



Luxembourg, 8 Decembre 2022

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	CORRIDOR SFAX - KASSERINE
Numéro du projet :	2019-0810
Pays :	Tunisie
Description du projet :	Le projet vise à doubler le tronçon routier existant de la RN13 entre Sfax et Kasserine (180 km), en passant de 2x1 à 2x2 voies, et en séparant les les voies inverses par des barrières médianes. Cette route relie aussi à la frontière algérienne, distante d'environ 50 km plus à l'ouest.
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	Oui

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Le projet consiste à moderniser le réseau national par le doublement des routes existantes et à contourner les villes importantes grâce à des déviations du réseau de façon à avoir un corridor économique transversal à caractère express reliant Sfax, Sidi Bouzid, Kasserine et, au-delà, la frontière algérienne à Bouchebka.

La route existante comporte deux voies et s'étend sur 177 km. La nouvelle route comportera 4 voies, séparées par un terre-plein, et fera 180 km. Elle comprendra des contournements pour les villes de Menzel Chaker, Ouled Haffouz, Lessouda et Sabalet Ouled Asker, ainsi que deux déviations à Bir El Mallouli et à proximité de l'Oued Miaou. Elle comprendra également 53 ronds-points.

Évaluation des incidences environnementales

Si le projet avait été situé dans l'Union Européenne, il tomberait dans le champ d'application de l'Annexe I de la Directive 2011/92/EC, telle qu'amendée par la Directive 2014/52/EU, concernant l'évaluation des répercussions de certains projets publics et privés sur l'environnement et devrait faire l'objet d'une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) complète, y compris des consultations publiques. La Tunisie a adopté en 1991 une législation comparable à de nombreux égards à la Directive européenne.

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.



Luxembourg, 8 Decembre 2022

Cette législation tunisienne a été actualisée avec le Décret N° 2005-1991 du 11/07/2005, relatif à l'étude d'impact sur l'environnement et fixant les catégories d'unités soumises à l'EIES. Dans le cadre de cette législation, le projet a fait l'objet d'une EIES complète avec des consultations publiques.

L'évaluation de la biodiversité et les impacts potentiels sur les aires protégées ont été pris en compte conformément aux principes des directives européennes sur les habitats et les oiseaux, et des mesures de mitigation pendant la construction et les opérations sont proposées dans l'EIES.

Les principaux impacts négatifs sur la zone d'influence du projet sont jugés modérés. Le tracé de la RN13 à dédoubler ayant évité les zones forestières et les sebkhas, écosystèmes les plus fragiles de la zone d'influence directe du Projet, ce sont les parcours naturels qui constituent les écosystèmes les moins anthropisés de cette zone affectée par l'installation des chantiers. Il pourrait donc y avoir des pertes de biotopes, mais qui resteront très limitées au regard des surfaces disponibles. Ces zones ne sont pas protégées par un régime juridique spécifique dans le pays ou au niveau international mais des dispositions spécifiques seront incluses dans le Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) afin d'atténuer l'impact sur ces zones.

Les parcs nationaux les plus proches du tracé sont situés dans la section Kasserine et sont constitués des parcs nationaux de jBELs Mghilla (3 km) et Chaambi (1 km). La faune mammalienne de ces aires protégées est essentiellement composée de plusieurs espèces de mammifères dont sanglier, hyène rayée, chacal doré, renard roux, lièvre commun, mangouste Ichnemon, hérisson et divers petits rongeurs (musaraigne, etc.). Parmi aussi ces mammifères, on recense la gazelle de montagne et le mouflon à manchettes, deux espèces protégées en Tunisie. Les trois zones humides intersectées ou avoisinées par la RN13 à dédoubler, sont la plaine de l'oued El Fekka, la garaa Karafita et la sebkha Bou Jmel dans les passages de Sidi Bouzid et Sfax. Ces zones ne font pas parties des zones RAMSAR internationalement reconnues ni d'autres cadres juridiques internationaux de protection.

Le projet n'affecte pas un patrimoine recensé par l'Institut National de Patrimoine. Toutefois, une attention particulière sera accordée à toute découverte fortuite de bien archéologique selon la réglementation nationale en vigueur et les normes de la BM et de la BEI.

L'EIES a aussi recensé des rongeurs de statut préoccupation mineure et qui pourraient traverser la route. L'EIES ne dispose pas d'inventaire de biodiversité spécifique mais se base sur les données existantes. Une situation de référence qui sera complétée par les données de suivi environnemental.

Toutefois, le programme de suivi environnemental permettra de bien identifier ces enjeux. En phase de construction, et vu la distance qui sépare ces aires protégées de l'axe de la route, les impacts sur la biodiversité restent modérés et facilement gérables avec un programme de suivi environnemental et de biodiversité.

Les effets négatifs attendus en phase de construction concernent principalement une perte de couverture végétale, une augmentation du bruit et des vibrations et des émissions de poussière très limitées et temporaires, pollution des sols et des ressources en eau superficielle et souterraine, génération de terres et sols contaminés. En phase opérationnelle, les principaux impacts négatifs sont l'occupation et l'affectation du sol et l'effet barrière.



Luxembourg, 8 Decembre 2022

Le projet comporte aussi des impacts positifs, notamment la génération d'opportunités d'emploi et de revenus pour les riverains pendant la phase de travaux, une diminution significative des émissions de gaz en raison d'une réduction des temps de voyage, la diminution des risques d'accident due à la séparation des deux sens de circulation et l'amélioration de l'accès aux marchés et aux services sociaux et de santé.

Pour limiter les impacts négatifs du projet, une série de mesures d'atténuation et correctrices sont préconisées dans l'EIES. Ces mesures feront partie du PGES du projet et comprennent, entre autres, l'atténuation du risque de collision et de la mortalité animale pendant les travaux, l'atténuation ou de compensation des impacts des travaux sur les populations riveraines et les mesures de protection du personnel. En phase opérationnelle, les principales mesures d'atténuation sont la création, entre autres, des bassins de décantation, du traitement des eaux de ruissellement, des murs anti-bruit, des passages de faune, de la végétalisation des talus, des équipements de sécurité routière et des programmes de surveillance et de suivi.

Le système de suivi est complété par un plan de surveillance environnementale qui permet le suivi des indicateurs environnementaux et sociaux notamment :

- l'évolution des caractéristiques de la qualité de l'air,
- l'évolution du niveau des bruits dans la zone du projet,
- l'évolution des caractéristiques des sols le long de l'emprise routière,
- l'évolution de la qualité des eaux dans les retenues des barrages à l'aval de l'emprise,
- le suivi de la mortalité de la faune sauvage le long de la chaussée,
- l'évolution du nombre de plaintes de riverains.

Programme « empreinte carbone » de la BEI

Le projet est inclus dans l'exercice d'empreinte carbone sur la base suivante :

- Estimation des émissions annuelles du projet au cours d'une année standard d'exploitation :
 - Les émissions absolues (brutes) prévues sont de 68 000 tonnes d'équivalent CO₂ par an
 - Les émissions prévisionnelles créées sont de 2 000 tonnes d'équivalent CO₂ par an.
- Les limites du projet sont les tronçons routiers entre Sfax et Kasserine (180 km).

La référence est l'émission des tiers prévue du réseau existant en l'absence de projet, uniquement dans les limites définies ci-dessus. Les prévisions reflètent les hypothèses sur les volumes de trafic, sa croissance, la vitesse / les flux de trafic, la capacité des infrastructures et la consommation de carburant.

Aux fins de la comptabilisation annuelle de l'empreinte carbone de la BEI, les émissions du projet seront distribuées au prorata du montant du prêt BEI signé cette année-là, en proportion du coût du projet.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

La superficie totale de terrain à acquérir pour le projet est estimée à 526 ha, dont 187 ha appartenant au domaine de l'Etat.



Luxembourg, 8 Decembre 2022

Au total, 1912 parcelles ont été recensées dont 279 d'entre elles appartenant à l'Etat.

Dès la phase de conception, le tracé du projet a été fixé pour l'adapter au maximum à l'emprise de la route existant et pour réduire les impacts sur la population. Toutefois l'impact social sur la zone d'intervention reste élevé. D'après les conclusions de l'enquête socio-économique réalisée pour le projet, l'incidence sur les activités économiques est liée principalement à la perte de revenu agricole (perte de culture) et, à une moindre mesure, aux pertes d'activités commerciales.

Le nombre de personnes affectées par le projet est estimée à environ 10 000, sur la base de 2 600 ménages impactés – dont seulement 4 ménages sont censés subir un déplacement physique à cause de la perte de leur habitation. Les ménages sont répartis comme suit sur la base géographique/administrative :

- 1000 ménages à Sfax,
- 73 ménages à Kairouan,
- 900 ménages à Sidi Bouzid,
- 627 ménages à Kasserine.

Les types de perte principales sont liées aux cultures, aux habitations et aux locaux commerciaux.

Un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) conformément aux standards de la Banque a été élaboré en 2022 pour identifier les impacts liés aux déplacements économiques et physiques et définir les mesures de compensations nécessaires pour chaque catégorie de bien affecté. Des mises-à-jours seront effectuées en cas de besoin. L'étude sociale a identifié quelques groupes de personnes vulnérables en raison de leur situation socioéconomique. Celles-ci feront l'objet d'une assistance et d'un soutien approprié à leur cause de vulnérabilité, tel que des soins gratuits ou des aides du Ministère des Affaires Sociales ou du Ministre de la Famille, de la Femme, de l'Enfance et des personnes âgées. L'équipe de gestion de projet du promoteur prévoit également un engagement renforcé et ponctuel pour le suivi des cas de vulnérabilité subissant un impact estimé significatif dans les enquêtes socio-économiques du PAR.

Le projet est censé engendrer des impacts positifs au niveau de la création d'emploi et des opportunités d'affaire. Les risques d'impacts négatifs sont, quant à eux, pris en compte dans les mesures d'atténuation du projet, en particulier dans le PGES. Ces mesures sont relatives à la dégradation des conditions de travail sur le chantier d'une part et de la santé et sécurité des travailleurs et des communautés riveraines d'autre part.

Le projet veillera à une bonne intégration de ces mesures dans les documents de passation de marché pour assurer l'application du PGES au niveau de l'entreprise en charge des travaux et de ses sous-traitants. La Tunisie ayant ratifié les principales conventions de l'Organisation International du Travail, l'entreprise et ses sous-traitants seront tenus de respecter l'ensemble des normes de travail.

Un plan de la gestion de la main d'œuvre a été préparé pour l'ensemble du programme (dédoublé et développement économique). Un plan de prévention de risques de Violences Basées sur le Genre (VBG) doit être préparé et intégré dans le PGES du projet. Le promoteur et ses consultants de supervision veilleront à leur mise-en-œuvre par l'entreprise et ses sous-traitants.



Luxembourg, 8 Decembre 2022

L'aspect genre a été pris en considération dans l'élaboration de la documentation de projet et dans l'évaluation de ses risques. Les enquêtes socio-économiques pour l'EIES et le PAR ont permis de collecter des informations sur les problématiques des femmes dans la zone de projet. Les consultations publiques (voire section en bas) ont assuré une participation féminine substantielle. Les plans de gestion socio-économiques du projet sont conçus afin de pouvoir mitiger les risques de dégradation des conditions de vie des femmes (par exemple dans le contexte des VBG) et de maximiser les opportunités d'intégration des femmes dans la vie économique de la zone d'influence du projet.

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

La consultation et la participation de l'ensemble des parties prenantes du projet a été réalisée au cours des différentes étapes des études sociales, économiques et environnementales pour la préparation du projet.

Plusieurs séances d'information, de sensibilisation et de dialogue ont eu lieu, notamment :

- Mars 2022, une présentation publique des conclusions de l'Étude Préliminaire, y compris de l'évaluation environnementale des différentes alternatives considérées pour le projet,
- Septembre 2016, une réunion du Comité de Pilotage du projet avec la participation des membres de différents Ministères concernés, autorités locales et représentants de la société civile,
- la finalisation et présentation des résultats de l'EIES ont fait l'objet de plusieurs consultations allant de Novembre 2021 jusqu'à Mars 2022,
- la préparation du PAR a fait l'objet de plusieurs consultations allant de Novembre 2021 à Septembre 2022 avec les Personnes Affectées par le Projet (PAPs) et les différentes parties prenantes.

Les rencontres avec les populations affectées ont fait ressortir principalement les demandes suivantes :

- accès secondaires à leurs parcelles agricoles,
- situation des stands informels,
- paiement des frais judiciaires des plaintes,
- compensation en nature pour les terrains,
- accélération de l'assainissement foncier avant travaux,
- création d'un comité (demande de Ouled Haffouz à Sidi Bouzid),
- transport scolaire,
- eau potable et éclairage,
- etc...

Un plan de mobilisation de parties prenantes a été préparé pour tout le programme Doublement de l'axe Sfax-Kasserine (RN13-RR182) ainsi que la composante économique ; le projet RN13 peut se baser dessus.

Un mécanisme de Gestion des Plaintes a été proposé pour tout le projet et sera opérationnel avant la mise en œuvre du projet.



Luxembourg, 8 Decembre 2022

Autres aspects environnementaux et sociaux

En vue de s'aligner avec les exigences des normes sociales des bailleurs de fonds et suite aux efforts de sensibilisation consentis par la BEI en particulier, le processus d'amendement de la loi N°53-2016 portant expropriation pour cause d'utilité publique a été enclenché au début de l'année 2022, le processus de concertation avec les parties prenantes a abouti à l'approbation du projet de décret loi en septembre 2022 et sa publication en octobre 2022.

Cette nouvelle version de la loi facilitera davantage la mise en œuvre des projets en donnant la possibilité de tenir en compte (i) des impacts directs des riverains non-expropriés et en (ii) restaurant les Commissions de Reconnaissance et de Conciliation (CRC) présidées par un juge, ce qui permettra la négociation et la révision de l'indemnisation proposée dans les expertises sans le recours aux tribunaux et augmenter ainsi le nombre d'accords à l'amiable.

Le promoteur (la DGPC) est responsable de la préparation du projet (y compris la passation des marchés et l'acquisition des terrains), de la construction, ainsi que de l'entretien. Le promoteur est bien connu de la Banque et cette opération est la 12^{ème} depuis 1994. Qualifié et compétent dans son domaine de compétence, il s'engage à s'aligner aux exigences en termes de sauvegarde environnementale et sociale de la BEI et de la BM. De surcroît, la DGPC bénéficiera d'une assistance technique pour aider à la mise-en-œuvre du projet.

Le projet est préparé et sera mis en œuvre en coordination avec la Banque mondiale (financement parallèle). Il inclut également une composante économique (financée par la BM) qui vise à soutenir le développement du secteur privé et l'attractivité du corridor.

Conclusions et Recommandations

Les conditions environnementales et sociales suivantes doivent être remplies :

- non-objection par les autorités tunisiennes compétentes (notamment l'Agence Nationale Pour l'Environnement (ANPE) de l'EIE finalisée à la satisfaction de la Banque,
- provision des évidences, à la satisfaction de la Banque, que les décrets relatifs aux expropriations au niveau du gouvernorat sont publiés,
- provision des évidences de l'incorporation dans le contrat de construction et supervision du projet des mesures de gestion environnementales et sociales envisagées dans l'EIE, le PGES et dans les autorisations pertinentes,
- recevoir un plan de mobilisation des parties prenantes avec un mécanisme de gestion des plaintes à la satisfaction de la Banque.

Dans ces conditions, le projet est acceptable pour la banque d'un point de vue environnemental et social.