

Luxembourg, 15th juin 2022

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	ONCF REHABILITATION FERROVIAIRE
Numéro du projet :	2021-0449
Pays :	Maroc
Description du projet :	Le projet consiste en un programme d'investissement pour le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire conventionnelle existante et la modernisation de certains systèmes en introduisant des technologies de pointe. Les investissements inclus dans le projet concerneront le renouvellement ou la réhabilitation des voies, des ouvrages d'art et des installations de traction électrique sur des tronçons du réseau, l'amélioration des systèmes de signalisation et de télécommunication, des améliorations de la sécurité, la mise en œuvre des protections contre les inondations et l'acquisition d'équipements pour l'entretien des infrastructures.
EIE exigée :	Projet multicomposantes, les exigences EIE peuvent varier
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non ²

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Description du projet

Le projet consiste en la réalisation d'environ 75 sous-projets inclus dans le Programme d'investissements de l'ONCF envisagé pour la période 2022 – 2030, et dont notamment la mise en œuvre est prévue pour la période 2022 - 2027. La liste complète de sous-projets n'est pas encore arrêtée. En tout état de cause, les sous-projets concerneront des investissements de renouvellement, réhabilitation et modernisation du réseau ferroviaire conventionnel existant de l'ONCF. Il est ainsi envisagé d'y inclure les catégories d'opérations suivantes :

- Renouvellement de voie et ballast ;
- Électrification (renouvellement des installations de caténaires, des sous-stations de traction et postes de sectionnement, travaux de télécommande des interrupteurs) ;
- Réhabilitation d'ouvrages d'art, ouvrages en terre, tunnels et ouvrages hydrauliques ;
- Prévention d'inondations ;
- Sécurisation (suppression des passages à niveau, construction des ouvrages pour piétons, clôture des emprises ferroviaires, surveillance et sensibilisation) ;
- Télécommunications (redondance des câbles optiques, synchronisation des systèmes sur le réseau, mise à niveau des systèmes) ;
- Signalisation (renouvellement et mise à niveau des systèmes) ;

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.

² Le cas échéant, l'analyse de l'empreinte carbone sera fait en phase d'affectations (cf. point 9.1 de la [Méthodologie de la BEI pour Empreinte Carbone des Projets](#)).



Luxembourg, 15th juin 2022

- Acquisition des équipements et outillage de maintenance d'infrastructure.

Les travaux seront réalisés majoritairement sur le domaine ferroviaire existant. Le projet ne comprendra aucun sous-projet visant à construire de nouvelles infrastructures ou à augmenter de manière significative la capacité des infrastructures existantes.

Évaluation des incidences environnementales

Conformité avec la réglementation environnementale

En Union Européenne, la plupart des sous-projets inclus dans le programme seraient considérés comme des investissements non soumis à la Directive concernant l'Étude d'Impact sur l'Environnement (EIE) (Directive 2011/92/UE tel que modifiée par la Directive 2014/52/UE).

Toutefois, certains sous-projets pourraient être visés par l'Annexe II de la Directive EIE et donc pour ces sous-projets, l'autorité compétente devrait déterminer l'assujettissement des sous-projets à une EIE sur la base d'un examen au cas par cas. Cela serait notamment le cas pour les sous-projets situés dans une zone protégée ou à proximité d'une telle zone.

Au Maroc, l'obligation de réaliser une EIE est précisé dans la Loi 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement et la Loi 49-17 relative à l'évaluation environnementale. L'autorisation de tout projet soumis à une EIE est subordonnée à une décision d'acceptabilité environnementale prononcée par l'autorité gouvernementale chargée de l'environnement (le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable) et que cette dernière est soumise à l'avis, rendu public, de l'autorité compétente en matière d'environnement. Tel que stipulé par la Loi 12-03, les projets de nouvelles lignes ferroviaires sont soumis à une EIE. Les travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations tels que ceux envisagés dans le périmètre de la présente opération, ne sont pas, en principe, soumis à évaluation environnementale.

En application du premier Standard environnemental et social de la Banque, les sous-projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale et sociale seront déterminés en fonction de leurs caractéristiques, de leur localisation (en prenant en considération la sensibilité environnementale de la zone géographique et des aspects sociaux susceptibles d'être affectés), ainsi que leurs incidences sur l'environnement (et de leur degré d'importance) pouvant porter atteinte à ce dernier.

Localisation du projet sur les espaces naturels, sites protégés et la biodiversité

Au Maroc, le cadre réglementaire pour la désignation des espaces naturels protégés est établi par la Loi n° 22-07 relative aux aires protégées promulguée par le dahir n° 1-10-123 du 3 cabane 1431 (16 juillet 2010). En outre, le Maroc a signé et ratifié de nombreuses conventions internationales portant sur la protection de l'environnement, y compris la Convention sur les zones humides (dite Convention de Ramsar).

Les sous-projets inclus dans le cadre du projet seront répartis sur l'ensemble du réseau conventionnel de l'ONCF. De ce fait, certains sous-projets peuvent être réalisés dans le périmètre des sites protégés traversés par les lignes existantes ou dans leurs environs immédiats. Parmi les investissements identifiés à ce stade, ceci est le cas du sous-projet « Renouvellement de voie, régénération de ballast et renouvellement de caténaires à la sortie de la gare de Kenitra en direction Sidi Kacem » ; la ligne existante longe sur environ 750 m le Site Ramsar « Merja de Fouwarate » (Ramsar réf. 2324), désigné Site d'Intérêt Biologique et Écologique.



Luxembourg, 15th juin 2022

En outre, certains sous-projets peuvent être réalisés dans le périmètre ou à proximité de zones clés pour la biodiversité³ (ZCB). Parmi les investissements identifiés à ce stade, ceci est le cas pour les sous-projets « Renouveau de voie, régénération de ballast et renouvellement de caténaires entre Meknès et Fez » et « Renouveau de voie et ballast entre Tanger et Sidi Kacem ». Ces lignes existantes traversent, respectivement, sur environ 12 km la zone clé pour la biodiversité « Oued Tizguitte et Oued Ouaslane » et sur environ 4.5 km la zone clé pour la biodiversité « Marais Larache ».

Impacts pendant la phase de construction

Sans préjuger des conclusions des analyses préalables aux affectations du financement aux sous-projets spécifiques, s'agissant de renouvellement d'infrastructures existantes et étant donné que les travaux seront réalisés majoritairement dans les emprises ferroviaires existantes, il est probable que les impacts environnementaux et sociaux négatifs des sous-projets proposés seront minimes et que les risques associés pourront être minimisés, voire évités, avec des mesures appropriées.

Les principaux impacts et risques associés à la phase des travaux concernent les aspects suivants :

- réduction du couvert végétal, principalement dans les zones de chantier, des dépôts et les routes d'accès ;
- impacts sur les eaux et la végétation des berges des cours d'eaux traversés par la ligne ;
- bruit et vibrations générés par les engins de chantiers et la circulation des camions ;
- hausse des niveaux de pollution en raison des émissions des engins de chantier et des camions, ainsi que des poussières ;
- la production des déchets dangereux, notamment de traverses créosotées et/ou ballast pollué.

La plupart des impacts négatifs et risques, avec l'exception notable de la production des déchets dangereux, ont un caractère temporel marqué associé à la phase des travaux. Ils peuvent être maîtrisés avec des mesures d'atténuation correspondant à la réalisation des travaux selon les règles de l'art et dont les détails seront définis dans les Plans de Gestion Environnemental et Social (PGES). En ce qui concerne les modalités de mise en décharge des déchets dangereux, celles-ci seront définies également dans le PGES. En tout état de cause, la mise en décharge des déchets dangereux devra être réalisée en conformité avec la Loi n° 28-00 relative à la gestion des déchets et à leur élimination et le Décret n° 2-12-172 du 4 mai 2012 fixant les prescriptions techniques relatives à l'élimination et aux procédés de valorisation des déchets par incinération.

Impacts pendant la phase d'exploitation

Concernant la phase d'exploitation, s'agissant de renouvellement d'infrastructures existantes, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des impacts négatifs et risques additionnels par rapport à la situation actuelle.

Les impacts et risques liés à une éventuelle augmentation de la circulation ferroviaire devraient être largement atténués par les effets positifs du projet sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire par rapport au transport sur route et en conséquence de la réduction des émissions de bruit, de polluants et de gaz à effet de serre, ainsi que d'une amélioration de la sécurité du système de transport dans son ensemble.

³ Telles que définies par le « Key Biodiversity Areas Partnership » (KeyBiodiversityAreas.org). Les ZCB protègent un nombre important d'espèces particulières, une grande partie d'un écosystème, l'intégrité écologique ou des sites irremplaçables. En tant que telles, elles ne peuvent pas être facilement remplacées, et doivent donc être protégées.



Luxembourg, 15th juin 2022

Capacité de promoteur et procédures d'affectation de fonds aux sous-projets

Le Promoteur, ONCF, possède une vaste expérience dans la mise en œuvre de projets de cette nature. La Banque requerra le Promoteur d'intégrer systématiquement la gestion environnementale dans le cadre de la préparation et mise en œuvre des sous-projets et d'appliquer méthodiquement des outils de gestion environnementale afin d'assurer une supervision complète des aspects environnementaux lors de la préparation, de la mise en œuvre et de l'exploitation du projet.

L'affectation du financement aux sous-projet spécifiques sera soumise à une analyse préalable. Pour les sous-projets pouvant faire l'objet d'une EIE ou d'une étude d'impacts sur des sites protégés, le Promoteur soumettra à la Banque les documents pertinents justifiant de la conformité à la législation nationale ainsi qu'aux Standard environnementaux et sociaux de la Banque.

Alignement avec l'Accord de Paris

Conformément aux politiques définies dans la Feuille de route du Groupe BEI dans son rôle de banque du climat, le projet a été évalué par les services de la Banque sur sa compatibilité avec les objectifs de l'Accord de Paris. Le projet consiste en le renouvellement d'infrastructures existantes permettant un transport à zéro émissions directes et, par conséquent, est jugé conforme à l'objectif de faibles émissions de carbone de l'Accord de Paris. L'affectation du financement aux sous-projets sera soumise à une évaluation de la vulnérabilité au changement climatique. Avec cette mesure en place, le risque climatique du projet est jugé comme faible et, par conséquent, le projet est considéré comme aligné sur l'objectif de résilience de l'Accord de Paris.

Évaluation des incidences sociales

Acquisition foncière et réinstallation

Les travaux seront réalisés majoritairement sur le domaine ferroviaire existant ; les installations de chantiers ainsi que les zones de stockage des matériaux seront également situées majoritairement dans l'emprise ferroviaire existante. De ce fait, le projet ne devrait pas nécessiter d'acquisitions foncières spécifiques.

Toutefois, si, suite aux analyses approfondies préalables aux affectations du financement aux sous-projets, il est conclu qu'un sous-projet requiert des occupations foncières ponctuelles (permanentes ou temporaires) ou pourrait avoir des impacts significatifs sur les activités économiques des riverains, un Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) précisant les indemnités pour les pertes induites et les modalités d'accompagnement social sera rédigé en conformité avec la réglementation nationale et les Standards sociaux de la Banque.

Sécurité et santé au travail

En accord avec la législation nationale sur la sécurité et santé au travail et les obligations émanant des conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ratifiées par le Maroc, les contrats de travaux signés avec les entreprises intégreront les exigences relatives à la sécurité et à la santé au travail et seront conformes aux standards de l'OIT.

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

Les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête publique relative aux projets soumis aux études d'impact sur l'environnement sont définies dans le Décret n° 2-04-564 du 5 kaada 1429 (4 novembre 2008). Notamment, ce décret établit que la durée de l'enquête sera de vingt (20) jours minimum. La période minimale requise par les Standards Environnementaux et Sociaux de la BEI est de 30 jours. Par conséquent, pour les sous-projets soumis à une EIE, soit par la législation nationale ou par l'application des Standards Environnementaux et Sociaux de la BEI, le promoteur sera tenu d'élargir la période de l'enquête publique à 30 jours minimum.



Luxembourg, 15th juin 2022

Le cas échéant, dans le cadre de l'EIE ou lors de la préparation du PAR, des consultations publiques auront lieu dans les communes concernées par le projet. Ces consultations publiques seront conçues de manière à être inclusives et toucher toutes les catégories d'acteurs concernés telles que les autorités des communes concernées, les associations de riverains, y compris, les associations de femmes, etc.

Autres aspects environnementaux et sociaux

ONCF a établi une politique environnementale et un système de gestion environnementale basés sur les principes de la norme ISO 14001. De plus amples informations sur la performance environnementale de l'ONCF sont fournies dans les rapports annuels publiés sur le site Internet de la société.

ONCF traite les demandes d'informations environnementales et plaintes des parties intéressées, y compris du public, au niveau de chaque site (à l'échelon régional). Les parties intéressées peuvent formuler leurs plaintes ou demandes soit verbalement ou par écrit (fax / courrier / e-mail).

Conclusions et Recommandations

Sur le volet environnemental, le projet aura des retombées positives à travers un report modal renforcé permis par l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire par rapport à la route, et les impacts positifs associés, tels que les réductions des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution (y compris sonore) et l'amélioration de la qualité de l'air. Concernant les éventuels impacts négatifs et risques inhérents aux types de sous-projets envisagés dans le périmètre de la présente opération, les mesures d'atténuation spécifiques seront définies dans les PGES pour permettre un traitement exhaustif et adéquat, en ligne avec les standards de la Banque.

Sur le volet social, la mise en œuvre du projet générera des impacts sociaux sur différents types de catégories de population et d'acteurs locaux. Ces impacts devraient être positifs dans la très grande majorité des cas, notamment grâce à l'amélioration et à la pérennisation d'un système de transports bas carbone dans les régions concernées, une réduction de temps de déplacement et une amélioration de la sécurité de transport. Toutefois, si un ou des investissements prévus par le projet étaient susceptibles d'occasionner des effets négatifs au plan social comme des déplacements physiques ou économiques de personnes par exemple, un PAR sera alors préparé en conformité avec la législation nationale et les Standards sociaux de la Banque.

Le Promoteur a été sensibilisé sur les Standards environnementaux et sociaux de la Banque.

Les mesures mentionnées ci-dessus et les conditions résumées ci-dessous devraient ainsi permettre de réduire les risques associés au projet.

Le Promoteur publiera sur son site web les informations pertinentes sur la procédure de traitement des plaintes et les modalités d'accès pour les parties intéressées, au processus de gestion des demandes ou des plaintes.

Le Promoteur intégrera la gestion environnementale dans le cadre de la préparation et de la mise en œuvre des sous-projets et appliquera méthodiquement des outils de gestion environnementale, afin d'assurer une supervision complète des aspects environnementaux lors de la préparation, de la mise en œuvre et de l'exploitation du projet.



Luxembourg, 15th juin 2022

Le Contrat de Financement inclura une condition d'affectation du prêt-cadre exigeant que le promoteur soumette à la Banque la preuve que, pour tout sous-projet présenté à l'affectation, le processus d'autorisation environnementale pertinent, le cas échéant, a été achevé et que le projet est conforme aux exigences de la législation nationale ainsi qu'aux Standards environnementaux et sociaux de la Banque. Des engagements supplémentaires peuvent être définis au stade de l'affectation.

Avant l'affectation de fonds à tout sous-projet spécifique, le promoteur fournira à la Banque :

- Une description de sous-projet, y compris :
 - Une description des caractéristiques physiques du sous-projet et de sa localisation, en accordant une attention particulière à la sensibilité environnementale des zones géographiques susceptibles d'être affectées.
 - Une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le sous-projet.
 - Une description de tous les effets notables, dans la mesure des informations disponibles sur ces effets, que le sous-projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, y compris les impacts cumulatifs.
 - Une description de la vulnérabilité du sous-projet au changement climatique et démonstration de la résilience du sous-projet.
- Pour tout sous-projet pour lequel une EIE est nécessaire, au titre de la législation nationale et/ou les Standards environnementaux et sociaux de la Banque, les éléments d'information justifiant de la réalisation de l'EIE et, le cas échéant, du PAR en conformité avec la législation nationale et les Standards environnementaux et sociaux de la BEI, associant les justificatifs de la mise en place d'un processus d'engagement des parties prenantes adapté et d'une enquête publique d'une durée de 30 jours minimum. La décision de l'Autorité compétente sur les aspects environnementaux et sociaux sera également demandée.
- Preuve que les dossiers d'appel d'offres des contrats de construction et de fournitures du projet incluent le PGES et les standards environnementaux et sociaux de la Banque.

Avant chaque décaissement du prêt, le promoteur fournira à la Banque :

- Pour chaque tronçon de ligne et avant le début des travaux, les justificatifs attestant que les emprises sont libres pour les travaux et que, le cas échéant, toutes les mesures sociales de compensation et de restauration ont été exécutées.
- Les cas échéant, le rapport d'avancement de la mise en œuvre du PAR, y compris rapport d'achèvement du PAR avant le dernier décaissement.

Le Promoteur s'engage à respecter les Standards environnementaux et sociaux de la Banque dans l'ensemble de ses activités pour la mise en œuvre du Projet, y compris la promotion du dialogue social avec la main d'œuvre et l'engagement des parties prenantes à travers des processus inclusifs de consultation.

Le Promoteur conservera et maintiendra à jour les documents pertinents concernant le respect de la législation environnementale et les Standards environnementaux et sociaux de la Banque. Au cas où la BEI exigerait une telle documentation pour l'un des sous-projet inclus dans cette opération, le Promoteur fournira rapidement tous les documents demandés.

Sous ces conditions, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.