. CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

12.1 Pour la route et son emprise, l'indemnisation sera payée une fois toutes les transactions convenues pour l'ensemble de la route, ce qui devrait se faire, dans tous les cas, avant le premier décaissement des ressources du prêt.

12.2 Après la sélection, par les ménages touchés, des options concernant l'indemnisation au titre des biens perdus, toutes les parties concernées signeront dans chaque cas un accord d'indemnisation. Les différents accords d'indemnisation établiront une distinction claire entre les modalités d'indemnisation aux termes de la législation sierra léonaise et les modalités d'indemnisation applicables dans le cas spécifique du Ministère des Travaux et de l'Habitat.

12.3 La procédure de réinstallation physique au titre du projet devra être conforme aux procédures de la Banque et de la SLRA. Les principaux éléments à prendre en compte, y compris le calendrier détaillé de mise en œuvre, sont présentés ci-dessous :

- Le PAR constitue un instrument juridique que la Banque utilisera comme une des conditions du prêt et sera discuté lors des prochaines négociations à engager avec la SLRA (en mai 2009) ;
- Il faudrait donc que le Gouvernement de la Sierra Leone s'engage à commencer à mettre en œuvre le PAR avant le démarrage effectif des travaux de construction de la route à partir des deuxième, troisième et quatrième trimestres ;
- Sur le plan logistique, il faudrait sélectionner l'entrepreneur chargé de la mise en œuvre du PAR en même temps que l'entrepreneur chargé de la construction de la route, et construire de nouvelles maisons pour remplacer celles qui se trouvent actuellement dans l'emprise de la route au moins dès le démarrage des travaux de construction préliminaires de la route (fin 2009) ;
- Il faudrait également que la SLRA, à sa discrétion, construise ou loue un ou deux bâtiments communautaires temporaires pleinement équipés, tous les 10 km, pour loger certaines familles (certains ménages) pendant la période de reconstruction de leurs maisons (étant entendu que la reconstruction de chaque maison pourrait durer environ trois mois ?), en attendant l'achèvement des travaux de construction pour que les personnes touchées emménagent dans les nouvelles maisons. (La distance de 10 km a été sélectionnée pour donner aux personnes déplacées la possibilité de rester dans la zone où elles vivent et de continuer de vaquer à leurs occupations quotidiennes, par exemple aller à l'école, etc.) ;
- Après l'achèvement de la construction du premier groupe de maisons, la SLRA entamera celle du deuxième groupe, en veillant toujours à ce que les travaux de construction ne démarrent pas avant que les PTP n'aient déménagé pour rejoindre les installations temporaires et à ce que les nouvelles maisons soient construites hors de l'emprise de la route. Au cas où la route est construite en deux lots, la même méthodologie doit s'appliquer simultanément à tous les deux lots ;

- À la fin des travaux de construction de la route, les PTP devraient déjà avoir emménagé dans les nouvelles maisons.

12.4 Le calendrier indicatif de mise en œuvre est présenté ci-dessous:

Actions	2008/2009		2010		2011	
	4eT-1&2 T	3 & 4 ^e T	1 ^{er} &2 ^e T	3 ^e & 4 ^e T	1 ^{er} & 2 ^e T	3 ^e & 4 ^e T
1. PAR achevé, PT informées, Négociations, Approbation du Conseil	■	■				
2. Enquête recens. & sensibilisation	■					
3. Conduire une enquête socioéconomique	■					
4. Obtenir les autorisations		■				
5. Approuver l'acquisition de nouvelles terres		■				
6. Signer les contrats entre les PT et les autorités locales		■				
7. Finaliser les stratégies d'indemnisations et de		■				
8. Parachever les sites et commerciaux de relocalisation temporaire		■				
9. Fixer les niveaux d'indemnisation		N/A				
10. Verser les indemnisations	A	N/A				
11. Parachever la construction des nouvelles de réinstallations		■				
12. Transférer les PT vers les nouvelles maisons. La construction de la route		■				
13. Démolition des bâtiments						
14. Réinstallation des PT		■				
Construction de route achevée						■

13. SUIVI ET ÉVALUATION

13.1 Le suivi et l'évaluation sont des composantes clés du PAR. La SLRA sera chargée du suivi du calendrier de mise en œuvre et veillera à ce que chaque activité soit entreprise à temps. La SLRA sera également chargée du suivi global du PAR, en recourant à des mécanismes de suivi aussi bien internes qu'externes.

13.2 Le suivi visera à documenter les différends spécifiques ou les situations difficiles découlant de la mise en œuvre des programmes de réinstallation et d'indemnisation, et à faciliter les enquêtes à ce sujet. Le suivi évaluera l'efficacité de l'exécution du projet pour déterminer s'il est nécessaire d'apporter des changements.

Indicateurs de suivi

13.3 Pour faciliter les processus de suivi et de participation, il peut être proposé d'utiliser des mécanismes intégrés au projet et des indicateurs de performance clés dans les activités de suivi. Les indicateurs de performance clés à utiliser sont indiqués dans le tableau ci-dessous:

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS POUR LE SUIVI DU PAR

Domaine de préoccupation	Personnes touchées par le projet	Mesures d'atténuation à prendre	Observations
Qualité de vie/moyens d'existence	Tous les résidents et occupants des maisons identifiées	Acquisition de terres par la SLRA aux fins de réinstallation Aide de la SLRA à la réinstallation Construction de nouvelles maisons par la SLRA sur de nouvelles terres Évaluation des vieilles maisons par la SLRA et réinstallation de leurs occupants dans des maisons de qualité équivalente ou meilleure Partage de l'information avec les PTP, si nécessaire	
Perte de biens	Parties prenantes	Aucun bien ne sera perdu sans être remplacé. Il en sera ainsi des pompes à eau/points d'eau et des arbres de valeur (pour la médecine, le commerce et les cultures)	Une indemnisation peut être envisagée pour les arbres présentant une valeur pour le commerce et garantissant des revenus
Santé publique (hygiène et assainissement) et VIH	Parties prenantes et résidents	Les nouvelles maisons devront être équipées d'un système d'approvisionnement en eau potable, de toilettes et d'un système de drainage. Le projet procédera aussi à la sensibilisation sur le VIH	La mission de la Banque a noté un nombre élevé de grossesses chez les adolescentes dans la zone
Économie	Commerçants et grand public	La nature et le type de transactions économiques changeront : volume des transactions, clients et usagers de la route ; biens et services faisant l'objet de	

		transactions (par exemple les produits agricoles périssables à destination de Freetown) ; efficacité de la prestation de services ; accroissement de la rentabilité par commerçant et usager de la route.	
Réduction des accidents	Aussi bien les résidents que les usagers des véhicules	Les nouvelles maisons seront à une plus grande distance de la route, accroissant ainsi la sécurité ; les usagers des véhicules disposeront d'une meilleure route, ce qui réduira donc le risque d'accidents	

13.4 Ces indicateurs de performance clés seront ajoutés à la matrice du cadre logique et peuvent être utilisés pour le suivi de l'efficacité du Plan d'action pour la réinstallation (PAR).

Audits de la conformité et de l'achèvement

13.5 Les audits indépendants de la conformité et de l'achèvement seront axés sur l'évaluation de la conformité aux exigences prescrites dans le Plan de réinstallation, la législation nationale pertinente et les politiques de la BAD.

Revue de la conformité

13.6 Les objectifs de la revue de la conformité (à conduire sur une base trimestrielle) sont les suivants : i) évaluer dans quelle mesure la qualité de vie et les moyens d'existence des communautés touchées sont rétablis, sur la base des conclusions de l'évaluation susmentionnée des objectifs ; ii) vérifier l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de rétablissement et d'amélioration de la qualité de vie des PTP ; et iii) évaluer la conformité globale avec les prescriptions du Plan de réinstallation et des lois et politiques pertinentes. Les rapports de suivi seront établis par un cabinet indépendant et soumis à la SLRA.

Audit de l'achèvement

13.7 Après l'achèvement de toutes les activités liées à l'expropriation et/ou à l'indemnisation, les PTP seront consultés dans le cadre d'une enquête. L'objectif de l'enquête sera d'évaluer l'impact des mesures mises en œuvre et de vérifier si les engagements en matière de réinstallation, le Plan de réinstallation, les politiques applicables et le processus d'indemnisation peuvent être considérés comme achevés. Les résultats de l'enquête et des ateliers organisés seront présentés dans le rapport d'achèvement du projet qui sera préparé par la SLRA.

Conduite de l'évaluation des résultats

13.8 La SLRA organisera des ateliers sur l'achèvement du projet à l'intention des organismes gouvernementaux, des ONG et des représentants des PTP après l'achèvement des activités liées à

l'expropriation et/ou à l'indemnisation, mais avant la clôture du projet. L'objectif de ces ateliers est d'évaluer les progrès accomplis dans l'exécution des activités, de proposer des mesures correctives, si nécessaire, et de résoudre les questions en suspens. La DUR désignera également un cabinet expérimenté pour entreprendre deux revues d'évaluation, sur la base d'indicateurs quantitatifs. La première revue sera entreprise à mi-parcours de la mise en œuvre du Plan de réinstallation. La deuxième aura lieu deux ans après l'achèvement de la mise en œuvre du Plan de réinstallation, lorsque le rétablissement des moyens d'existence aura été réalisé complètement ou sera sur le point de l'être.

14. CONCLUSION ET RECOMMANDATION

14.1 L'analyse des aspects sociaux, économiques, environnementaux et juridiques des principales questions liées à l'expropriation des biens pour cause d'utilité publique a servi de base à l'élaboration d'un document pratique et complet qui pourrait être mis en œuvre facilement. Les personnes vulnérables n'ont pas été oubliées dans cet exercice. En fait, la transparence et la communication sont les voies préférées pour l'amélioration des conditions de vie des populations, et notamment des pauvres. La mise en œuvre du présent Plan de réinstallation contribuera à alléger la peine découlant de l'expropriation.

14.2 Il est recommandé que les autorités compétentes chargées de l'exécution du présent projet mettent en place des mécanismes de suivi pour réduire au minimum les déplacements, suivre le paiement en temps voulu de l'indemnisation, et explorer les voies et moyens de faire participer les PTP à l'exécution du projet, au cours des phases de construction et d'entretien.

**RAPPORT DE SYNTHÈSE DE L'ATELIER DES PARTIES PRENANTES TENU À
PORT LOKO LE 29 NOVEMBRE 2008 SUR LE PROJET ROUTIER LUNGI-PORT
LOKO**

1. Introduction

La mission de la Banque africaine de développement, qui a été dépêchée en Sierra Leone du 24 novembre au 12 décembre 2008 pour préparer le projet routier Lungi-Port Loko, en partenariat avec l'Autorité des routes de la Sierra Leone, a organisé le 29 novembre 2008 un atelier d'une durée d'un jour, à l'intention des parties prenantes. Ont pris part à cet atelier une centaine de représentants des ministères compétents de la Sierra Leone, sous la conduite du Ministre des Travaux, de l'Habitat et de l'Infrastructure ; les acteurs clés du secteur du transport ; les représentants de la société civile ; les représentantes des associations des femmes et les représentants des groupes agricoles ; les représentants des ONG présentes dans la zone du projet, et notamment de celles qui s'intéressent aux questions sociales et environnementales liées au développement de l'infrastructure ; et les représentants des autorités et des communautés locales de toutes les trois chefferies se trouvant dans la zone d'influence du projet. Il convient de mentionner que les femmes étaient suffisamment représentées à cet atelier (45 % des participants étaient des femmes).

2. Objectif

L'atelier visait à engager des consultations avec les bénéficiaires du projet et à leur expliquer les avantages devant découler du projet. L'atelier visait également à partager l'information sur les effets environnementaux et sociaux potentiels identifiés lors de l'enquête conduite par la Banque au cours de la mission dépêchée dans le pays et sur les voies et moyens de s'attaquer à ceux d'entre eux qui étaient considérés comme négatifs pour la qualité de vie des personnes touchées par le projet et pour l'environnement.

3. Questions examinées

La mission de la Banque a présenté des communications sur des sujets allant de l'historique et de l'état actuel du projet aux préoccupations sociales et environnementales y afférentes. Ses interlocuteurs se sont félicités du projet, estimant que la route devrait promouvoir, entre autres, le commerce des produits agricoles à Freetown. Les différentes parties prenantes se sont déclarées prêtes à coopérer avec le Gouvernement et à œuvrer de concert avec lui pour rendre ce projet réalisable.

Le projet n'aura pas d'effets négatifs directs ou indirects majeurs tel que la propension à l'érosion et la formation de zones humides ou d'autres zones d'importance régionale. Des consultations ont également été menées avec des groupes restreints pour discuter de questions spécifiques relatives à l'égalité entre les hommes et les femmes, au VIH/sida, au paludisme et aux grossesses chez les adolescentes, ainsi que de questions sanitaires et sociales.

Au cours de l'atelier, de nombreux participants ont exprimé leur préoccupation au sujet du processus d'indemnisation/réinstallation et de l'ampleur de l'expropriation des terres. Toutefois, seules les personnes dont les biens se trouvent dans un rayon de 30 m à partir du centre de la route existante seront touchées.

Une recommandation majeure de la réunion des parties prenantes porte sur la détermination de tous les acteurs, y compris les populations, à œuvrer de concert pour réduire au minimum les effets négatifs et maximiser les effets positifs de la route, que ces effets soient d'ordre environnemental, social ou sexospécifique. La question de l'expropriation des biens et de la réinstallation a été traitée par la SLRA, au nom du Gouvernement de Sierra Leone. Un des temps fort de l'atelier a été la séance consacrée aux questions et aux réponses/commentaires. Au cours de cette séance, les participants ont exprimé leurs désirs/besoins au titre du projet et ont fait part de leurs idées sur la façon dont le projet bénéficiera aux communautés vivant le long de la route, en particulier pour ce qui est du commerce et de l'agriculture, ainsi que de l'évacuation rapide des produits périssables en direction de Freetown. La route du projet peut également faciliter le transport à Freetown en provenance et à destination de l'aéroport, en plus d'ouvrir un corridor entre la Sierra Leone et la Guinée. Toutefois, des préoccupations ont été exprimées au sujet de la question de l'indemnisation des personnes touchées par le projet, qui devrait être soigneusement traitée par le Gouvernement de Sierra Leone.

Pour ce qui est des questions relatives au changement climatique, la réunion des parties prenantes a offert une tribune appropriée pour poser quelques questions sur le phénomène du changement climatique et ses aspects/caractéristiques. La température dans la zone du projet est en effet plus élevée qu'il y a cinq ans, alors que les précipitations sont plus fortes et que les saisons des pluies ont tendance à durer plus longtemps, à changer de date et à devenir plus fréquentes.

4. Mesures proposées

Pour ce qui est des questions relatives à l'égalité entre les hommes et les femmes, au VIH/sida, au paludisme et aux grossesses chez les adolescentes, ainsi que des questions sanitaires et sociales connexes, la conception du projet prévoit une sous-composante relative à la sensibilisation sur ces questions.

S'agissant du processus d'indemnisation/réinstallation et de l'ampleur de l'expropriation des terres, la Banque exigera comme condition à remplir pour le premier décaissement du don, la preuve de la mise en œuvre effective du processus d'indemnisation des personnes touchées par le projet. Au titre du projet, un Plan d'action pour la réinstallation (PAR), d'un coût de 950 000 USD, a été préparé.

Enfin, pour ce qui est des questions relatives à l'environnement et au changement climatique, le projet prévoit des mesures d'atténuation dont le coût est de 350 000 USD.

5. Conclusion

La conclusion à tirer des diverses analyses ci-dessus est que le projet routier constitue une priorité du Gouvernement et du peuple de la Sierra Leone, et que la Banque a l'occasion d'apporter une contribution fondamentale à l'amélioration de la qualité de vie des populations de la zone du projet.