

Un projet d'infrastructure régional suscite des inquiétudes au Kenya



NAIROBI, 10 October 2013 (IRIN) - Un immense projet d'infrastructure de transport, qui devrait relier la côte kényane, Juba au Soudan du Sud et l'Éthiopie d'ici 2030, soulève des questions concernant l'impact potentiel sur les moyens de subsistance des éleveurs pastoraux et les mesures de protection et d'indemnisation pour les personnes affectées.

Le projet de corridor de transport Lamu-Sud-Soudan-Éthiopie (LAPSSET), long de 1 700 km, a été lancé en mars 2012 par les gouvernements kenyan, éthiopien et sud-soudanais, rejoints plus récemment par l'Ouganda. Il fait partie d'un projet de développement à long terme mis sur pied par le Kenya et connu sous le nom de Vision 2030. Selon Jonathan Lodompui, du secrétariat de Vision 2030, le corridor devrait faire croître le PIB kenyan d'au moins trois pour cent.

Le projet LAPSSET comprend la construction d'un port à Lamu, d'une voie ferrée à écartement normal de 1 500 km reliant Lamu à Nakodok, le long de la frontière entre le Kenya et le Soudan du Sud, d'oléoducs vers le Soudan du Sud et l'Éthiopie, d'une raffinerie de pétrole, de trois aéroports et de trois centres touristiques -

dans les villes kényanes d'Isiolo et de Lamu et sur les rives du lac Turkana.

Selon Silvester Kasuku, directeur général de l'autorité de développement du projet LAPSSET, la construction de trois nouveaux postes d'amarrage dans le port de Lamu devrait prendre fin d'ici 2017-2018 et augmentera fortement la capacité d'accueil de cargos du Kenya. La construction d'autoroutes régionales est par ailleurs en cours.

Large de 200 mètres, le corridor LAPSSET devrait à terme intégrer une liaison terrestre équatoriale reliant la côte est africaine à la côte ouest, de Juba à Douala, au Cameroun, en passant par Bangui, en République centrafricaine.

« Nous pensons que le prochain géant à se réveiller [...] sera le continent africain », a dit M. Kasuku pour expliquer l'idée qui sous-tend le projet. « Nous nous attendons à ce que les pays qui prendront les premières mesures concernant la mise en place d'infrastructures adaptées et de conditions favorables à l'investissement soient ceux qui en bénéficieront le plus [...] En l'occurrence, c'est le Kenya qui prend le rôle de précurseur. »

Inquiétudes concernant les moyens de subsistance et la sécurité

Les observateurs ont attiré l'attention sur les défis à venir.

« La vraie difficulté [...] est de réaliser les potentiels changements que le projet LAPSSET peut engendrer en matière d'intégration régionale, de richesse et d'opportunités tout en préservant l'environnement et les droits et moyens de subsistance des populations, dont les terres seront traversées par le projet », a dit Justin Willis, historien et professeur à l'université britannique de Durham.

Les communautés dont le territoire sera traversé par le corridor s'inquiètent d'éventuels accaparements des terres et perturbations de leurs moyens de subsistance.

« Dans les communautés pastorales nomades, les terres ne sont pas libres. Elles appartiennent à la collectivité [et] c'est par cette voie que les négociations concernant le corridor LAPSSET doivent avoir lieu »

À Lamu, selon Shakila Abdalla, députée de la circonscription, des familles ont été déplacées par les travaux de construction du port et n'ont pas encore été indemnisées. Mme Abdalla a fait remarquer que les évaluations de l'impact environnemental du projet étaient insuffisantes et que l'infrastructure de Lamu n'était pas adaptée pour accueillir le nombre de personnes que le projet prévoit d'attirer. Lamu compte 102 000 habitants, mais selon Mme Abdalla, sa population pourrait plus que doubler d'ici 2017.

Selon Abdikadir Omar, député de la circonscription de Balambala, dans le comté de Garissa, dans le centre-est du Kenya, si le corridor LAPSSET doit traverser une région qui n'a encore jamais été développée (la connectant au reste du monde, facilitant l'accès aux marchés pour le bétail et suscitant des espoirs d'exploration des ressources minières), il pourrait également barrer des voies de transhumance, ce qui soulève des inquiétudes concernant les conséquences négatives potentielles du projet sur les moyens de subsistance des éleveurs pastoraux. « Il faut aborder [ces] problèmes du point de vue des communautés locales, avant que les chameaux et les bulldozers ne se retrouvent face à face », a-t-il dit.

Pour Ekuru Aukot, avocat, la question des terres et de leur gestion est centrale pour le projet LAPSSET. « Dans les communautés pastorales nomades, les terres ne sont pas libres. Elles appartiennent à la collectivité [et] c'est par cette voie que les négociations concernant le corridor LAPSSET doivent avoir lieu », a-t-il dit.

En réponse à ces préoccupations, M. Kasuku a expliqué que le projet LAPSSET prenait en considération la question environnementale et que l'île de Lamu, qui est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, sera préservée. Par ailleurs, pour maintenir les moyens de subsistance des pêcheurs, la création d'un poste d'amarrage pour les bateaux de pêche est prévue à Lamu et le gouvernement a débloqué des fonds pour financer des bourses afin d'enseigner de nouvelles compétences aux étudiants locaux, a-t-il ajouté.

M. Lodompui, de Vision 2030, a expliqué que le gouvernement cherchait à se procurer des fonds pour indemniser aux taux actuels du marché les personnes déplacées par les travaux de construction du port de Lamu. Il a cependant fait remarquer que le système de possession collective des terres compliquait le processus d'indemnisation en raison de l'absence de titres de propriété foncière individuels.

Désenclaver le nord du Kenya

Le projet LAPSSET devrait permettre de désenclaver certaines zones du nord du Kenya, qui représentent la plus grande superficie territoriale du pays, mais reste en grande partie sous-développé. D'énormes ressources en pétrole et en eau y ont été récemment découvertes et devraient stimuler l'investissement.



Photo:

Demosh/Flickr

Le développement, oui, mais à quel prix ?

« Les ressources qui sont censées servir à financer ce projet proviennent de la région », a dit M. Kasuku. « Le fait que ces ressources aient tardé à être exploitées pourrait être un mal pour un bien - si l'on retient la leçon apprise dans les 30 pour cent du reste du pays où le développement s'est concentré », a-t-il ajouté.

Mais cette attention nouvelle sur des régions auparavant marginalisées inquiète les habitants. Analphabètes pour la plupart, ils ont peur de se faire exploiter en raison de leur manque de compétence professionnelle. « Je crois que nous devrions planifier cela correctement pour éviter une situation telle que celle du Delta du Niger. On ne peut pas nous ignorer pendant 50 ans puis faire du turkana la lingua franca après avoir découvert du pétrole dans la région », a dit M. Aukot, l'avocat.

Selon lui, il est nécessaire de résoudre le problème de l'insécurité endémique dans le nord. « Beaucoup d'entre nous, dans les régions marginalisées, ont besoin d'une Vision 20 dès maintenant. Nous devons traiter du problème de l'insécurité. Ce n'est que dans cette partie du Kenya que le vol de bétail est appelé vol de bétail et non vol avec violence », a-t-il dit.

Le corridor LAPSET traversera des régions comme Garissa, Moyale, Lodwar et Isiolo, qui se caractérisent par l'insécurité qui y règne en raison de la prolifération d'armes de petit calibre après des décennies de négligence de la part de l'État.

Selon M. Aukot, pour que le projet LAPSET soit un succès, sa mise en œuvre doit être fondée sur le processus plus large de décentralisation nationale mis en route dans le cadre de l'adoption d'une nouvelle constitution en 2010. « Pourquoi ne commencerions-nous pas par le décentraliser pour nous servir de cette légitimité pour faire avancer le projet ? » Selon lui, des projets inter-comtés tels que les voies ferrées et les autoroutes devraient également être mis en œuvre avant le mégaprojet, qui, il l'espère, « comblera le fossé qui sépare les deux Kenya ».

aw/cb-ld/amz

Theme(s): Economy, Environment, Governance, Human Rights,

[This report does not necessarily reflect the views of the United Nations]

[Copyright Notice](#)

[About IRIN](#)

[Jobs](#)

[Mobile](#)

[Feedback](#)

Other OCHA
Sites



[reliefweb](#)



Donors



DFID

Irish Aid

Department of Foreign Affairs
An Rann Gníomhaíochas



Social



Copyright © IRIN 2013. All rights reserved. This material comes to you via IRIN, the humanitarian news and analysis service of the UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs. The opinions expressed do not necessarily reflect those of the United Nations or its Member States. The boundaries, names and designations used on maps on this site and links to external sites do not imply official endorsement or acceptance by the UN. Reproduction is subject to terms and conditions as set out in the IRIN copyright page.

