

Langue : Français
Original : Anglais



**AFRICAN DEVELOPMENT
BANK GROUP**

**PROJET : PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE DES
CORRIDORS RÉGIONAUX DE LA SOMALIE (SRCIP)**

PAYS : SOMALIE

**RÉSUMÉ DE L'EIES ET DU PAR RELATIFS AU PROGRAMME PROPOSÉ
D'INFRASTRUCTURE DES CORRIDORS RÉGIONAUX DE LA SOMALIE
(SRCIP)**

Date : mars 2019

Équipe de
préparation

Chef d'équipe : J. KATALA, Ingénieur des transports supérieur, RDGE.3
E. CHIEGINA, Consultant, Transport/ Somalie, RDGE3

Membre de l'équipe E&S : E.B. KAHUBIRE, Chargé du développement social, RDGE4 /SNSC

INTITULÉ DU PROJET : Programme d'infrastructure des corridors régionaux de la Somalie (SRCIP)

NUMÉRO DU PROJET : P-SO-DBO-005

PAYS : SOMALIE

CATÉGORIE : 1

1. INTRODUCTION

1.1. La Somalie possède un réseau routier d'environ 21 933 km de long, dans un état allant de mauvais à très mauvais. 90 % des routes principales desservant les principales régions, y compris celles relevant du SCRIP, se sont dégradées et ont dépassé leur durée de vie nominale de 30 ans (Plan national de développement, 2017-2019). Les nombreuses années de conflit armé prolongé et la mise en place récente d'un faible gouvernement fédéral, se sont traduites par des retards considérables dans l'entretien des infrastructures routières du pays. Dans un tel contexte, le développement à long terme du secteur des infrastructures dépend en grande partie de la communauté internationale, en plus de l'aide humanitaire apportée au processus de redressement et de développement durable de la Somalie.

1.2. De manière générale, le secteur routier pâtit de sérieuses contraintes budgétaires du fait de l'incapacité du pays à accéder à un financement international pour des projets d'infrastructure de grande envergure, ce qui limite également les possibilités d'investissement dans le secteur routier. Outre l'absence d'un mécanisme centralisé de coordination et de réglementation, le caractère irrégulier des activités de développement du secteur entrave la concrétisation de la vision nationale à long terme, étayée et mise en œuvre par une approche systématique de la planification des infrastructures nationales à long terme. Par ailleurs, l'entretien des investissements d'infrastructure ne fait pas l'objet d'une allocation budgétaire significative.

1.3. L'objectif de développement du Programme d'infrastructures des corridors régionaux de la Somalie (SRCIP) est d'appuyer et d'accélérer la croissance économique de la Somalie en fournissant des moyens de transport améliorés, fiables et d'un bon rapport coût-efficacité, dans l'optique d'améliorer la connectivité, l'accessibilité aux services et au transport des personnes et des biens, contribuant de ce fait au développement économique et social ainsi qu'au renforcement de la stabilité du pays dans son ensemble. En outre, le programme vise à renforcer la gestion du secteur routier aux niveaux national et régional en renforçant les capacités des institutions fédérales et régionales en charge de la gestion des infrastructures routières.

1.4. Le projet prévoit la réhabilitation et la construction de quatre routes prioritaires retenues pour faire l'objet d'intervention, à savoir :

- i. route bitumée existante BeledWeyne-Galkayo, longue de 327 km, et d'une largeur de 7,3 m (intervention proposée : réhabilitation et traitement de surface à triple bitume –TST – du tronçon sélectionné de 90 km) ;

- ii. route bitumée existante Galkayo-Garowe, longue de 240 km, et d'une largeur de 7,3 m (intervention proposée : réhabilitation et traitement de surface à triple bitume –TST – du tronçon sélectionné de 85 km) ;
- iii. route de desserte Galkayo-Hobyo, longue de 241 km, et d'une largeur de 3,65 m (intervention proposée : construction d'une nouvelle route en gravier compacté, d'une longueur de 100 km) ;
- iv. Piste existante Luuq, Ganane-Dolow, d'une longueur de 80 km, et de 7,3 m de large (intervention proposée : réhabilitation et aménagement des 80 km en une route en gravier compacté).

Une grande partie des investissements dans le programme des routes et des transports dans les grandes villes peut procurer des avantages en termes de moyens de subsistance, d'échanges commerciaux et de transferts monétaires à une population déjà pauvre/vulnérable. On s'accorde à reconnaître que cette intervention pourrait contribuer à créer des emplois, à établir des liens entre les marchés et à réduire le coût des activités commerciales, rendant en conséquence les entreprises somaliennes plus compétitives.

1.5. Compte tenu des caractéristiques de la zone du projet et de la nature des travaux et des services à exécuter, la composante de travaux de génie civil du projet sera exécutée individuellement par le biais de la procédure traditionnelle de **conception-appel d'offres-construction**. En faisant de chaque projet routier un lot « autonome », les tâches et les travaux concernant les différentes routes peuvent commencer simultanément après avoir dûment pris en compte les risques liés à la sécurité dans chaque zone du projet. Pour renforcer la gestion du secteur routier, le projet fournira une assistance technique et un renforcement des capacités au MPWR & H du Gouvernement fédéral de Somalie (FGS) et aux ministères des travaux publics de Galmudug, Hirshabelle, Jubaland, Puntland et de l'État du Sud-Ouest.

1.6. Exigences en matière d'EIES : conformément à la politique sur le système de sauvegardes intégré et aux procédures d'évaluation environnementale et sociale du Groupe de la Banque, le projet est classé dans la catégorie 1. La justification de cette catégorisation tient à ce qui suit : i) la portée du projet (plus de 50 km) ; ii) la présence de récepteurs environnementaux sensibles dans la zone du projet. **Lors de l'évaluation, l'on a constaté que la Somalie ne disposait pas de lignes directrices relatives à l'évaluation d'impact environnemental et social, vu la situation fragile/politique qui prévalait dans le pays.** Par conséquent, en l'absence de telles directives aussi bien au niveau national que des États, le rapport d'évaluation d'impact environnemental et social au titre du Programme d'infrastructure des corridors régionaux envisagé avait été préparé en conformité avec le Plan national de développement de la Somalie, en mettant particulièrement l'accent sur les visions, plans et initiatives des États fédérés de Somalie (2017-19) et en s'inspirant des dispositions des Directives de la Banque africaine de développement en matière de sauvegardes environnementales pour les projets d'infrastructures financés par l'institution, du profil environnemental pays de la Somalie à l'intention des partenaires de développement afin d'intégrer l'évaluation environnementale dans le cycle de projet lorsque les législations spécifiques sur l'environnement sont éparses et inexistantes. Ainsi, l'étude s'est essentiellement fondée sur les directives internationales d'évaluation environnementale de la BAD, du PNUE, de la Banque mondiale et de la FAO, complétées par des indicateurs locaux spécifiques permettant d'harmoniser les seuils d'impact sur l'environnement.

2. CADRE POLITIQUE, LÉGAL ET ADMINISTRATIF

2.1. La constitution actuelle de la Somalie traite des questions relatives à la gestion de l'environnement, notamment en ses articles ci-après :

- a. L'article 24 garantit des relations de travail équitables et offre une protection contre la dégradation de l'environnement ;
- b. L'article 25 stipule que « [chaque Somalien] a droit à un environnement qui ne soit pas nocif pour sa santé et son bien-être et qui doit être protégé de la pollution et des matériaux dangereux ». Il indique en outre que « [chaque Somalien] a droit à une part des ressources naturelles du pays, lesquelles doivent être protégées contre une exploitation excessive et dommageable ».
- c. Le droit à la propriété et le droit à réparation sont abordés dans les alinéas 1 et 2 de l'article 26 qui stipulent ce qui suit :
 - toute personne a le droit de posséder, d'utiliser, de jouir, de vendre et de transférer des biens ;
 - l'État peut procéder à une expropriation de biens seulement si cela est dans l'intérêt public ;
 - toute personne dont les biens ont été acquis au nom de l'intérêt public a le droit d'être indemnisée équitablement par l'État, comme convenu par les parties ou décidé par un tribunal.
- d. L'article 43 fournit des directives pour l'élaboration de politiques visant à garantir que « les terres soient utilisées sans leur causer de dommages ».
- e. L'article 45 souligne la responsabilité qui incombe au gouvernement d'accorder la priorité à « ... la protection, la conservation et la préservation de l'environnement contre tout ce qui pourrait nuire à la biodiversité naturelle et à l'écosystème ». Cet article mentionne également le devoir de la population « ... de préserver et d'améliorer l'environnement et de participer à la mise en valeur, à la mise en œuvre, à la gestion, à la conservation et à la protection des ressources naturelles et de l'environnement.

2.2. Les lois spécifiques contenant des dispositions qui prévoient la protection sociale et environnementale sont :

- a. Loi n° 65 du 18 octobre 1972 portant promulgation du Code du travail.
- b. Loi sur la pêche en Somalie (Loi n°23 du 30 novembre 1985)
- c. Loi sur les eaux nationales de la Somalie du 11 novembre 2017.

Parmi les États membres fédéraux traversés par les corridors, le Puntland a promulgué plusieurs lois relatives à l'environnement. L'article 96 de la Constitution de l'État traite de la protection de l'environnement et inclut des éléments essentiels tels que la déforestation, l'érosion des sols et la pollution, ainsi que l'interdiction de l'urbanisation des terres inadaptées. Le gouvernement du Puntland a promulgué les réglementations, politiques et stratégies environnementales suivantes :

- a. Politique environnementale (2014) ;
- b. Loi sur la gestion de l'environnement (2016) ;
- c. Loi et règlement sur l'EIE (2016) ;
- d. Stratégie en matière de changement climatique du Puntland (2016).

2.3. Au plan international, la Somalie a ratifié la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et le Protocole de Kyoto. Au nombre des autres conventions internationales importantes auxquelles le pays est signataire figurent :

- a. La Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) ;
- b. La Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (Convention de Nairobi) ;
- c. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ;
- d. La Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden ;
- e. La Convention relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage.

2.4. Le projet déclenche toutes les sauvegardes opérationnelles de la Politique de la Banque africaine de développement en matière de système de sauvegardes intégré, à savoir :

- *Sauvegarde opérationnelle 1* : évaluation environnementale et sociale – le projet s'inscrit dans la Catégorie 1 qui requiert une évaluation environnementale et sociale complète.
- *Sauvegarde opérationnelle 2* : réinstallation involontaire : acquisition de terres, déplacements de populations et indemnisation – le projet entraînera la réinstallation involontaire et un plan d'action de réinstallation a été élaboré.
- *Sauvegarde opérationnelle 3* : biodiversité et systèmes écosystémiques – la zone du projet comprend des systèmes d'eau, des forêts et des communautés, l'application de la hiérarchie des mesures d'atténuation est essentielle pour assurer la durabilité du projet.
- *Sauvegarde opérationnelle 4* : prévention et contrôle de la pollution, matières dangereuses et utilisation efficiente des ressources – le projet aura recours à des matières dangereuses qui devront faire l'objet d'une bonne manipulation de façon à réduire au minimum la pollution.
- *Sauvegarde opérationnelle 5* : conditions de travail, santé et sécurité – le projet est exécuté dans le cadre d'un contrat et le bien-être et la sécurité des travailleurs sont essentiels au succès du processus de mise en œuvre.

2.5. Les dispositions administratives et institutionnelles pour la gestion environnementale de tous les secteurs en Tanzanie se trouvent dans la loi N°20 de 2004 sur la gestion de l'environnement. La loi mentionne sept (7) institutions, dont le ministre de l'Environnement qui est chargé de l'administration de toutes les questions liées à l'environnement. Les institutions juridiques en matière de gestion environnementale comprennent le Comité consultatif national sur l'environnement, le ministre responsable de l'Environnement, le Cabinet du vice-président, le Directeur de l'environnement, le Conseil national de gestion de l'environnement (NEMC) et les ministères sectoriels. La loi N°9 de 1997 sur l'administration régionale prévoit la supervision par les Commissaires régionaux des Secrétariats régionaux, les Commissaires de district supervisant directement les Conseils de district. Les autorités locales supervisent les processus de planification locaux, y compris l'établissement de politiques environnementales locales.

3. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET

3.1. Le SRCIP prévoit la réhabilitation de plusieurs corridors routiers de la Somalie dans les États de Hirshabelle, de Galmudug, de Puntland, et de Jubaland de Somalie (voir figure ci-dessous). Au cours de la première phase du projet, il est proposé que l'ensemble du tronçon routier ne soit pas réhabilité, mais seulement certaines parties.



- Route Beledweyne-Galkayo, 327 km. Réhabilitation et revêtement par une couche de bitume d'un tronçon de 90 km
- Route Galkayo-Garowe, 240 km. Réhabilitation et revêtement par une couche de bitume d'un tronçon de 85 km
- Route de desserte Galkayo-Hobyso, 241 km. Aménagement d'un tronçon de 100 km en une route en gravier
- Piste Luuq-Dolow, 80 km. Aménagement de l'ensemble des 80 km en une route en gravier compacté

3.2. S'agissant de la route Beledweyne-Galkaiyo, sur une longueur de 395,2 km, un tronçon de 90 km a été retenu pour faire l'objet de construction. Le tableau 1 présente des informations similaires pour les autres routes. Le choix de ces routes a été effectué lors de consultations menées pendant l'élaboration du Plan national de développement de la Somalie pour 2017-2019. Les critères ayant présidé au choix de ces routes étaient les suivants : 1) connectivité entre les différentes régions de la Somalie et 2) contribution à la croissance économique et au développement. Les environs de ces corridors et de la zone en général ne sont pas densément habités et ont des frontières reconnues mais parfois contestées délimitant la propriété ou des zones d'influence de différents clans nomades somaliens. On rencontre des établissements humains dispersés, de petite à moyenne taille, le long des corridors, notamment des villes et des villages qui comptent également une petite population. Étant donné qu'il s'agit de routes existantes, des impacts environnementaux et sociaux négatifs de moindre importance sont prévus et leur aménagement devrait contribuer positivement au développement social et économique des zones situées autour du corridor et de l'ensemble de la Somalie. L'état actuel de délabrement des routes s'explique par l'absence d'entretien routier sur ces tronçons depuis plus de 30 ans, ce qui entrave la circulation des personnes et des biens dans les corridors. L'insécurité dans certaines parties du corridor pourrait entraver ou ralentir l'exécution du projet.

3.3. La route Beledweyne-Galkaiyo est un tronçon important du corridor nord-sud (NS) de la Somalie, qui couvre Mogadiscio-Jowhar-Beledweyne-Galkaiyo, et constitue une liaison essentielle du réseau de routes principales menant à l'Éthiopie et au nord de la péninsule de Somalie. Elle relie le sud de la Somalie à l'Éthiopie (via Beledweyne et Feerfeer). Vers le sud, la route donne accès à la région de Shabele et à celle de Benadir, où se trouvent la capitale du pays et le principal centre d'affaires, Mogadiscio. Cette route offre de grandes opportunités commerciales pour les marchandises en provenance de l'intérieur. La vallée de la Shabelle est une zone à fort potentiel d'agriculture intensive et l'amélioration de l'accès à cette zone permettra de relever sa situation nutritionnelle et de renforcer la sécurité alimentaire du pays. La route stabiliserait également la zone en rendant les opérations de maintien de la sécurité plus faciles et plus efficaces. Cette route revêtue bitumée a une longueur totale de 395,2 km et relie les villes de Beledweyne dans l'État de Hirshabelle et de Galkaiyo dans l'État de Galmudug (route A, figure 2). Une partie de cette route (Beledweyne-Matabaan) se trouve dans l'État de Hirshabelle et le reste de la route, dans l'État de Galmudug.

3.4. La route Galkaiyo-Garowe est bitumée et couvre une distance de 229,4 km entre Galkaiyo et la ville de Garowe dans les États de Galmudug et de Puntland. Cette route est un prolongement du corridor nord-sud. Galkaiyo est située dans la région de Mudug au centre-nord de la Somalie. Et la ville est divisée en deux zones administratives situées dans les États de Galmudug et de Puntland. La zone contrôlée par le Puntland comprend les sous-districts de Garsoor, Horumar et Israac, tandis que le sous-district de Wadajir est administré par l'État de Galmudug. Garowe, la capitale de l'État de Puntland, est située dans la vallée de Nugaal et délimitée par de hauts plateaux s'élevant progressivement dont la partie occidentale est traversée par plusieurs vallées et cours d'eau asséchés. À Galkaiyo, il n'existe pas de structures permanentes sur l'emprise, mais quelques vendeuses. Dans le sens de Garalk, à partir de Galkaiyo, la communauté a pris l'initiative de réhabiliter 1 km de la chaussée bitumée. Après le kilomètre réhabilité par la communauté, la dégradation du bitume devient visible, de même que le mode d'utilisation décrit précédemment par les automobilistes, qui conduisent sur le bas-côté ou créent des déviations pour éviter les ondulations. L'emprise est généralement dégagée dans les petits établissements humains dans le sens de Garowe.

3.5. Il en est de même pour une localité comme Cagaaran, créée en 1996 par des clans originaires du Puntland revenus de l'Éthiopie. Dans cette zone, autour du village de Buur Salax, il y a un croisement avec une route qui se dirige vers l'Éthiopie, ce qui pourrait en faire un corridor transfrontalier. Dans cette section, jusqu'à la ville de Bacaad Weyne, le bitume est dans un état hétérogène allant de passable à complètement endommagé. Non loin de cette section de la route, il

existe un camp de PDI avec des maisons permanentes construites en dur. À l'entrée du village de Harfo, la route est officiellement déviée sur une distance de 80 km, du village de Harfo à Jalam en raison des travaux d'aménagement financés par la GIZ, l'agence de développement allemande. Le projet de réhabilitation a été annulé en septembre 2018 à la suite de plusieurs mois de différends concernant des retards dans l'exécution du projet liés à la passation des marchés et à un démarrage tardif. L'approche adoptée pour la réhabilitation du bitume dans cette section est mixte et va du fraisage et du revêtement à la reconstruction complète. Dans le sens de la ville de Burtinle et à l'intérieur de la ville elle-même, le bitume est très usé et les bordures de la route ne sont plus identifiables.

3.6. Tronçon Galkaiyo-Hobyo : cette route de gravier a une longueur de 264 km et relie Galkaiyo à la ville portuaire de Hobyoy, dont la construction du port est à l'étude. Des engagements de financement ont été pris par le gouvernement du Qatar. En tant que telle, cette route de desserte deviendra bientôt un important corridor reliant le port à l'Éthiopie. Le SRCIP prévoit la construction d'une nouvelle route de desserte qui relierait Galkaiyo au port de Hobyoy. Le corridor routier reliant le port maritime de Hobyoy à Galkaiyo (en direction de Goldogob en Éthiopie) complète le port maritime de Hobyoy en tant que passerelle vers l'arrière-pays de la Corne de l'Afrique et même l'Afrique de l'Est. Relier le réseau des routes nationales somaliennes à Galkaiyo et le projet de port à Hobyoy et à Galdogob, à la frontière éthiopienne, est extrêmement avantageux pour les besoins commerciaux de la région de l'Ogaden en Éthiopie.

3.7. Cette intervention viendra compléter les efforts en cours visant à construire le port de Hobyoy. Il est envisagé que la route de desserte constitue une voie essentielle pour les exportations de bétail de l'arrière-pays et améliore l'approvisionnement de l'intérieur en poisson, offrant ainsi des moyens de subsistance durables aux communautés de pêcheurs locaux. Cette route monte vers la ville de Wasiil en passant par des ravins et descend vers l'océan Indien en passant par des pâturages plats. Le point de départ de la route à partir de Galkaiyo n'est pas clair car il ne semble pas y avoir d'emprise bien définie, mais les zones environnantes ne sont pas occupées. Cette région est très peu peuplée et compte quelques villages sur la route. À partir de Galkaiyo, le point de départ de cette route n'est pas clair. La communauté s'efforce actuellement de construire une route de gravier de Hobyoy à Galkaiyo. Jusqu'à présent, 60 km de route de gravier ont été construits à l'initiative de la communauté. L'organisation communautaire locale, GOB, qui gère le projet de construction est financée par des contributions de la population locale et de la diaspora. Les activités de cette organisation communautaire ne se limitent pas uniquement à la construction de routes, mais incluent également la dispensation d'une formation technique et professionnelle aux jeunes.

3.8. Le tronçon Luuq-Dolow : cette route relie les villes de Luuq et Dolow situées dans la région de Gedo, dans l'État de Jubaland. La construction de la route Luuq-Dolow contribue à la réhabilitation générale du corridor routier Mogadiscio-Baidoa-Afgoye-Dolow. La ville de Luuq est située sur un large méandre du fleuve Juba, à près de 70 km du Sud-Est de la ville de Dolow, située sur la rive de la rivière Dawa qui se jette dans la rivière Ganaale Dorya pour former le fleuve Juba. La frontière entre la Somalie et l'Éthiopie se situe au milieu de la rivière Dawa et la borne se trouve sur le pont. Cette intervention viendra compléter les efforts en cours pour la réhabilitation de la route de Mogadiscio à Afgoye. Afgoye est une ville du Sud-Ouest de la Somalie dans la région basse de Shebelle, une région agricole très productive. D'autre part, Baidoa, est la capitale de l'État du Sud-Ouest et fait partie de la région de la Baie de San Francisco, également importante et productive du point de vue de l'agriculture. Ainsi, une liaison éventuelle entre Dolow et Baidoa et, à terme, Afgoye réduira les coûts de transport sur ce tronçon d'un important corridor routier en Somalie pour les expéditions de produits alimentaires vers le nord.

3.9. La route Mogadiscio-Baidoa-Afgoye-Dolow est reliée à la route principale des villes de mandera et d'Elwak au Kenya (et également de Dolow en Éthiopie), qui sert à l'exportation de produits agricoles tels que les graines de sésame. Cette route contribuera à la stabilisation des États du Sud-Ouest et du Jubaland, créant ainsi un environnement favorable au maintien de la sécurité en Somalie. Deux routes relient Dolow à Luuq. Une route bitumée aujourd'hui dégradée, construite pendant la période coloniale italienne, et une piste. L'ancienne route bitumée (des traces de bitume sont encore visibles) a une longueur de 71,9 km. L'absence d'entretien a entraîné la dégradation du revêtement de bitume et exposé la fondation et le sous-bassement à certains endroits. En raison de l'état de la route, les populations utilisent une piste, principalement parallèle à l'ancienne route bitumée mais un peu plus longue (90 km). La route saisonnière longe l'ancienne route bitumée, de gauche à droite en fonction des obstacles rencontrés sur la route. La piste est utilisée pendant la saison sèche pour éviter les aspérités de la route bitumée en lambeaux. Cependant, comme la piste devient impraticable pendant la saison des pluies, les conducteurs se rabattent sur la route bitumée dégradée.

4. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

4.1. Située dans la Corne de l'Afrique, entre les latitudes 2° S et 12° N et les longitudes 41° et 52° E, la Somalie est limitée par Djibouti au Nord-Ouest, le Kenya au Sud-Ouest, le golfe d'Aden au Nord, l'océan Indien à l'Est et l'Éthiopie à l'Ouest. Le pays a une superficie de 637 655 km².

4.2. Le climat de la Somalie varie d'aride à semi-aride et de tropical à subtropical, selon la situation géographique. Le climat varie selon les régions tropicales et subtropicales, et arides et semi-arides. Les températures à l'intérieur des terres avoisinent en moyenne 28°C, mais peuvent atteindre 0°C dans les zones de montagne et 47°C le long de la côte. Les précipitations annuelles moyennes sont d'environ 280 mm, bien que celles-ci puissent atteindre 500 mm dans certaines régions, telles que les hautes terres de l'Ogo occidental. Les précipitations sont généralement négligeables et irrégulières, les totaux saisonniers étant très variables. Les sécheresses se produisent tous les deux ou trois ans et sont souvent suivies d'inondations dévastatrices, en particulier dans le Sud du pays, où le Shabeelle et le Juba sont vulnérables aux fortes pluies sur les hauts plateaux éthiopiens.

4.3. Aussi irrégulières et peu fiables qu'ils soient, il existe des régimes saisonniers de précipitations fortement influencés par la zone de convergence intertropicale (ZCIT), dont le mouvement Nord-Sud se traduit par deux saisons sèches et deux saisons pluvieuses chaque année. Le *Jilaal*, de janvier à mars, est la saison sèche la plus rude et résulte des vents secs du Nord-Est qui soufflent de la péninsule arabique. Viennent ensuite la saison des pluies dite *Gu*, d'avril à juin, puis la saison sèche (*Hagaa*) de juillet à septembre, durant lesquelles les brises de mer de l'océan Indien aident à rafraîchir au moins la partie Sud du pays. Le cycle est complété par le Deyr, une saison humide courte et peu fiable en octobre et novembre. La région côtière au Sud, autour de Mogadiscio et de Kismayo, a une saison de pluies supplémentaire, la *Xagaaye*, en juillet et en août, durant laquelle des averses isolées peuvent tomber. L'élevage et l'agriculture sont adaptés à ce régime climatique, les troupeaux étant concentrés autour des sources d'eau dans le Jilaal, mais poussés vers les pâturages à l'intérieur pendant le *Gu*, lorsque l'agriculture pluviale devient également brièvement possible (voir carte de la Somalie : topographie et drainage).

4.4. Le relief de la Somalie est essentiellement plat. Les plaines de Guban, situées le long de la côte du golfe d'Aden, sont orientées vers les chaînes de montagnes escarpées de Karkaar dont l'altitude est comprise entre 1 800 et 2 407 mètres au-dessus de la mer à Shimber Berris, le point culminant du pays. Au Sud, les montagnes descendent vers l'Ogo, un plateau surélevé composé de collines accidentées et de vallées peu profondes. L'Ogo descend progressivement vers l'océan Indien et constitue dans la Somalie centrale la plaine de Mudug. Dans la partie orientale du plateau se trouve la

vallée de Nugaal, qui possède un vaste réseau de cours d'eau saisonniers intermittents. La partie Ouest de l'Ogo est légèrement inclinée vers le Sud et se confond progressivement avec la région de Haud.

- La route Beledweyne Galkaiyo commence à environ 600 pieds au-dessus du niveau de la mer et s'achève à près de 950 pieds au-dessus du niveau de la mer. L'altitude maximale sur cette route est de 1 531 pieds au-dessus du niveau de la mer et l'altitude moyenne, 995 pieds au-dessus du niveau de la mer.
- La route entre Galkaiyo et Garowe commence à une altitude de 939 pieds au-dessus du niveau de la mer à Galkaiyo et se termine à une altitude de 1 642 pieds à Garowe. La route monte doucement pour atteindre une altitude maximale de 2 612 pieds près de Gori Rit à 50 km de Garowe, après quoi elle redescend progressivement vers Garowe. La pente moyenne sur cette route est comprise entre 04 % et 0,6 %.
- La route entre Luuq et Dolow commence à une altitude de 480 pieds au-dessus du niveau de la mer près du pont de Luuq et se termine sur le pont de Dolow à une altitude de presque 600 pieds. Cette route monte légèrement sur une distance de 8 miles, atteignant une altitude de 573 pieds. Après un mile, la route traverse un petit bassin de 9 miles de long avant de remonter à 666 pieds au-dessus du niveau de la mer, le point culminant de la route. Vient ensuite une descente douce vers le pont de Dolow. La pente maximale sur cette route est de 4,5 % à 3,9.
- La route Galkaiyo-Hobyoy commence à une altitude de 960 pieds au-dessus du niveau de la mer et descend doucement à 127 pieds au-dessus du niveau de la mer à une distance de 96 miles de Galkaiyo. Ensuite, elle traverse près d'une demi-douzaine de courbes à Wisil avant de monter brièvement sur un petit plateau à Gawaan et de redescendre vers la ville portuaire de Hobyoy.

4.5. Géologie et sols : les principales formations en Somalie comprennent des alluvions de la période du Pléistocène à l'Holocène dont les caractéristiques générales sont les sédiments alluviaux du Pléistocène ancien et les alluvions récentes, y compris l'argile sableuse avec des lentilles de sable et du gravier fin à grossier et des roches. Dans certaines parties se trouvent du sable fin formant des dunes, des sols rouges et des calcérites. Des sédiments non consolidés du quaternaire se trouvent principalement sur la côte sud et les zones riveraines du Sud de la Somalie.

4.6. Le Nord-Est du pays est dominé par les sédiments tertiaires de la période éocène. La formation de mudug dans laquelle se situe la partie médiane du corridor Beledweyne-Galkaiyo est composée de calcaires marneux et biogéniques, de calcarénite et de grès. Sur le côté ouest de ce corridor se trouvent les formations de Beledweyne constituées de gypse, de marnes et de dolomites. Le long du corridor de Beledweyne à Galkaiyo, les sols sont de type fluvial autour de la zone riveraine de Beledweyne et se transforment ensuite brièvement en arénosols. Le reste du corridor est constitué de gypse. De Galkaiyo à Garowe, les types de sol sont mélangés et comprennent des leptosols, des calsisols et des gypsisols. Le corridor Luuq-Dolow comprend un mélange de fluvisols, de calsisols, d'arénosols et de leptosols. Le corridor de Galkaiyo à Hobyoy est situé sur des gypsisols, des solonchaks et des régosols.

4.7. Ressources en eau et hydrologie : les fleuves Juba et Shabele sont les principales sources d'eau de surface en Somalie. Ces deux fleuves pérennes proviennent des hauts plateaux éthiopiens au Nord et coulent vers le Sud en direction de l'océan Indien. Le bassin de Juba-Shabelle occupe une superficie totale de 810 427 milliards de mètres carrés, dont un tiers respectivement en Éthiopie, au Kenya et en Somalie. Le ruissellement annuel moyen à la frontière entre l'Éthiopie et la Somalie est de 5,9 milliards de m³ pour le Juba à Luuq et de 2,3 milliards de m³ pour le Shabelle à Beledweyne (BAD,

2010 & FAO, 2005). Le corridor de Beledweyne-Galkaiyo traverse différents aquifères à productivité élevée-faible et élevée. À Beledweyne, l'aquifère sédimentaire intergranulaire présente une productivité élevée. Le corridor traverse ensuite une large bande d'aquifère de sous-sol peu productif. Sur cette partie de la route, on a également des aquifères non consolidés avec une productivité faible à modérée, comme c'est le cas dans le corridor de Galkaiyo-Hoby. De Galkaiyo à Garowe, la route traverse différents aquifères, notamment des sous-sols et des aquifères non consolidés. À Garowe, la fracture sédimentaire a une productivité moyenne à élevée. Le corridor de Luuq-Dolow est dominé par l'aquifère sédimentaire à fractures intergranulaires, dont la productivité est faible à modérée. Outre les zones situées le long des fleuves Shabelle et Jubba, le reste de la Somalie dépend des eaux souterraines pour les besoins domestiques, de l'élevage et de la petite agriculture. Les forages ont généralement une profondeur de 90 m à 250 m et, dans certaines zones, une profondeur de 400 m. Les puits peu profonds ont généralement une profondeur inférieure à 20 m. Alors que les rendements varient d'un aquifère à l'autre, les puits les plus superficiels se situent entre 2,5 et 10 m³/h et ceux des forages entre 5 et 20 m³/h.

4.8. La route Luuq-Dolow commence sur les rives du fleuve Jubba, dans la ville de Luuq, et se termine sur la rive de la rivière Dawa, dans la ville de Dolow. La rivière Dawa fait partie de la frontière entre la Somalie et l'Éthiopie, où la route Luuq-Dolow se termine au pont qui la traverse. Le Dawa rejoint Ganaale Dorya, une autre rivière pérenne des hauts plateaux éthiopiens pour former le fleuve Juba à la périphérie de la ville de Dolow. Cette route est parallèle au fleuve Jubba où le point le plus proche du fleuve est à environ 5 km et le plus éloigné à près de 14 km. Le long de la route Luuq-Dolow, le Togga Fuud Ambiyu est un cours d'eau important. Le drainage sur cette route est assuré par plus de 50 ouvrages, principalement sous forme de ponceaux dont près d'une douzaine sont sérieusement endommagés. La route Beledweyne-Galkaiyo commence à environ 6 km au nord-est du fleuve Shabelle. La route traverse plusieurs cours d'eau saisonniers importants, tels que Togga Saalax Jeele. Ces cours d'eau appelés toggas se trouvent également le long de la route Galkaiyo-Garowe, où le plus important est Togga Garowe.

4.9. Utilisation des terres : en Somalie, on estime que les pâturages représentent environ 80 % de la superficie du pays. Dans le corridor de Dolow-Luuq, les terres sont utilisées pour le pâturage et l'agriculture autour du fleuve. Il en va de même pour la première partie du corridor de Beledweyne-Galkaiyo. Le reste de la terre où se croisent les corridors est utilisé pour le pâturage. Entre les villes principales où le commerce a lieu, plusieurs villages et petites villes desservent les communautés nomades et les voyageurs le long des corridors.

4.10. La propriété des terres est normalement basée sur le clan ou le degaan. Entre 1969, après le coup d'État civil, le gouvernement militaire a pris le contrôle de la plupart des terres communautaires appartenant à la collectivité. Dans la constitution actuelle, les terres appartiennent au gouvernement, mais encore une fois, le gouvernement central n'a pas les moyens pour faire respecter cette décision et les terres restent la propriété de la communauté, appartenant aux différents clans qui vivent dans une région donnée. Les modèles de peuplement à travers le pays sont uniformes et comprennent de grandes villes telles que Galkaiyo et Garowe dans le corridor. Entre ces centres urbains se trouvent des villages dispersés et une petite ville qui servent de centres commerciaux pour les communautés pastorales. Sur les parties riveraines du corridor, Beledweyne et Dolow, les communautés peuvent être décrites comme agropastorales.

4.11. Couverture végétale et végétation : environ 2 % de la couverture végétale totale de la Somalie est considérée comme des terres arables, dont 18,7 % se prêtent à l'agriculture irriguée (UICN, 1997). La figure 28 montre la couverture végétale en Somalie. Dans le Sud de la Somalie, particulièrement dans les zones riveraines de Kismayo, il existe des mangroves et des acacias dont le nombre diminue rapidement en raison de la surexploitation résultant du commerce du charbon de bois. Le long du corridor de Galkaiyo-Garowe, la terre est essentiellement recouverte de divers arbustes

locaux, certaines zones pouvant être qualifiées de prairies. La route Luuq-Dolow est dominée par des acacias ayant une large voute. De Galkaiyo à Hobyo, la couverture végétale est dominée par des arbustes.

4.12. La végétation naturelle le long du site du projet est presque uniforme, et il s'agit principalement d'une broussaille d'acacia commiphora à feuilles caduques. Ce type de végétation est représentatif de la broussaille d'acacia-commiphora à feuilles caduques de la Somalie-Masaï qu'on rencontre en Tanzanie. Il se caractérise par un assemblage de petits arbres et d'arbustes poussant sur un sol rocheux avec des arbres d'*Adansonia digitata* (baobab) éparpillés. Les arbres courants trouvés dans cette végétation comprennent : *commiphora* spp, *Acacia senegalensis*, *Euphorbia tirucalli*, *E. candelabrum*, *Delonix elata* et les espèces succulentes d'*Opuntia vulgaris*, de *Cissus quadrangularis*, d'*Adenia volkensii* et d'*Adenium obesum*. Les établissements situés le long du site du projet comptent des plantes exotiques caractérisées par des plantes ornementales et comprennent : *Bougainvillea*, *Catharanthus rosea*, *Cenna siamea* et *mangifera indica*. L'écorégion des prairies et des broussailles de Hobyo est constituée de dunes de sable de couleurs blanche et orange dominées par des prairies pérennes de dunes et de carex. Cette région abrite également six espèces endémiques d'oiseaux, de mammifères et de reptiles. Cette écorégion est une longue et étroite bande côtière allant du Sud de Mogadiscio à quelque 250 km au Nord de Hobyo. Il s'agit d'une zone de faible altitude de plaine côtière avec des dunes de sable blanc et orange et une prairie de dunes associée. Les dunes atteignent une hauteur maximale de 60 m et le champ de dunes a une largeur d'environ 10 à 15 km sur toute sa longueur. À l'intérieur des terres, l'habitat se transforme en savane sèche et en végétation semi-désertique.

4.13. Faune : les Somaliens sont principalement des éleveurs et le pays abrite plusieurs espèces de bétail, dont la chèvre somalienne, le mouton somalien et les chameaux dromadaires. On rencontre couramment le long des quatre routes à réhabiliter des chèvres, des moutons et des chameaux. Les chèvres et les chameaux sont élevés principalement dans le Centre et le Sud du pays et les vaches deviennent plus visibles le long de la route reliant Luuq à Dolow. Le pays a perdu beaucoup de ses mammifères sauvages, tels que les éléphants, à cause du braconnage. Les principaux mammifères sauvages trouvés en Somalie sont la girafe, le zèbre et l'hyène. L'un des mammifères endémiques les plus célèbres du pays est la girafe gazelle (garanuug) au long cou (*Litocranius walleri*). Parmi les autres mammifères endémiques, on compte le dik-dik argenté (*Madoqua piacentinii*), l'une des plus petites antilopes au monde, et la taupe dorée de Somalie (*Calcochloris tytonis*). Le pays compte plusieurs espèces de reptiles, dont l'un des plus célèbres est le *Bitis arietans Somalica*, communément appelé vipère hébraïque. On trouve également de nombreuses espèces de gecko en Somalie, notamment l'endémique *Hemidactylus taylori*. On estime que le pays compte plusieurs centaines d'espèces d'oiseaux, dont l'autruche et plusieurs espèces de colombe.

4.14. Population : le dernier recensement officiel de la Somalie remonte à 1975, et la population était alors estimée à 3,2 millions d'habitants. Les estimations de 2015 de la FAO concernant les populations indiquent une population totale de 10 787 000 habitants, dont 6 388 000 (59 %) en milieu rural et 4 399 000 (41 %) en zones urbaines. Les estimations actuelles de la Banque mondiale indiquent une population totale de 14 742 523 habitants. Au moins 70 % de la population somalienne est âgée de moins de 30 ans.

4.15. Genre : au plan culturel, le rôle des femmes a été limité aux affaires domestiques. Cependant, à la suite de changements législatifs, leur participation à la gouvernance et aux politiques du pays continue de croître. Actuellement, un quota de 30 % a été arrêté pour les femmes élues dans les chambres basses et hautes du parlement. D'après les données récentes du PNUD, la part des sièges de femmes au Parlement s'élevait à 24,3 % en 2017. Traditionnellement, les femmes somaliennes étaient les « ingénieurs » qui bâtissaient les maisons traditionnelles, *aqal somali*, et les « formatrices

de produits alimentaires » qui produisaient de la viande en conserve appelée *oodkaq/muqmad*. Elles s'occupent également de la collecte d'eau à usage domestique, alors qu'aux puits, ce sont les hommes qui extraient l'eau pour l'abreuvement des troupeaux. Les femmes somaliennes sont activement impliquées dans les affaires, principalement dans le commerce d'articles ménagers, d'or et de khat. La quasi-totalité des vendeurs de khat et des propriétaires de kiosques de thé dans les corridors sont des femmes. S'agissant des inégalités entre les sexes, la Somalie occupe le quatrième rang mondial avec une note de 0,776, sur une échelle où 1 représente l'inégalité totale. Le taux de mortalité maternelle de la Somalie est de 723 décès pour 100 000 naissances vivantes, et le taux de natalité chez les adolescentes âgées de 15 à 19 ans, de 100,1 pour 1 000 naissances.

4.16. Dans le secteur du marché du travail, l'OIT estime à 41 % le ratio emploi/population en Somalie. Le taux d'activité des hommes et des femmes est estimé respectivement à 65,9 % et 37,6 %. Dans l'ensemble, la Somalie enregistre un taux de chômage et de sous-emploi élevé. Le pays connaît un taux de chômage vulnérable relativement élevé, estimé à 59 %, et un taux de chômage considérable pour les personnes ayant un niveau d'éducation primaire supérieur de 20,9 % et celles ayant un niveau d'enseignement secondaire, un taux de chômage de 34,6 %. En outre, 41 % des personnes employées en Somalie sont des ouvriers et employés non qualifiés. La plus grande proportion des personnes employées sont des ouvriers et employés non qualifiés (41 %), suivies des professionnels (15 %), des ouvriers qualifiés de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche (10 %) et des artisans et ouvriers de secteurs connexes (9 %).

4.17. Dans le secteur de l'environnement, l'effondrement de l'État et des structures de gouvernance, l'insécurité, ainsi que les conflits chroniques qui en ont résulté, le faible respect de la légalité et l'environnement ont constitué des obstacles énormes à la gestion cohérente et durable des ressources environnementales. Cela a conduit à une déforestation rapide, créant les conditions de la désertification dans les zones semi-arides habitées. Cette situation est particulièrement ressentie lorsque les forêts sont épuisées en raison d'une production de charbon de bois incontrôlée ou à des fins d'exportation, malgré une interdiction, et que la production nationale croissante de charbon de bois reste le principal combustible utilisé pour la cuisine. De même, les pâturages et les rivières font l'objet d'une exploitation non durable, ce qui diminue les opportunités économiques qu'ils pourraient offrir et les ressources essentielles nécessaires au secteur agricole pour gérer les périodes de crise ou de stress.

4.18. La gestion des déchets reste un gros défi en Somalie. Il n'existe pas de systèmes de gestion des déchets solides et liquides fonctionnels dans presque tout le pays. Le long des corridors, le déversement de déchets près de la route à la périphérie des établissements humains est une pratique courante. C'est également le cas dans des zones fluviales telles que Dolow où des déchets sont également déversés sur les rives du fleuve.

4.19. Accès aux services sociaux : avant la guerre civile, les Somaliens bénéficiaient de la gratuité de l'éducation publique, mais depuis la chute de l'État, 30 % seulement des enfants sont scolarisés et moins de 50 % des filles vont à l'école primaire. Les madrasas jouent un rôle clé dans l'éducation des jeunes enfants. Ces écoles islamiques, nombreuses et facilement accessibles dans presque toutes les régions du pays, offrent aux jeunes enfants la possibilité d'apprendre à lire et à écrire. En Somalie, les soins de santé sont dominés par le secteur privé, à l'exception des centres de santé maternelle et infantile financés par des donateurs. Dans les corridors, presque toutes les petites agglomérations manquent d'installations de soins de santé et les habitants sont obligés de se rendre dans les zones urbaines proches pour se faire soigner.

4.20. L'économie de la Somalie repose sur l'élevage, activité à laquelle s'adonne près de 50 % de la communauté. D'après les données historiques des années 80, l'agriculture génère 66 % du PIB et le bétail et les produits de l'élevage représentant 51 % du PIB (Banque mondiale, 2006). La part du secteur manufacturier dans l'économie s'établit à moins de 5 %.

5. RÉSUMÉ DES CONSULTATIONS PUBLIQUES ET AVEC LES PARTIES PRENANTES

Les participants au projet ont exprimé un certain nombre d'attentes, qui sont décrites dans la section sur les avantages sociaux du projet. La majorité des autorités régionales et des communautés affectées par les chantiers des routes et bénéficiaires du projet sont informées du projet à venir. Presque toutes les personnes interrogées soutiennent le projet, soulignant qu'il est urgent de réhabiliter les infrastructures et de créer des emplois pour les personnes vulnérables, en particulier les personnes déplacées à l'intérieur de la Somalie. Elles pensent que l'aménagement des routes les aidera à prendre une part au développement socioéconomique officiel du pays. En ce qui concerne les impacts du projet, presque toutes les personnes n'ont pas de craintes majeures.

Les réunions de consultation ont débouché sur les suggestions suivantes : i) collaborer autant que possible avec les autorités gouvernementales ; ii) sensibiliser le grand public et tenir informée la communauté dans les zones d'extraction de pierres et la rue commerçante où la route pilote sera construite de façon à faire face aux coûts sociaux/aux conséquences négatives probables pouvant découler du projet ; iii) construire des voies de contournement sur les routes encombrées, en particulier là où les embouteillages sont fréquents et/ou prolongés ; iv) prévoir des ouvrages de drainage transversal du type « Irish crossing » pour éviter les inondations et assurer un écoulement naturel des eaux douces et des eaux usées ; v) solliciter le concours des autorités locales pour la sélection des ouvriers de façon à réduire les risques de sécurité, et vi) que les autorités locales choisissent les sites de décharges de déchets ; assurent le blocage de l'accès des sites, la surveillance des chantiers de construction et la résolution des litiges éventuels.

Les participants aux réunions ont également recommandé les mesures suivantes pour remédier aux problèmes environnementaux : i) des arbres devraient être plantés le long des zones d'extraction ; ii) les activités d'excavation et de dynamitage devraient être contrôlées, en évitant particulièrement les zones de pâturage ; iii) organisation de campagnes de sensibilisation en vue d'éviter les zones plantées d'arbres lors de l'extraction ; iv) les trous creusés doivent être refermés ; v) l'exploitation des carrières devrait être effectuée de façon alternative pour réduire l'exploitation excessive d'un seul site et causer des pertes importantes de végétation/fourrage ; vi) sensibiliser les populations à faire bouillir l'eau avant de la consommer, et vii) les matériaux de construction restants doivent être éliminés avant de quitter le chantier. Détails des engagements et des responsabilités, y compris le suivi.

En outre, les parties prenantes ont convenu que, pour que la mise en œuvre du SRCIP se déroule sans heurt et que les objectifs du projet soient atteints et durables, il fallait prendre en compte les aspects suivants :

- i. le choix des tronçons de route à réhabiliter doit être fait de manière transparente, en tenant compte des considérations sociopolitiques et techniques ;
- ii. les ponceaux et les ponts endommagés le long des routes devront être réparés, particulièrement dans les zones où les ponts sont complètement endommagés et où la route est impraticable.

- iii. dans le cadre de la conception de la route Galkaiyo-Hobyo, les projets actuels de construction du port de Hobyo devront être pris en compte, étant donné l'augmentation probable du trafic, notamment des poids lourds.

6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX POTENTIELS ET MESURES D'ATTÉNUATION

6.1. Impacts négatifs

- **Déplacement involontaire** : le principal impact négatif potentiel de la réhabilitation des corridors sera le déplacement involontaire des PAP qui ont empiété sur l'emprise. Cela entraînera une perte d'actifs et de revenus. On estime que moins de 500 personnes seront touchées dans tous les corridors. Ces PAP sont principalement des vendeurs en bordure de route et des propriétaires de structures temporaires et leur nombre sera considérablement réduit une fois que les emplacements exacts pour la réhabilitation seront identifiés.
- **Production de bruits et de vibration** : pendant la phase de construction, les vibrations et le bruit causés par les engins de chantier perturberont les êtres humains et les animaux. Actuellement, le bruit des véhicules circulant dans le corridor effraie les animaux qui paissent près des routes. *Dans certains cas, les animaux sautent sur les routes et provoquent des accidents. La mort de bétail causée par des véhicules a parfois provoqué des conflits entre conducteurs et bergers.*
- **Pollution des ressources en eau** : les corridors traversent de nombreux cours d'eau saisonniers, ce qui peut entraîner une pollution causée par des matériaux de construction tels que le béton ou même des matériaux dangereux tels que le bitume et le pétrole. Ce type de pollution peut également se produire aux endroits où le corridor est adjacent à des rivières telles que Dolow, à la frontière éthiopienne. Le risque de pollution de l'eau est exacerbé le long de la route reliant Galkaiyo à Hobyo, où les villageois récupèrent les eaux de ruissellement.
- **Production de déchets** : les activités entreprises pendant la construction et la présence de camps conduiront à la production de déchets, notamment des contenants en plastique, des pièces métalliques, de déchets sanitaires et des huiles de moteur usées. *L'élimination de ces déchets constituera un défi de taille compte tenu de l'absence d'installations de gestion des déchets le long des corridors, y compris des zones habitées où les déchets sont actuellement déversés à la périphérie.*
- **Augmentation de l'insécurité** : dans certaines parties du corridor, en particulier entre Luuq et Dolow, et entre Beledweyne et Mataban, où sont basés de nombreux insurgés sont basés. Les campements sont susceptibles de faire l'objet des raids des insurgés.
- **Perte de couvert végétal** : dans ce projet, un certain nombre de zones sont susceptibles d'enregistrer des effets négatifs sur l'environnement naturel et physique, notamment : la perte de couvert végétal des sites où se fera l'extraction de pierres pour le SRCIP. Les participants consultés ont convenu que les travaux d'extraction de pierre en cours font perdre beaucoup de végétation et de terres boisées et qu'ils seraient encore plus affectés pendant la phase de construction par les actions suivantes : i) excavation de roches et travaux de terrassement, ii) transport de matériaux, construction d'installations temporaires sur les sites, iii) et défrichage. Les travaux de construction entraîneront une

perte de végétation, principalement dans les carrières où se trouvent des prairies non cultivées et des arbustes.

- **Incidence accrue de maladies d'origine hydrique telles que le paludisme, la diarrhée et le choléra.** Lors de l'extraction des pierres, des trous profonds seront creusés et laissés à découvert. Ces trous sont susceptibles d'être remplis d'eau pendant la saison des pluies et de devenir des sites de reproduction pour les moustiques, ce qui augmentera l'incidence du paludisme dans la communauté. L'eau elle-même peut être utilisée pour la consommation domestique et, si elle n'est pas bouillie, elle risque de propager des maladies aiguës d'origine hydrique telles que le choléra, la diarrhée et la typhoïde.
- **Perte de pâturages/fourrages pour le bétail :** de même, lors de l'extraction des pierres, des arbres/arbustes utilisés comme fourrage pour le bétail seront détruits. Il a été observé que le bétail (chameaux, chèvres et moutons) ne paissait pas dans les zones d'extraction de pierres et/ou dans les anciennes et nombreuses carrières à cause de la perte de la couverture végétale. Les anciens interrogés ont également convenu qu'il y a 30 ou 40 ans, les terres somaliennes étaient très vertes et que le bétail ne parcourait pas de longues distances pour obtenir les fourrages, contrairement à ce qui se passe actuellement en raison des destructions causées à l'environnement.
- **Blessures causées aux personnes impliquées dans l'extraction des pierres et le découpage des pierres (de très haute ampleur).** Lors des discussions en groupe, on a observé que plus de 50 % des participants avaient des blessures sous une forme ou une autre, par exemple, sur les ongles, les doigts, les yeux et d'autres parties du corps, qui étaient associées aux activités d'extraction de pierres et/ou de découpage. Les blessures sont dues à l'utilisation d'outils rudimentaires/traditionnels et à des compétences inappropriées chez les travailleurs ;
- **Au nombre des autres changements notables dans l'environnement figurent la perte de bois de chauffe** dans la communauté à la suite des activités d'extraction ; la perturbation de l'habitat naturel des animaux sauvages, l'une des conséquences étant l'augmentation du nombre cas de morsures de serpents et de scorpion. Également à long terme, le terrain nu restera exposé à l'érosion et les profonds ravins créés, entraîneront l'envasement des cours d'eau et des plans d'eau au cours de la phase d'exploitation du projet.

6.2. Impacts positifs : création de nouvelles sources d'eau (bétail et usage domestique). Les parties prenantes ont convenu que les ravins peuvent retenir de l'eau pendant la saison des pluies, qui sera utilisée à la fois pour le bétail et pour les ménages, y compris pour la boisson. Cela est particulièrement important dans une région qui, de façon notoire, enregistre une sécheresse récurrente provoquant des urgences humanitaires catastrophiques, qui se traduisent par des déplacements de personnes à l'intérieur. Les autres impacts positifs sont :

- réduction du temps de déplacement sur les routes ;
- baisse des émissions de gaz à effet de serre du fait de la réduction des temps de trajet et de la consommation de combustibles fossiles pour les véhicules ; outre l'amélioration du commerce/ le développement des petites et moyennes entreprises qui se substitueront à l'abattage de bois de chauffe des forêts, comme moyen de subsistance de rechange ;

- amélioration de l'accès aux services communautaires tels que les hôpitaux, les écoles et les marchés ;
- augmentation des revenus et des emplois pour les travailleurs et les fournisseurs d'intrants (extracteurs, tailleurs de pierres, entreprises de construction et PDI, vendeurs de produits alimentaires pour les travailleurs occasionnels) ;
- réduction des coûts de réparation des véhicules ;
- l'amélioration des échanges commerciaux permettra d'augmenter les recettes fiscales perçues par l'État ;
- apparition de nouveaux points/sources d'eau pour le bétail et pour l'usage domestique, constitués par les ravins créés par les activités d'excavation qui se remplissent d'eau par la suite ;
- les activités des camions qui ramassent les pierres créent de nouveaux réseaux routiers dans la communauté. Cela est particulièrement important pour une région où le gouvernement est faible et incapable de construire de nouvelles routes et de les entretenir ;
- création d'une bonne image publique du gouvernement fédéral comme étant devenue capable de fournir des biens et des services publics à la communauté ; cela contribuera à la consolidation du pouvoir pour une paix durable et le redressement du pays ;
- amélioration de la sécurité routière se traduisant par la réduction du taux d'accidents.

7. MESURES D'ATTÉNUATION

ACTIVITY PHASE	ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ISSUES	REMEDAL MEASURES	APPROXIMATE LOCATION	TIME FRAME	MITIGATION COSTS
CONSTRUCTION PHASE	Trees are lost from the land where rock extraction will take place	1) Awareness campaign to avoid areas covered with trees 2) Tree planting in areas of excavation 3) Extracting rocks in alternate manner to avoid over concentrating the losses on one place	Quarry sites	During rock extraction	To be included in Project preparation cost
	Caves are being created at the quarry sites, creating gullies and sometimes water logging (causing malaria and cholera cases)	1) Sand filling holes created 2) Awareness campaign to ensure refilling the holes	Quarry sites	During rock extraction	To be included in Project preparation cost
	Increased traffic jam, noise, dust along the street, community during construction,	1) Blocking the area under construction 2) Police to monitor and block the road 3) Putting road signs and indicators 4) Diversion of the roads access to the city	Pilot roads under construction	During design, contract and tendering stage	To be included in Project preparation cost
	Pastures/fodders for livestock grazing are lost	1) Quarrying should not be in grazing areas	Quarry sites	During rock extraction	To be included in Project preparation cost

		2) Awareness campaigns to avoid extraction in grazing areas			
CONSTRUCTION PHASE	Increased incidence of child labour especially in IDPs because road works with provide alternative sources of livelihoods	1) Food provision at school to encourage attendance 2) Awareness to avoid children working at the construction sites	Quarry sites	During construction stage	To be included in Project preparation cost
	Natural habitats for animals are disturbed e.g. for snakes and scorpions thus more cases of animal bites	Killing of snakes and scorpions	Quarry sites	During stone extraction	To be included in Project preparation cost
	Injuries as a result of using traditional tools in extraction and chiseling process	1) Procuring right equipments for workers 2) Training workers on appropriate methods	All project corridor i.e. at quarry sites and pilot road	During rock extraction, chiseling and construction stage	To be included in Project preparation cost
	Accumulation of solid waste during construction	Dumping off site solid waste	Outside the municipality	During design and contract	To be included in Project preparation cost
	Littering and waste generated from workers	1) Sensitization /awareness on proper solid waste management 2) Dig incinerator for dumping wastes	Along the pilot road	During design and contract	To be included in Project preparation cost
CONSTRUCTION PHASE	Workers causing depletion and polluting of water used by local communities for domestic water supply	Contractor providing water to their workers	All water resources likely to be impacted along the project corridor.	During design and contract	To be included in Project preparation cost
	Workshop construction and operations: Contamination of both surface and groundwater	Constructing oil sock pit to collect the waste oils	All water resources likely to be impacted	During design and contract	To be included in project preparation cost 71
CONSTRUCTION PHASE	through oil spills Inflow of foreign equipments and technology for road construction/workshop construction		along the project corridor.		
	Workshop construction and operations :Air and noise pollution from workshop construction and operations	1)Closing the road, people avoided from using the road 2)Using exhaust maniple which reduces noise	All along the Project corridor	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Demolition of structures within road reserves is associated with: air and noise pollution and if not carefully handled, collapsing building and debris may injure workers and general public	Awareness of the community to avoid areas of construction	Along the roads under construction	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Hauling of construction materials such as gravel, fill materials, water may result; staining of household goods and dust	1) Community awareness to avoid such areas 2) Blocking the construction sites & policing	Along the roads under construction	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Hauling of construction materials such as gravel, fill materials, water may result; communication problems due to noise	1) Awareness of community to avoid such areas 2) Blocking the street under construction & policing	Along the roads under construction	During design and contract	To be included in project preparation cost
CONSTRUCTION PHASE	Hauling of construction materials such as gravel, fill materials, water may result; disruption of sleep	Working only day time	Along the roads under construction	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Traffic diversion will cause: congestion, traffic accidents along the diversion roads	Vehicles will be allocated a wider road as diversions	Municipality especially along business streets	During design and contract	To be included in project preparation cost 72

	Flooding of the road due to disruption of natural water flow during construction	Construction of Irish crossings to ensure smooth flow of water	Along the roads under construction	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Selection of stone quarry sites and construction workers; perceived unfairness by some community members	Use of quarry Cooperatives to ensure equally supply of the stones from different sites	Along quarry corridor	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Selection of stone quarry sites and construction workers; negative attitude towards government initiatives by some groups	Informed the people that is donor project, a banner will be printed for better awareness	Along quarry corridor	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Chiseling-breaking and shaping stones into small pieces lead to; increased deposits of stone wastes in the environment	1) Training on proper chiseling by Trainers of Trainers, Providing training manuals. 2) Wastes generated will be used for casting concrete, backfilling the floor of the houses and back filling the road	Along quarry corridor	During design, contract and tendering stage	To be included in project preparation cost
CONSTRUCTION PHASE	Stone/rock excavation leads to; excessive exposure of workers to extreme weather (cold or heat)	Shades provided against heat & blankets against coldness provided to workers	Along quarry corridor	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Vehicular traffic causes: human and livestock accidents, disrupting communication in hospitals and places of worship due to noise from traffic	1) Sensitizing the community about the road work and requested to adopt to the situation	Along project corridor / municipality and the quarry sites)	During design and contract	To be included in project preparation cost
		2) Making slowing point/ridges along the road to reduce over speeding 3) Road signs /indicators			
	Vehicle emissions increases air pollution causing: increased incidences of respiratory and eye infections	1) Providing masks to workers 2) Sensitizing /mobilization to avoid community accessing the site 3) Posters to avoid inhaling dust/ smoke	All project corridor	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Medium and light grading disrupts traffic flows: increasing pressure on water sources used by the community	Contractor provides the water	All water resources likely to be impacted along the project corridor.	During design and contract	To be included in project preparation cost
OPERATIONAL PHASE	Gully formation and water logging providing breeding grounds for vectors and incidences of diseases	1) Supplying insect sprays. 2) Mobilization and sensitizing on use of clean water, boiling	Quarrying communities	During design and contract	To be included in project preparation cost
	Siltation of streams swamps by soil washed away from excavation sites.	Sand filling the holes created	Quarrying communities	During design and contract	To be included in project preparation cost

73

8. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

8.1. Le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) a pour objet de définir les « conditions environnementales et sociales » auxquelles le promoteur du projet doit se conformer. Il vise à assurer la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation proposées. Le programme de suivi sera utilisé pendant les phases de préconstruction, de construction, et d'exploitation. Au nombre des aspects environnementaux et sociaux spécifiques devant faire l'objet de suivi figurent :

- nombre d'emplois créés et de locaux employés dans le cadre du projet ;
- niveau de participation des femmes au projet ;
- nombre de consultations communautaires et de campagnes de sensibilisation menées ;
- recrutement de spécialistes de l'environnement pour surveiller les travaux ;
- degré d'implication des gouvernements des États dans le suivi des travaux ;
- nombre d'accidents ;
- nombre de plaintes enregistrées auprès des Comités de règlement des griefs ;
- niveaux de qualité de l'eau et de l'air ;
- indemnisation des PAP.

8.2. Le chargé des questions environnementales et sociales de l'Entrepreneur assurera une surveillance quotidienne pour veiller à la mise en œuvre des mesures de gestion sociale et environnementale définies dans les documents de soumission et les exigences figurant dans le contrat relatif aux travaux. Le chargé des questions environnementales et sociales du bureau de contrôle technique aura la responsabilité de veiller à la conformité de l'Entrepreneur au quotidien. Le suivi sera assuré par un consultant en EIES spécialement recruté pour suivre la mise en œuvre de l'EIES et du PAR, conformément aux politiques de la Banque en matière de sauvegardes opérationnelles.

8.3. Le consultant en EIES sera assisté par des chargés des questions environnementales et sociales des gouvernements de chacun des quatre États où le projet sera mis en œuvre. Chacun de ces responsables procédera chaque semaine à une inspection aléatoire des sites afin de vérifier la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de bonification définies pour le projet. Les quatre chargés de l'environnement et des affaires sociales prépareront des rapports hebdomadaires à l'intention du consultant en EIES et en PAR, qui à son tour soumettra des rapports d'avancement mensuels et trimestriels ainsi que des rapports annuels de suivi environnemental au Département de l'environnement du cabinet du Premier ministre, au ministère fédéral des Travaux publics et à la Banque.

8.4. *Le consultant chargé de la supervision des travaux de génie civil* sera responsable de la gestion globale du projet. Il veillera à la mise en œuvre et au respect quotidien des volets du PGES. L'ingénieur veillera à ce que les Entrepreneurs dispensent une formation appropriée à leur personnel sur le PGES.

8.5. *L'entrepreneur veillera au contrôle et à la limitation* des perturbations sur le site du projet, les itinéraires, son environnement et les communautés riveraines pendant le cycle de construction du projet. Dans les 60 jours suivant l'avis d'adjudication du marché, l'entrepreneur préparera et soumettra un plan de gestion environnementale et sociale (PGESS) et un Plan de gestion de la santé et de la sécurité (PGSS) par site. Le Plan décrira les mesures à suivre pour protéger l'environnement, le public, les communautés locales, les travailleurs et l'habitat écologique à proximité des zones opérationnelles du projet.

8.6. Plan de suivi : *le plan de suivi environnemental et social est un processus objectif, périodique, fiable et continu d'observation et d'évaluation des changements environnementaux.* Il vise à s'assurer

que la mise en œuvre des mesures d'atténuation se fait comme elles ont été proposées et conformément aux réglementations et aux normes. Il repose par conséquent sur des indicateurs de suivi, qui devront être comparés aux cibles pour évaluer l'efficacité des plans d'atténuation. On prévoit deux principales formes de suivi, qui sont :

- surveillance des effets : il s'agira d'enregistrer les conséquences des activités sur un ou plusieurs composants environnementaux. On procédera à la mesure physique de paramètres sélectionnés ou à la réalisation d'enquêtes pour établir la nature et l'ampleur des changements induits ;
- inspection fondée sur des mesures : il s'agira d'évaluer les tendances des valeurs des paramètres environnementaux et sociaux systématiquement mesurés et collectés, afin de s'assurer qu'elles respectent les normes juridiques et techniques acceptables. Cela impliquera la collecte d'échantillons pour analyse. À cette fin, des échantillons d'eau et d'air seront collectés et analysés.

Les principaux outils qui seront utilisés pour la surveillance sont des listes de contrôle, des examens visuels et des mesures quantitatives des paramètres de surveillance des effets sur l'environnement. Des archives indiquant les dates auxquelles la surveillance a eu lieu et les résultats de la surveillance seront tenues. Pour garantir la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation, l'ingénieur affectera un spécialiste de l'environnement et des affaires sociales au suivi et à la production de rapports réguliers sur la mise en œuvre quotidienne du PGES par l'entrepreneur. Le spécialiste de l'environnement et des affaires sociales informera également l'ingénieur résident des mesures à prendre à l'encontre de l'entrepreneur si celui-ci ne respecte pas les normes du PGESS et du PGSS, ainsi que les autres exigences du Contrat en matière environnementale, sociale, sanitaire et de sécurité.

9. CAPACITÉ INSTITUTIONNELLE ET ATTÉNUATION

9.1. La mise en œuvre du projet comporte les risques suivants, comme mis en évidence dans l'étude :

- les mauvaises conditions de sécurité et les relations de travail exécrables entre les administrations des États, les hommes politiques et le Gouvernement fédéral peuvent affecter la mise en œuvre du SCRIP ;
- l'utilisation d'outils traditionnels associés à des blessures aux yeux, aux ongles et à d'autres parties du corps ;
- le retard dans le façonnage des pierres dans les formes recommandées du fait de leur état de solidité et des difficultés à les tailler ;
- le caractère pénible du travail des femmes qui transportent du gravier sur le dos dans des jerrycans ;
- la longue distance pour accéder aux sites de carrière présente des risques d'exposition aux milices de clans et autres groupes opposés au gouvernement en place ;
- les milices issues des clans, si les travailleurs ne font pas l'objet d'un recrutement minutieux, peuvent également devenir des ouvriers journaliers, constituant ainsi une menace pour la sécurité.

9.2. Plusieurs institutions seront impliquées dans la réhabilitation des routes au niveau tant des États que du Gouvernement fédéral. Pour la plupart, il s'agit des ministères des Travaux publics, et dans certaines régions, telles que le Puntland et Galmudug, les autorités routières seront mises à contribution. Ces institutions ont une capacité limitée pour préparer les EIES et le PAR et effectuer les mises en œuvre connexes. Actuellement en Somalie, l'élaboration des EIES et des PAR n'est entreprise que lorsque les politiques de l'organisme de financement l'imposent. Cette lacune a entraîné de sérieux revers dans certains projets de construction de routes récemment achevés ou en cours dans le pays. *Il est extrêmement important que des unités capables de préparer des EIES et des PAR soient établies au sein des ministères des Travaux publics au niveau fédéral et des États fédérés, en particulier compte tenu de l'augmentation prévue des activités de développement des infrastructures en Somalie.*

10. COÛT : le coût estimatif de la mise en œuvre du PGES s'établit à 500 000 USD.

11. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

11.1. La quasi-totalité des projets ne prévoit aucun impact environnemental négatif et significatif durant les phases de construction et d'exploitation. En effet, les sites d'activités du projet sont d'anciennes réserves routières appartenant à l'État et situés loin des établissements humains. Dans les cas où des impacts sont envisagés, ils sont à court terme et réversibles à des coûts raisonnablement faibles, avec des solutions d'ingénierie simples. Ces impacts sont gérables : la plupart peut être atténuée grâce à des solutions d'ingénierie faciles à intégrer à la conception des projets. Cependant, il est nécessaire de veiller à ce que le PGES et le plan de suivi fassent l'objet d'une bonne mise en œuvre.

11.2. Dans le scénario sans les projets, les impacts tant sur le plan social qu'environnemental seront sensiblement plus importants qu'avec les projets, l'infrastructure étant étroitement liée aux moyens de subsistance de la population et à la dégradation de l'environnement. Sans le projet, la communauté continuera à dégrader l'environnement, par exemple, la consommation de charbon de bois est un moyen de subsistance alternatif, mais diminuera à mesure que le commerce se développe grâce à de meilleures routes d'accès. Pis encore, l'échec de la mise en œuvre des projets suscitera probablement de graves préoccupations quant à la légitimité/à la capacité du Gouvernement fédéral à assurer la fourniture efficace de biens et services publics et qui, surtout, constituent une menace pour la situation des moyens de subsistance d'une population déjà appauvrie en Somalie. Avec le SCRIP, l'image publique du Gouvernement fédéral sera améliorée pour le processus de paix et de relance durables du pays. Étant donné que les sites des projets n'ont pas encore été évalués dans le cadre de la conception technique, un suivi continu doit être assuré pour déterminer si des mesures correctives sont nécessaires pour faire face aux impacts imprévus, le cas échéant.

12. RÉFÉRENCE ET CONTACTS

Rapport de l'évaluation d'impact environnemental et social du Programme d'infrastructure des corridors régionaux de la Somalie, tel que proposé.

Pour plus d'informations, prière de contacter :

Pour le Groupe de la BAD

1. J. KATALA: J.KATALA@AFDB.ORG
2. E. CHIEGINS : E.CHIEJINA@AFDB.ORG
3. E. KAHUBIRE, Chargé du développement social : E.KAHUBIRE@AFDB.ORG

**PROJET : PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE DES CORRIDORS
RÉGIONAUX DE LA SOMALIE (SRCIP)**

PAYS : SOMALIE

**RÉSUMÉ DU PLAN D'ACTION POUR LA RÉINSTALLATION DU PROGRAMME
D'INFRASTRUCTURE DES CORRIDORS RÉGIONAUX DE LA SOMALIE (SRCIP)**

Équipe de
préparation

Chef d'équipe : J. KATALA, Ingénieur supérieur des transports, RDGE.3
E. CHIEGINA, Consultant, Transport/ Somalie, RDGE3

Membre de l'équipe E&S : E.B. KAHUBIRE, Chargé du développement social,
RDGE4 /SNSC

1. CONTEXTE

1.1. La Somalie possède un réseau routier d'environ 21 933 km de long, dans un état allant de mauvais à très mauvais. 90 % des routes principales desservant les principales régions, y compris celles relevant du SCRIP, se sont dégradées et ont dépassé leur durée de vie nominale de 30 ans (Plan national de développement, 2017-2019). Les nombreuses années de conflit armé prolongé et la mise en place récente d'un gouvernement fédéral central et des gouvernements d'États fédérés faibles, se sont traduits par des retards considérables dans l'entretien des infrastructures routières du pays. Dans un tel contexte, le développement à long terme du secteur des infrastructures dépend en grande partie de la communauté internationale, en plus de l'aide humanitaire apportée aux fins du processus de redressement et du développement durable de la Somalie.

1.2. De manière générale, le secteur routier pâtit de sérieuses contraintes budgétaires du fait de l'incapacité du pays à accéder à un financement international pour des projets d'infrastructure de grande envergure, ce qui limite également les possibilités d'investissement dans le secteur routier. Outre l'absence d'un mécanisme centralisé de coordination et de réglementation, le caractère irrégulier des activités de développement du secteur entrave la concrétisation de la vision nationale à long terme, étayée et mise en œuvre par une approche systématique de la planification des infrastructures nationales à long terme. Par ailleurs, l'entretien des investissements d'infrastructure ne fait pas l'objet d'une allocation budgétaire significative.

1.3. L'objectif de développement du Programme d'infrastructures des corridors régionaux de la Somalie (SRCIP) est d'appuyer et d'accélérer la croissance économique de la Somalie en fournissant des moyens de transport améliorés, fiables et d'un bon rapport coût-efficacité, dans l'optique d'améliorer la connectivité, l'accessibilité aux services et au transport des personnes et des biens, contribuant de ce fait au développement économique et social ainsi qu'au renforcement de la stabilité du pays dans son ensemble. En outre, le programme vise à renforcer la gestion du secteur routier aux niveaux national et régional en renforçant les capacités des institutions fédérales et régionales en charge de la gestion des infrastructures routières.

1.4. Le projet prévoit la réhabilitation et la construction de quatre routes prioritaires identifiées pour faire l'objet d'intervention, à savoir :

- i. route bitumée existante BeledWeyne-Galkayo, longue de 327 km, et d'une largeur de 7,3 m (intervention proposée : réhabilitation et traitement de surface à triple bitume –TST – du tronçon sélectionné de 90 km) ;
- ii. Route bitumée existante Galkayo-Garowe, longue de 240 km, et d'une largeur de 7,3 m [intervention proposée : réhabilitation et traitement de surface à triple bitume –TST – du tronçon sélectionné de 85 km) ;
- iii. Route de desserte Galkayo-Hobyo, longue de 241 km, et d'une largeur de 3,65 m (intervention proposée : construction d'une nouvelle route en gravier compacté, d'une longueur de 100 km) ;
- iv. Piste existante Luuq, Ganane-Dolow, d'une longueur de 80 km, et de 7,3 m de large (intervention proposée : réhabilitation et aménagement des 80 km en une route en gravier compacté).

Une grande partie des investissements dans le programme des routes et des transports dans les grandes villes peut procurer des avantages en termes de moyens de subsistance, d'échanges commerciaux et de transferts monétaires à une population déjà pauvre/vulnérable. On s'accorde à reconnaître que cette intervention pourrait contribuer à créer des emplois, à établir des liens entre les marchés et à réduire le coût des activités commerciales, rendant en conséquence les entreprises somaliennes plus compétitives.

1.5. Compte tenu des caractéristiques de la zone du projet et de la nature des travaux et des services à exécuter, la composante de travaux de génie civil du projet sera exécutée individuellement par le biais de la procédure traditionnelle de **conception-appel d'offres-construction**. En faisant de chaque projet routier un lot « autonome », les tâches et les travaux concernant les différentes routes peuvent commencer simultanément après avoir dûment pris en compte les risques liés à la sécurité dans chaque zone du projet. Pour renforcer la gestion du secteur routier, le projet fournira une assistance technique et un renforcement des capacités au MPWR & H du Gouvernement fédéral de Somalie (FGS) et aux ministères des travaux publics de Galmudug, Hirshabelle, Jubaland, Puntland et de l'État du Sud-Ouest.

1.6. Justification de la sélection des sections prioritaires

Le ministère fédéral des Travaux publics, de la Reconstruction et du Logement a, en consultation avec les ministères homologues des États fédérés, sélectionné les tronçons routiers prioritaires à réhabiliter. Recours a été fait à une combinaison de raisons liées aux besoins prioritaires, à l'équité entre les États et à l'utilisation pour le choix des tronçons spécifiques, notamment :

- La route entre Galkayo et Garowe est une liaison importante entre les principaux centres urbains du Puntland. Une initiative de réhabilitation d'une route de 80 km, financée par l'Union européenne et l'Allemagne, avait été lancée, entre les villages de Jalam et de Harfo près de Garowe. Il avait convenu que les 85 km du programme SRCIP porteraient sur le tronçon routier entre Galkayo et Faratoyo.
- Les responsables gouvernementaux utilisent énormément le tronçon routier entre Dhusmareeb et Adado. Dhusamareeb est la capitale de l'État de Galmudug, et Adado est le siège de son parlement.
- La route entre Feefer et Belet Wayne relie la Somalie à l'Éthiopie et est beaucoup utilisée pour l'échange des biens économiques entre les deux pays. La recommandation de ce tronçon routier pour réhabilitation a été faite par l'État de Hirshabelle.
- Les deux autres routes sont des routes en gravier et seront entièrement aménagées. La communauté locale a initié des travaux entre Galkayo et Hobyo et 164 km de route en gravier ont été réhabilités. Le programme SRCIP achèvera les 100 km restants. Le corridor routier entre Luuq et Dolow était une zone de production agricole majeure et appelée le grenier de la Somalie. Priorité a été accordée à cette route pour encourager la production agricole et la commercialisation des produits dans cette région.

2. IMPACTS DU PROJET

2.1. Un certain nombre de mesures ont été mises en œuvre pour faire en sorte que l'impact des structures soit réduit au minimum :

- *Nouveau tracé de la route entre Luuq et Dolow pour éviter à la fois les structures permanentes et temporaires, ainsi que les structures communautaires (mosquées) situées sur l'emprise de la route. Le gouvernement a recommandé de réaligner la route sur la route existante de la ville, au lieu de procéder à la relocalisation et à l'indemnisation de toutes les PAP qu'on aurait enregistrées. En outre, le gouvernement local a recommandé la construction d'un marché communautaire pour empêcher les populations d'occuper l'emprise de la route.*
- *Du côté de Hirshabelle (Belet Wayne et Feer Feer – il n'existe aucune PAP. **Aucun déplacement ne s'impose.***
- *Tronçon routier entre Dhusamreeb et Adado (90 km). La réhabilitation de la route commence à l'extérieur de la ville de Dhusamareeb, et on ne compte aucune PAP. Il existe un petit village (Mareer Guur) au milieu et on ne compte non plus aucune PAP. Dans la ville d'ADAD, il existe quelques structures temporaires et des vendeurs ambulants occupent l'emprise de la route. Lors de la consultation, toutes les PAP ont indiqué qu'elles étaient disposées à quitter les lieux si le gouvernement proposait ou construisait un marché local. *Les dirigeants de la communauté et les gouvernements locaux et des États ont recommandé de construire un marché communautaire pour empêcher les personnes d'occuper l'emprise de la route. Si un nouveau marché est construit, les PAP pourraient avoir besoin d'assistance pour s'installer et démanteler leurs structures temporaires existantes. Les coûts ont été évalués à la valeur marchande actuelle.**
- *Route entre Galkao et Faratooyo - La route commence à l'extérieur de la ville de Galkao, et les activités commerciales ou les structures communautaires seront affectées dans la ville. Entre Galkao et Faratooyo, il existe un petit village (Bacad Wayne) et quelques structures temporaires, et des vendeurs ambulants seront affectés. *Dans la même veine, il a été suggéré de construire un marché communautaire.**
- *Route menant à Hobyo - il n'existe aucune PAP dans l'emprise.*
- *Tous les niveaux des gouvernements, les dirigeants communautaires et les PAP sont absolument favorables à la construction d'un marché communautaire local au lieu d'indemniser chaque PAP. Il est fort probable que ces personnes acceptent les indemnisations pour se déplacer et réinvestissent les emprises peu de jours après.*

2.2. Personnes affectées par le projet : dans la constitution actuelle, les terres appartiennent au gouvernement, mais le gouvernement central n'a pas les moyens pour faire respecter cette décision et les terres restent la propriété de la communauté, appartenant aux différents clans qui vivent dans une région donnée. En conséquence, aucune acquisition de terres n'est envisagée dans le cadre du projet, mais au total 102 personnes seront économiquement et physiquement affectées.

3. CADRE POLITIQUE ET LÉGAL

3.1. Les lois nationales somaliennes sont encore en cours d'élaboration et, à l'heure actuelle, de nombreux textes, notamment les questions liées au foncier, telles que l'expropriation, font actuellement l'objet d'examen par le parlement. Nonobstant cette situation, dans le système fédéral actuel, les différents niveaux de gouvernement ont élaboré des lois qui traitent des questions foncières ou sont revenus à des lois qui existaient avant l'effondrement de la République démocratique de Somalie.

3.2. Lois nationales

La loi fondamentale actuelle en Somalie est la Constitution provisoire de 2012. Le droit à la propriété et à l'indemnisation fait l'objet des Sections 1 et 2 de l'**article 26**, qui dispose ce qui suit :

- toute personne a le droit de posséder, d'utiliser, de jouir, de vendre et de transférer des biens ;
- l'État peut procéder à une expropriation de biens seulement si cela est dans l'intérêt public ;
- toute personne dont les biens ont été acquis au nom de l'intérêt public a le droit d'être indemnisée équitablement par l'État, comme convenu par les parties ou décidé par un tribunal.

3.3. Règlements de la municipalité de Mogadiscio

L'**arrêté N°10¹** de la municipalité de Mogadiscio, adoptée le 17/12/1980, traite des questions liées à l'indemnisation. L'**article 15** stipule que tout bâtiment construit sans respecter les procédures municipales applicables sera considéré comme illégal. La section 1 de l'**article 16** indique qu'en application des normes communautaires, la municipalité de Mogadiscio peut ordonner la démolition de structures construites illégalement, qu'il s'agisse de constructions isolées ou de domaines complets, une fois que cette décision a été prise par les Comités permanents des Conseils de district. Conformément à la section 2 de l'**article 16**, la démolition de structures construites illégalement peut avoir lieu dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- libération du terrain occupé à des fins autres que résidentielles ; et/ou
- mise en conformité des plans des maisons construites illégalement dans le respect du plan d'urbanisme.

La section 3 de l'**article 16** stipule ceci : les structures construites illégalement ne sauraient être utilisées pour acquérir des terres et l'expulsion de telles structures ne donnera pas lieu à indemnisation mais l'administration municipale peut indemniser les personnes affectées en leur offrant des terrains résidentiels une fois que les conditions suivantes sont remplies : les personnes affectées ont résidé dans ladite structure pendant une période d'au moins huit ans ; et la propriété n'a pas été construite dans le but d'acquérir un terrain.

¹ Les textes présentés dans le présent document sont une traduction de la version en Somali

La section 4 de l'**article 16** stipule que toute indemnisation résultant de l'expulsion ou de la démolition d'une construction ou d'un domaine sera versée aux résidents initiaux et, conformément à la section 5, l'administration municipale ne peut attribuer de tels terrains à d'autres parties tant que les personnes affectées sont présentes.

La section 1 de l'**article 17** dispose que le maire de Mogadiscio a le pouvoir d'ordonner l'expulsion de terres occupées légalement à des fins d'utilisation communale. Selon la section 2 de l'**article 17**, toute partie expulsée en vertu de la section 1 de cet article a droit à une indemnisation d'une valeur similaire à celle de la propriété, et la même superficie de terrain est accordée à la personne affectée. La section 3 de l'**article 17** dispose que, lorsqu'une indemnisation est offerte, il sera tenu compte des éléments suivants : si la structure est conforme à la loi sur les terres utilisées à des fins permanentes ou temporaires et si elle n'est pas construite conformément à l'arrêté ci-dessus, elle sera considérée comme illégale et le propriétaire non éligible à une indemnisation. La section 4 de l'**article 17** stipule que la procédure à suivre pour acquérir une propriété privée à des fins communales doit être conforme à la section 12 de la loi N°28 de la République démocratique de Somalie, adoptée le 28 mai 1955. La section 5 de l'**article 17** stipule que l'expropriation d'un bien à des fins d'usage communal, tout en tenant compte de la section 4 de l'**article 17**, ne peut être utilisé que pour un but communal et non à des fins privées.

4. ÉLIGIBILITÉ ET DROITS

4.1. Dans la constitution actuelle, les terres appartiennent au gouvernement, mais le gouvernement central n'a pas les moyens pour faire respecter cette décision et les terres restent la propriété de la communauté, appartenant aux différents clans qui vivent dans une région donnée. En conséquence, aucune acquisition de terres n'est envisagée dans le cadre du projet, mais au *total 102 personnes seront économiquement et physiquement affectées, sur la base des droits définis ci-après*. Selon les politiques de sauvegardes du Groupe de la BAD, trois groupes de personnes déplacées ont droit à l'indemnisation ou à une assistance pour la réinstallation dans les cas de perte de terres ou d'autres actifs acquis aux fins d'un projet :

4.2. Les personnes qui ont des droits légaux formels sur des terres ou d'autres biens reconnus en vertu des lois du pays concerné. Cette catégorie comprend généralement les personnes qui résident physiquement sur le site du projet et celles qui seront déplacées, qui risquent de perdre l'accès ou qui risquent de perdre leur moyen de subsistance en raison des activités du projet. Cette catégorie peut être évitée en procédant à un nouveau tracé.

4.3. Les personnes qui n'ont peut-être pas de droits légaux formels sur la terre ou d'autres biens au moment du recensement /de l'évaluation mais peuvent prouver qu'elles ont un droit qui serait reconnue en vertu du droit coutumier du pays. Cette catégorie peut comprendre des personnes qui ne résident peut-être pas physiquement sur le site du projet ou des personnes ne disposant d'aucun actif ni moyen de subsistance direct provenant du site du projet, mais ayant des liens spirituels et/ou ancestraux avec la terre et étant reconnues localement par les communautés comme héritiers coutumiers. Selon les droits coutumiers d'utilisation des terres du pays, ces personnes peuvent également être considérées comme ayant un droit si elles sont des fermiers, des métayers, des migrants saisonniers ou des familles nomades en passe de perdre leurs droits d'utilisation. Selon l'enquête réalisée, ce type de personnes n'a pas été rencontré. *Dans le cadre du projet, les familles nomades n'ont pas été identifiées, mais il est prévu des activités de rétablissement des moyens de subsistance qui feront en sorte que leurs droits soient pris en compte. Comme indiqué dans le rapport du PAR, un comité composé de gouvernements locaux, de dirigeants communautaires et de PAP sera mis en place pour s'occuper de cette catégorie.*

4.4. Les personnes qui n'ont pas de droits légaux reconnaissables ni de prétention sur le terrain qu'elles occupent dans la zone d'influence du projet et qui ne font pas partie de l'une des deux catégories décrites ci-dessus, si elles-mêmes ou des témoins peuvent démontrer qu'elles occupent la zone d'influence du projet depuis au moins six mois avant la date limite fixée par l'Emprunteur ou le client et ce, de façon acceptable pour la Banque. Ces groupes peuvent avoir droit à une aide à la réinstallation autre que l'indemnisation pour la terre afin d'améliorer leur niveau de vie antérieur (indemnisation pour perte d'activités sources de moyens de subsistance, des ressources de propriété commune, des structures et cultures, etc.). Le projet a envisagé cette catégorie et le marché communautaire sera construit pour tous les vendeurs qui occupent actuellement l'emprise de la route. La construction d'un marché communautaire vise à protéger et à éviter les pertes commerciales des vendeurs installées sur l'emprise de la route. Une attention particulière sera accordée aux ménages dirigés par des femmes, aux minorités et aux groupes vulnérables.

5. PROCÉDURES D'INDEMNISATION ET ASSISTANCE POUR LA RÉINSTALLATION

5.1. Toutes les structures permanentes et temporaires qui seront affectées ont été évaluées à la valeur marchande actuelle. Avant l'évaluation, une formation a été dispensée à tous les évaluateurs pour s'assurer de l'uniformité des méthodes d'évaluation. Il a été expliqué au départ aux personnes affectées par le projet la portée et le but de l'évaluation. L'option de remplacement a été envisagée par opposition à une indemnisation en espèces, celle-ci étant l'indemnisation des PAP pour leurs structures et un budget de 544 560 USD est prévu.

5.2. Assistance pour la réinstallation : lors des consultations, les gouvernements locaux se sont engagés à fournir des terrains pour les nouveaux marchés. Il a été constaté que les terrains municipaux disponibles qui pourraient être adaptés au marché étaient éloignés du centre-ville. Dans ce cas, il pourrait s'avérer nécessaire d'acquérir d'autres terrains. Le ministère fédéral des Travaux publics, en collaboration avec les gouvernements des États et les administrations locales, sera responsable de la gestion de la construction du marché communautaire. Un budget de 750 000 USD est prévu incluant le coût des terrains et des matériaux de construction.

5.3. Rétablissement des moyens de subsistance durables et consolidation de la paix : conformément aux politiques de sauvegarde de la Banque, les personnes déplacées bénéficieront d'une assistance ciblée en vue de la réinstallation, l'objectif étant d'améliorer leur niveau de vie, leur capacité de générer des revenus, leur niveau de production et leurs moyens de subsistance comparativement aux niveaux d'avant le projet. À cette fin, un programme complet d'amélioration des moyens de subsistance sera élaboré et mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action pour la réinstallation. Les stratégies visant à améliorer les moyens de subsistance incluront la fourniture d'accès à la formation ; l'adoption de technologies appropriées en fonction des besoins, avec un accent particulier sur les systèmes nomades. Un budget total de 200 000 USD est envisagé pour un ensemble complet comprenant la diversification des moyens de subsistance par le biais d'une formation fondée sur l'évaluation des besoins dans le but de soutenir également le secteur de la construction, l'exploitation et le suivi durables des ressources naturelles, la parité hommes-femmes, la santé, la consolidation de la paix et la gestion des griefs.

6. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

6.1. Le ministère fédéral mettra en œuvre le PAR en collaboration avec les ministères des États. *Une entité extérieure sera chargée du suivi-évaluation de l'achèvement de l'assistance pour la réinstallation et les activités de rétablissement des moyens de subsistance.*

6.2. Un spécialiste des sauvegardes du ministère fédéral sera responsable de la mise en œuvre, de la gestion des attentes et du traitement des réclamations éventuelles et de la production de rapports. En étroite collaboration avec l'entrepreneur, le personnel sensibilisera les communautés au projet, aux impacts et aux mesures d'atténuation prévues et facilitera la formation des comités de gestion des réclamations pour le projet.

7. COÛT ET BUDGET

7.1. Le tableau ci-dessous présente les coûts et le budget pour l'indemnisation, tels qu'estimés :

	Postes budgétaires	Budget (USD)
1	Coût de l'indemnisation	544 560
2	Achat de terrain pour la construction du marché	350 000
3	Matériaux de construction (Marché)	450 000
4	Total	1 344 560

8. PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES

8.1. Les participants au projet ont exprimé un certain nombre d'attentes, qui sont décrites dans la section sur les avantages sociaux du projet. La majorité des autorités régionales et des communautés affectées par les chantiers des routes et bénéficiaires du projet sont informées du projet à venir. Presque toutes les personnes interrogées soutiennent le projet, soulignant qu'il est urgent de réhabiliter les infrastructures et de créer des emplois pour les personnes vulnérables, en particulier les personnes déplacées à l'intérieur de la Somalie. Elles pensent que l'aménagement des routes les aidera à prendre une part au développement socioéconomique officiel du pays. En ce qui concerne les impacts du projet, presque toutes les personnes n'ont pas de craintes majeures.

8.2. Les réunions de consultation ont donné lieu aux suggestions ci-après qui ont été prises en compte dans la conception du projet :

Préoccupations soulevées	Prise en compte dans la conception du projet
Les entrepreneurs devraient collaborer autant que possible avec les autorités gouvernementales	Le projet dans sa conception propose le renforcement des capacités des autorités locales
Sensibiliser le grand public et tenir informée la communauté dans les zones d'extraction de pierres et la rue commerçante où la route pilote sera construite de façon à faire face aux coûts sociaux/conséquences négatives probables pouvant découler du projet.	Sera prise en compte dans les initiatives d'autonomisation prévues.
Construire des voies de contournement sur les routes encombrées, en particulier là où les embouteillages sont fréquents et/ou prolongés	Sera prise en compte dans le Contrat des travaux
Prévoir suffisamment d'ouvrages de drainage transversal du type « Irish crossing » pour éviter les inondations et assurer un écoulement naturel des eaux douces et des eaux usées	Sera prise en compte dans le Contrat des travaux

Préoccupations soulevées	Prise en compte dans la conception du projet
Solliciter le concours des autorités locales pour la sélection des ouvriers de façon à réduire les risques de sécurité	Constituera une condition particulière du contrat
Les autorités locales choisissent les sites de décharges de déchets ; assurent le blocage d'accès, la surveillance du chantier de construction et la résolution des litiges éventuels.	Le projet a inclus dans sa conception un plan exhaustif de participation des parties prenantes et des communautés devant être mise en œuvre par des chargés des sauvegardes désignés qui, à leur tour, aideront les communautés à mettre au point des canaux spécifiques d'information en retour du projet et de règlement des griefs. La participation des leaders traditionnels sera soulignée) ;

Les participants aux réunions ont également recommandé les mesures suivantes pour remédier aux problèmes environnementaux :

- i) des arbres devraient être plantés le long des zones d'extraction ;
- ii) les activités d'excavation et de dynamitage devraient être contrôlées, en évitant particulièrement les zones de pâturage ;
- iii) organisation de campagnes de sensibilisation en vue d'éviter les zones plantées d'arbres lors de l'extraction ;
- iv) les trous creusés doivent être refermés ; *(les entrepreneurs seront tenus d'élaborer des plans de restauration des sources de matériaux avant le démarrage des travaux comme indiqué par le spécialiste des sauvegardes du Consultant chargé de la construction, sous la supervision du spécialiste des sauvegardes environnementales et sociales du ministère).*
- v) L'exploitation des carrières devrait être effectuée de façon alternative pour réduire l'exploitation excessive d'un seul site et causer des pertes importantes de végétation/fourrage ; *(les communautés sont favorables à la mise en place de structures chargées de superviser l'extraction des matériaux sous le contrôle du personnel issu des gouvernements locaux et lié au projet) ;*
- vi) sensibiliser les populations à faire bouillir l'eau avant de la consommer ;
- vii) les matériaux de construction restants doivent être éliminés avant de quitter le chantier. Détails des engagements et des responsabilités, y compris le suivi.

En outre, les parties prenantes ont convenu que, pour que la mise en œuvre du SRCIP se déroule sans heurt et que les objectifs du projet soient atteints et durables, il fallait prendre en compte les aspects suivants :

- iv. *le choix des tronçons de route à réhabiliter doit être fait de manière transparente, en tenant compte des considérations sociopolitiques et techniques ;*
- v. *les ponceaux et les ponts endommagés le long des routes devront être réparés, particulièrement dans les zones où les ponts sont complètement endommagés et où la route est impraticable.*

- vi. *dans le cadre de la conception de la route Galkaiyo-Hobyo, les projets actuels de construction du port de Hobyo devront être pris en compte, étant donné l'augmentation probable du trafic, notamment des poids lourds.*

9. MÉCANISME DE RÈGLEMENT DES LITIGES

9.1. Lors de la mise en œuvre du projet SCRIP, des différends et des désaccords entre les responsables de la mise en œuvre du PAR et les personnes affectées pourraient survenir en ce qui concerne les critères d'éligibilité, le montant, les retards de décaissement, la réinstallation proposée et la qualité du site de remplacement. Le traitement rapide de ces différends est essentiel au succès et à la mise en œuvre rapide du projet. L'objectif général des mécanismes de règlement des litiges est de fournir aux PAP une occasion et un lieu pour déposer leurs plaintes et les régler ou trouver efficacement une solution à l'amiable et sans longues procédures administratives et juridiques. La procédure de règlement des griefs vise à :

- i) fournir un canal efficace pour exprimer les préoccupations et les griefs concernant la mise en œuvre du PAR ;
- ii) donner aux femmes, aux minorités et aux groupes vulnérables la possibilité d'avoir un accès égal aux procédures de recours ;
- iii) promouvoir des relations efficaces entre les personnes chargées de l'exécution du projet et la communauté locale affectée ;
- iv) mettre en place un processus juste et transparent pour répondre aux préoccupations.

9.2. **Le ministère des Travaux publics mettra en place un comité de règlement des litiges chargé de traiter les plaintes découlant de la mise en œuvre du plan d'action pour la réinstallation (PAR).** Le comité veillera à ce que toutes les plaintes reçues par écrit (ou écrites lorsqu'elles sont reçues verbalement) soient étayées et examinera les documents faisant foi du don. En cas de problème concernant un terrain/une propriété, le projet sera suspendu jusqu'à ce que le problème soit résolu ou qu'un site de rechange soit fourni. Les conclusions de l'évaluation de l'acquisition de terres devront être signées par l'évaluateur, la communauté locale et le ministère des Travaux publics.

10. SUIVI ET ÉVALUATION

10.1. **Il incombe au promoteur du projet de procéder à un suivi-évaluation régulier de la performance de l'opération de réinstallation (s'il y a lieu).** Cela permettra de vérifier que l'évaluation de la perte d'actifs et l'indemnisation accordée ont été effectuées conformément à la réglementation somalienne et aux lignes directrices du Groupe de la BAD. Cela permettra également de s'assurer que les fonds pour l'indemnisation sont utilisés comme prévu par le Comité de réinstallation et d'indemnisation. Normalement, les indemnités sont décidées par un sous-comité technique spécial choisi par le Comité de réinstallation et d'indemnisation, composé de représentants des personnes concernées. L'Unité de suivi et d'évaluation du projet, en consultation et avec la participation des représentants de la communauté locale et du gouvernement, ainsi que de la société chargée de la mise en œuvre, assume cette responsabilité. Les principaux indicateurs à suivre et à évaluer comprennent :

- i) le respect des règlements approuvés ;
- ii) le paiement des indemnisations par rapport aux terres a été effectué avant la date de démarrage du projet ;

- iii) les informations relatives au règlement des griefs ont été mises à la disposition des personnes touchées.

10.2. Le ministère fédéral des Travaux publics est responsable de la mise en œuvre et de la production de rapports sur le plan d'action du PAR. Le MPWRH mettra en place une Cellule d'exécution du projet (CEP) chargée de la mise en œuvre globale du projet, y compris des composantes de suivi et d'évaluation. Les tâches spécifiques de la CEP en matière de suivi et évaluation comprennent sans y être limité :

- i) fournir des informations précises et opportunes à la direction du projet sur les progrès de la mise en œuvre du PAR et de ses mesures d'indemnisation ;
- ii) une coordination appropriée entre les niveaux de gouvernement impliqués dans la mise en œuvre du PAR ;
- iii) en collaboration avec les ministères des Travaux publics des États, identifier les griefs qui n'ont pas encore été résolus et qui peuvent nécessiter un règlement à des niveaux plus élevés ;
- iv) au besoin, rédiger des rapports mensuels, trimestriels et annuels sur les progrès de la mise en œuvre du PAR ;
- v) établir un rapport sur l'achèvement des actions de réinstallation du PAR conformément aux exigences du plan d'action du PAR ainsi que des indemnisations en attente ;
- vi) identifier des mesures d'atténuation pour les ajustements imprévus.

10.3. Compte sera rendu de l'état d'avancement des tâches ci-après conformément aux lignes directrices du Groupe de la BAD :

- Suivi interne ;
- Suivi par un expert/externe ;
- Audit d'achèvement ;
- Indemnisation.

11. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

11.1. Les cadres juridiques importants de la Somalie et les lignes directrices en matière de sauvegardes environnementales du Groupe de la Banque pour les projets d'infrastructure financés fournissent une base pour la réinstallation et l'indemnisation. La constitution de la Somalie a mis en place des structures aux niveaux national et régional pour résoudre les conflits liés aux projets de développement. Outre la Constitution, il existe un grand nombre de lois sectorielles traitant de l'environnement et des questions foncières. Toutes ces lois sectorielles prévoient des procédures et des détails concernant l'acquisition de terrains et des règles régissant l'évaluation et le versement d'une indemnisation. Le régime foncier coutumier domine toujours dans les localités ciblées et est organisé par les dirigeants traditionnels (administration autochtone).

11.2. Les exigences légales de la Somalie sont conformes aux lignes directrices du Groupe de la BAD en ce sens qu'elles requièrent à la fois une indemnisation équitable des personnes affectées et des procédures de résolution des conflits allant du plus bas niveau aux tribunaux. Le Cadre de politique de réinstallation (CPR) propose des arrangements pour le suivi et définit la responsabilité du projet pour la réalisation d'un tel suivi en cas d'opération de réinstallation. Ce suivi doit être participatif et impliquer les dirigeants locaux et les représentants des personnes touchées.

11.3. Recommandations : pour une acquisition de terres sans heurt, il est recommandé ce qui suit :

- implication des dirigeants locaux, en particulier de l'administration tribale et des responsables de comté lors de la sélection de sites pour les infrastructures publiques ;
- tenir compte des réglementations foncières coutumières ;
- obtenir le consentement de l'autorité tribale pour faire céder une parcelle de terre attribuée par le gouvernement à un particulier ;
- présenter une demande au commissaire aux terres du comté dans lequel se trouve le terrain ;
- sur les terres du gouvernement, considérer le droit d'utilisation accordé aux communautés locales ;
- pour la détermination de la valeur marchande de la terre, il est important de faire appel à des personnes expérimentées.

12. RÉFÉRENCE ET CONTACTS

Plan d'action de réinstallation du Programme d'infrastructure des corridors régionaux de la Somalie proposé.

Pour des informations complémentaires, prière de contacter :

Pour le Groupe de la BAD

1. J. KATALA : J.KATALA@AFDB.ORG
2. E. CHIEGINA : E.CHIEJINA@AFDB.ORG
E.B. KAHUBIRE, Chargé du développement social : E.KAHUBIRE@AFDB.ORG