



Projets de Routes Rurales de la Région Fès-Meknès

Présentation de la politique d'accès aux terres et de Restauration des Moyens de subsistance

1. CONTEXTE

Ce document est un résumé du Cadre d'Accès aux Terres et de Restauration des Moyens de Subsistance (*Land Access and Livelihood Restoration Framework - LALRF*) et décrit les engagements de la Région Fès-Meknès en matière d'accès au foncier et de restauration des moyens de subsistance pour le projet de mise à niveau des routes rurales dans le cadre du Programme de Réduction des Disparités Territoriales et Sociales (PRDTS), pour ce qui concerne les routes qui seront financées par la SFI.

Le projet de mise à niveau des routes rurales financée par la SFI (le « Projet ») évitera tout déplacement physique de populations et exclura toute nouvelle ouverture de route. Le Projet respectera la hiérarchie d'atténuation telle que définie par la Norme de Performance 1 (NP1) de la SFI et évitera ou minimisera tout impact négatif sur les terres et les moyens de subsistance. À ce titre, la Région accordera la priorité à la mise à niveau des routes dans leur emprise existante et évitera tout élargissement à moins que cela ne soit nécessaire pour des raisons techniques. Lorsque l'évitement ou la minimisation ne sont pas possibles, les impacts potentiels de la mise à niveau des routes sur les terres, les cultures et les biens immeubles (murs de clôture, greniers, arbres, etc.) doivent être atténués conformément aux lois et règlements marocains, à la norme de performance 5 (NP5) de la SFI, et la norme environnementale et sociale 5 de la Banque Mondiale (NES5) pour les aspects liés aux donations volontaires de terres.

Les mises à niveau de routes envisagées dans le PRDTS peuvent être classées en trois catégories énumérées ci-dessous en fonction des impacts potentiels attendus sur les terres, les biens immeubles et les moyens de subsistance :

- **Catégorie 1** : traitement de surface sur la voie publique existante sans élargissement : pas d'impact négatif sur les terres ou les moyens de subsistance ;
- **Catégorie 2** : mises à niveau qui requièrent l'élargissement d'une voie publique existante dans l'emprise relevant du domaine public ou sur des terres publiques : impacts négatifs potentiels limités sur les cultures, les arbres et les biens immeubles érigés de manière informelle par des personnes privées dans l'emprise publique, le cas échéant ;

- **Catégorie 3** : mises à niveau entraînant des impacts potentiels sur des terres appartenant à des personnes privées, y compris propriétés privées, enregistrées ou non, et terres dites collectives¹: impacts limités sur les terres privées ou collectives.

La Région privilégiera, pour le financement de la SFI, les routes des catégories 1 et 2 ci-dessus. Les impacts sur les terres privées seront évités et si l'évitement n'est pas possible, ils seront examinés selon la politique décrite ci-dessous.

2. STRATEGIE D'EVITEMENT

Afin d'éviter / minimiser tout impact négatif sur les terres, les biens immeubles et les moyens de subsistance, la Région accordera la priorité aux routes dont la mise à niveau ne requiert pas d'élargissement au-delà de l'empreinte existante de la voie (routes de catégorie 1).

Pour les routes des catégories 2 et 3 que la Région souhaite soumettre au financement de la SFI, la Région évitera les effets négatifs sur les terres, biens immeubles et moyens de subsistance en adaptant le tracé et la largeur des routes de manière à :

- éviter de déplacer / démolir les biens immeubles (clôtures, murs, bâtiments à usage agricole, etc.) appartenant à des particuliers ou à des communautés ;
- éviter les impacts sur les arbres fruitiers (olive, amande, figue, etc.) ;
- éviter les impacts sur les cultures en fournissant des informations préalables aux communautés pour ne pas cultiver sur le tracé des routes ou, si possible, en ajustant le calendrier de construction pour permettre la récolte des cultures ;
- privilégier le déplacement des infrastructures publiques à celui des biens immeubles communautaires (comme déplacer des poteaux électriques d'un côté de la route, au lieu d'avoir un impact sur les structures communautaires et les arbres de l'autre côté) ;
- éviter les impacts sur les terres privées en ajustant la largeur des routes ou leur tracé.

Cette stratégie d'évitement s'accompagnera d'audits de sécurité des routes pour s'assurer que les mesures d'évitement n'ont pas d'impact néfaste sur la sécurité du trafic routier et celle des piétons, en raison des restrictions de largeur de route, d'espaces de dégagement insuffisants, etc.

3. MESURES D'ATTENUATION

Si l'impact sur les terres, les biens immeubles ou les moyens de subsistance ne peut être évité par une modification de la conception ou du tracé des routes, la Région cherchera à minimiser l'impact sur les communautés en se conformant à la réglementation marocaine et aux normes NP5 de la SFI et NES5 de la Banque Mondiale:

- **Routes de catégorie 2 proposées au financement SFI :**
 - Impacts sur les biens immeubles (murs, clôtures, structures agricoles) et les arbres : la Région exigera des entreprises de construction qu'elles remplacent les biens immeubles et les arbres

1 La terre collective (également appelée terre «tribale») appartient à un groupe de personnes de la même communauté représenté par une «jema» (assemblée). Les terres collectives sont normalement gérées par le Ministère de l'Intérieur.

impactés. Si le remplacement n'est pas possible, les entreprises de construction dédommageront le propriétaire / l'utilisateur affecté au coût de remplacement ;

- Impacts sur les cultures: s'il n'est pas possible de modifier le calendrier d'exécution des travaux de manière à éviter les impacts sur les cultures, les entreprises de construction compenseront les cultures endommagées à l'utilisateur affecté (formel ou informel).

○ **Routes de catégorie 3 proposées au financement SFI :**

- Les impacts sur les biens immeubles ou les cultures seront dédommagés selon la même approche que pour les routes de catégorie 2 et seulement après qu'un accord sur les terres ait été conclu (voir ci-dessous).
- Lorsque les impacts sur les terres privées ne peuvent être évités, l'approche sera la suivante, sous réserve d'un examen au cas par cas des procédures de consultation suivies et des documents contractuels réunis, et uniquement pour un nombre limité de cas :
 - La Région cherchera à conclure et à signer avec chaque propriétaire foncier affecté un acte de donation volontaire des terres concernées conformément à la NES5, comme décrit ci-dessous ;
 - Les propriétaires fonciers seront informés de manière complète de leurs droits avant le début des travaux de construction conformément à NP5 et NES5. Plus précisément, le droit de refuser la donation des terres concernées, le droit et les procédures d'expropriation, ainsi que la possibilité de rétractation seront clairement expliqués aux propriétaires concernés ;
 - Des accords explicites écrits avec signature de tous les propriétaires identifiés (en cas de copropriété) et des autres parties prenantes (locataires informels ou formels et autres utilisateurs) seront documentés. Un délai minimum de réflexion sera proposé ;
 - S'il n'y a pas de consentement des propriétaires fonciers à une donation volontaire et que l'évitement de la parcelle foncière concernée n'est pas possible, la Région, si elle souhaite obtenir le financement de la SFI pour la route en question, devra suivre la loi sur l'expropriation 07-81² avec d'abord une offre de compensation à l'amiable sur la base des barèmes du Service des Domaines de la Préfecture concernée. Si le propriétaire foncier n'était pas disposé à accepter cette offre, la partie du terrain nécessaire à l'expansion / à l'alignement de la route serait expropriée et le propriétaire foncier affecté pourrait demander une compensation plus élevée par le biais des procédures judiciaires prévues par la loi, avec notamment une évaluation indépendante du terrain pour une compensation au coût de remplacement.

- Pour les routes de catégorie 2 et 3 : **les personnes vulnérables** (usagers informels de terres publiques à bas revenus, analphabètes, personnes âgées ou handicapées, femmes, etc.) seront identifiées lors des inventaires des obstacles physiques et fonciers avec l'aide des communes. Les personnes vulnérables seront mises en relation avec l'INDH ou les services sociaux de la Région pour un accompagnement sur mesure.

² *Loi n.7-81 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire, promulguée par le dahir n. 1-81-254 du 11 rejeb 1402 (6 mai 1982)*

4. MECANISME DE MISE EN ŒUVRE

- La Région nommera une équipe d'exécution du Projet, comprenant notamment des agents de liaison communautaire pour gérer les relations avec les communautés riveraines conformément à la stratégie d'évitement et aux mesures d'atténuation ci-dessus, l'engagement des parties prenantes et le mécanisme de règlement des plaintes.
- La Région communiquera la présente politique aux communautés affectées dans le cadre du Plan d'Engagement des Parties Prenantes du projet.
- Pour les routes de catégorie 2 et 3, la Région procédera (ou fera appel à un consultant ou demandera aux entreprises de construction concernées de réaliser) à un inventaire des biens immeubles (tels que clôtures, structures à des fins agricoles), des arbres et des cultures affectés et en identifiera les propriétaires ainsi que les utilisateurs formels ou informels. Les engagements en matière d'évitement et de mise en œuvre de mesures de remplacement ou de compensation seront inclus dans les contrats avec les entreprises de construction.
- En addition, pour les routes de catégorie 3, la Région sera chargée d'identifier les impacts sur les terres avec un inventaire foncier et de prendre des mesures pour les éviter, et pour des cas limités seulement de rechercher des accords avec les propriétaires fonciers et les utilisateurs des terres (informations, accords, documentation, enregistrement et archivage), y compris les personnes vulnérables, avec le soutien des préfetures / provinces et communes.
- La Région réalisera les inventaires et prendra contact avec les personnes affectées afin d'atténuer les impacts avant le commencement des travaux.
- Pour toutes les routes proposées au financement de la SFI, la Région fournira une demande de financement précisant les catégories de routes à financer et comprenant les éléments suivants :
 - **Routes de catégorie 1:** procès-verbaux des réunions d'engagement des parties prenantes et détails des mesures d'évitement prises (y compris prise en compte de la sécurité routière) ;
 - **Routes de catégorie 2:** documents demandés pour les routes de catégorie 1 + plan abrégé d'accès aux terres et de restauration des moyens de subsistance comprenant un inventaire des biens immeubles et cultures impactés et le détail des mesures de remplacement / compensation prises par les entreprises de construction ;
 - **Routes de catégorie 3:** documents demandés pour les routes de catégorie 1 et 2 + actes de donation volontaire ou les accords amiables signés avec les propriétaires fonciers affectés.
- L'équipe d'exécution du Projet, les entreprises de construction et des représentants des autorités locales impliqués dans le projet seront informés et/ou formés sur la mise en œuvre et les critères de financement du Projet avec le soutien de la SFI.
- La SFI supervisera l'exécution du Projet par le biais d'une supervision régulière et fournira une assistance technique à la Région pour aider à la mise en œuvre de la présente politique.