

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet : *EDM - BOUCLE 225 KV NORD BAMAKO*
Numéro du projet : *2018-0359*
Pays : *Mali*
Description du projet : Réalisation du tronçon nord de la boucle haute tension (225 kV) de Bamako, qui constituera à terme l'ossature principale d'alimentation et de distribution d'énergie électrique de la capitale malienne. Le projet comprend (i) une ligne THT double terne 225 kV de 103 km, (ii) l'extension de trois postes, et (iii) la construction de deux nouveaux postes électriques.

EIE exigée : oui

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet concerne la construction d'une ligne électrique de structure à double terne 225 kV en périphérie nord de Bamako entre les postes de Kodialani et Dialakorobougou ainsi que l'implantation ou l'extension des postes associés. En sortie du poste de Kodialani, l'ouvrage est constitué de câbles souterrains sur une longueur de 1.3 km sur l'emprise de la ligne aérienne 225 kV existante Kodialani – Manantali afin de limiter les impacts en matière de réinstallation involontaire ; le reste de la ligne est réalisé en aérien sur une longueur de 103 km. Le projet vise à améliorer l'alimentation électrique de la capitale, à renforcer les échanges transfrontaliers et à faciliter l'intégration de production d'électricité d'origine renouvelable.

Si le projet avait été situé au sein de l'Union Européenne, celui-ci aurait relevé de l'annexe I de la Directive 2014/52/UE et aurait par conséquent été soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement. Conformément à la réglementation en vigueur au Mali, et aux normes environnementales et sociales de la Banque Mondiale, et à celles de la Banque Européenne d'Investissement, le projet a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) ainsi que d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR). Ce dernier est en cours de finalisation.

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Public

Luxembourg, 15/07/2020

Le choix du tracé vise à limiter les zones peuplées, à contourner les forêts classées et à éviter les impacts sur les sites protégés en tenant compte des spécificités écologiques de ceux-ci.

La réalisation du projet nécessitera la libération d'un couloir de 40 m sur la longueur de la partie aérienne de la ligne (20 m de part et d'autre de l'axe de la ligne) principalement constituée de savane arborée, pâtures et cultures.

Le projet contourne en particulier les forêts classées de Tienfala et de La Faya. L'étude indique que compte tenu des spécificités écologiques des zones bordant ces deux sites, très peu d'échanges écologiques sont projetés entre ces sites et le corridor de la ligne. Le projet traversera la ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) de Sirakoroni –Tienfala. Compte tenu de la taille de cette ZICO occupant un territoire de 20 km sur 50 km et englobant les banlieues Est de Bamako, son contournement ne peut être envisagé. Cette ZICO ne dispose pas de plan de gestion, la définition de celle-ci apparaît basée sur la conservation de l'Amarante de Koulikoro (*Lagonosticta virata*), une espèce d'Estrilidae dont l'habitat semble bien plus vaste que la ZICO et qui par conséquent ne peut être évité par le projet. Compte tenu des caractéristiques de cet Estrilidae, l'étude d'impact conclut à des impacts négligeables du projet sur cette espèce en phase d'exploitation.

Les mesures d'atténuation des impacts avifaunes comprendront la pose de balise avifaunes sur le câble de garde sur les tronçons les plus sensibles de la ligne. La première année suivant la construction, un programme de suivi ornithologique devra également être mis en oeuvre.

Le tracé traverse en particulier le fleuve Niger en aval de Bamako. Pour la traversée des ripisylves du fleuve Niger, l'utilisation de pylônes surélevés ainsi que l'emploi de techniques spécifiques lors du déroulage des conducteurs viseront à limiter les coupes au niveau des ripisylves et à sauvegarder une strate arborescente permettant de maintenir une continuité biologique.

L'étude d'impact comprend une analyse des habitats critiques selon les critères définis dans la note d'orientation de la Banque concernant la norme environnementale relative à la biodiversité et aux écosystèmes. L'analyse fait ressortir la présence potentielle d'habitats critiques le long du tracé de la ligne, selon les critères de la Banque. L'étude conclut que le projet ne causera pas de dégradation considérable d'habitats critiques. Compte tenu de la présence d'habitats critiques, le projet sera conçu avec pour objectif de parvenir à un gain net de la valeur de la biodiversité végétale au travers du programme de reboisement qui sera élaboré dans le cadre du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES).

Le programme de reboisement vise également à atténuer les impacts plus généraux relatifs au défrichage et typiques des projets de lignes électriques à très haute tension. Ce programme a pour objectif de reboiser environ 400 ha. Des indicateurs de suivi seront établis dans le cadre de ce programme de façon à s'assurer de sa bonne exécution et de sa cohérence par rapport aux défrichements réalisés et habitats menacés.

Les autres impacts environnementaux identifiés concernent principalement les risques d'érosion ou de pollution et feront l'objet de mesures appropriées dans le cadre des PGES relatifs aux opérations de construction des ouvrages.

Luxembourg, 15/07/2020

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

La définition du tracé de la ligne a fait l'objet de nombreuses études de terrain afin d'éviter au maximum d'impacter les populations et leur environnement. Malgré ces précautions, la mise en oeuvre du projet et plus particulièrement l'acquisition du droit de passage vont engendrer un certain nombre d'impacts, notamment liés à la perte des terres, cultures et habitations situées à proximité du passage de la ligne. Le corridor impacté (espace défriché sur lequel doit passer la ligne et faisant l'objet d'une exclusion formelle totale d'activité) a été défini sur la base d'un couloir de 20 m de part et d'autre de l'axe de la ligne sur la partie aérienne du tracé de l'ouvrage (corridor de 40 m sur une longueur de 102 km en aérien).

Dans le cadre de ces dispositions, les terres, biens et habitations comprises dans ces corridors vont devoir faire l'objet de procédures d'acquisition, qui impacteront plus de 491 ménages représentant 3 479 personnes. Il est à préciser que parmi ce nombre, il est attendu que 46 ménages soient physiquement déplacés. Pour adresser ces impacts, le projet fait l'objet d'un PAR. Celui-ci précise les dispositions prévues concernant la gestion des compensations des personnes affectées par le projet.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

Dans le cadre de l'élaboration de l'EIES et du PAR, des consultations ont été menées auprès des autorités nationales, régionales et communales, des chefferies des villages et plus généralement, auprès des communautés impactées par le projet, pour les informer du projet et de ses impacts, répertorier leurs craintes, mais aussi leurs attentes face au projet. Une enquête approfondie auprès des personnes affectées par le projet a par ailleurs permis de recenser leurs biens impactés et de les informer sur les modalités du PAR.

Cette approche participative sera maintenue et renforcée au cours de l'exécution du projet par la mise en oeuvre du Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP) qui a été élaboré. Celui-ci précise l'approche envisagée pour les actions de consultation et de communication à mener tout au long du projet. En particulier celui-ci prévoit la constitution d'un mécanisme de gestion des plaintes et de recours. Ce PEPP sera mis en oeuvre par l'Unité de Gestion du Projet (UGP) en étroite collaboration avec les autorités locales.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Une UGP sera constituée et aura pour responsabilité de l'implémentation du projet. Ces équipes recevront un appui technique sur les aspects environnementaux et sociaux afin que le projet puisse être réalisé conformément aux exigences des différents bailleurs. Les mesures d'atténuation et de compensation des risques environnementaux et sociaux telles que prévues par le PGES global seront intégrées dans les contrats de construction. Une entreprise d'Ingénieur Conseil sera responsable pour l'ensemble du projet d'interconnexion de la supervision et du suivi de la mise en oeuvre des PGES.

Conclusions et Recommandations

Sur la base des informations mises à disposition et avec les conditions et engagements indiqués ci-dessous, le projet est jugé satisfaisant en matière environnementale et sociale pour le financement de la Banque.

Luxembourg, 15/07/2020

Conditions :

- Avant le premier décaissement relatif aux contrats de travaux :
 - o obtention du Permis Environnemental pour le projet auprès de l'autorité compétente ;
 - o soumission du PAR final.
- Avant le début des travaux :
 - o l'UGP dispose d'un soutien adéquat pour assurer le suivi des aspects E&S lors de la mise œuvre du projet ;
 - o mise en place d'un mécanisme de gestion des plaintes jugé à la satisfaction de la Banque ;
 - o sur chaque tronçon de la ligne concerné et pour les postes concernés, obtention de la Déclaration d'Utilité Publique ;
 - o sur chaque tronçon de la ligne concerné et au niveau des postes concernés, mise en œuvre d'un processus d'indemnisation et de compensation conforme au PAR et jugé à la satisfaction de la Banque ;
 - o élaboration d'un programme de reboisement précisant les acteurs mobilisés, les objectifs fixés témoignant d'un gain net positif en matière de biodiversité, ainsi que le protocole de suivi et les mesures en assurant la pérennité.

Engagements :

- mise en œuvre du Plan d'Engagement des Parties Prenantes ;
- avant le début des travaux sur chaque tronçon de la ligne ainsi qu'au niveau des postes, soumission du PGES pour la phase de construction correspondant à ce tronçon ou poste ;
- sur chaque tronçon de la ligne et au niveau des postes, la réalisation d'un inventaire des arbres à couper lors du défrichage ;
- mise en place des mesures d'atténuation des impacts avifaunes ainsi que d'un programme de suivi avifaune en coordination avec Birdlife International ou toute autre ONG reconnue dans la région ;
- mise en œuvre du projet en conformité avec les normes environnementales et sociales de la Banque.