Luxembourg, 15 November 2016

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	*Pont de Bizerte*
Numéro du projet :	*2016-0012*
Pays :	*Tunisia*
Description du projet :	*The project concerns the construction of a 9.5 km long 2x2 suburban expressway on a new alignment bypassing the city of Bizerte to the south west. The new bypass connects the A4 motorway and the national road RN8, south of Bizerte, to the road RL438, west access to the city. It comprises a new bridge across the lake of Bizerte 2.1 km long plus the access roads at both ends of the structure.*
EIE exigée :	Oui

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone[1] » : No

Évaluation des incidences environnementales et sociales

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 étude d'impact environnemental (EIE) complète, y compris des consultations publiques. La Tunisie a adopté en 1991 une législation comparable à de nombreux égards à la Directive européenne. Cette législation tunisienne a été actualisée avec le Décret Nº 2005-1991 du 11/07/2005, relatif à l'étude d'impact sur l'environnement et fixant les catégories d'unités soumises à l'EIE. Dans le cadre de cette législation, le projet a fait l'objet d'une EIE complète avec des consultations publiques. Cette étude a comparé les différentes options d'aménagement possibles, en considérant un total de huit couloirs et de multiples solutions structurelles pour traverser le lac, de sorte que l'option finalement retenue minimise les impacts sur le milieu.

Les principaux impacts négatifs sur la zone d'influence du projet sont jugés modérés. Aucune aire protégée n'existe dans les profils en long de la route projetée. La zone humide protégée de l'Ichkeul, est située à environ 10 km du tracé de la route. L'autorité compétente pour la conservation des espaces protegés donnera son avis sur l'absence d'impacts sur les espèces et les espaces protegés (formulaire A). De même, aucun site d'intérêt (patrimoine culturel et historique) ne sera affecté par le projet.

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, particulièrement le lac de Bizerte, et souterraine ; génération de terres et sols contaminées. En phase opérationnelle, les principaux impacts négatifs sont l'occupation et l'affectation du sol, y compris une partie de la rive du lac de Bizerte ; l'effet de barrière de l'ouvrage ; changement irrévocable du paysage ; entraves sur le déplacement des oiseaux –même si limitées, à cause du faible encombrement de structure du viaduc ; altération et risque de pollution de l'hydrologie superficielle et souterraine.

[1] Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de 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 100 000 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, 15 November 2016

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 de la congestion du trafic dans le centre urbain, 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'EIE. Ces mesures feront partie du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) du projet et comprennent, entre autres, l'aménagement paysager du projet, l'installation des barrières acoustiques ou les techniques de contrôle des sédiments (déflecteurs, pièges à sédiments, rigoles de rabattement des eaux, paillage, etc). En ce qui concerne le risque de pollution du lac de Bizerte en phase d'exploitation, le projet prévoit la construction de biefs de confinement sur les deux rives du lac, près des accès au viaduc. Les biefs de confinement recueilleront toute l'eau de ruissellement provenant du viaduc moyennant le système de drainage longitudinal, et ont pour but de retenir la pollution chronique d'origine routière présente dans les rejets d'eaux pluviales ou retenir la pollution accidentelle. Par ailleurs, le PGES envisage l'élaboration d'un plan de gestion des déchets, couvrant le traitement des résidus pollués résultants des excavations des pieux pour les piles du pont.

L'évaluation de la mise en œuvre du PGES fera l'objet d'un audit externe indépendant. Le système de suivi est complété par un plan de surveillance environnementale.

Évaluation des incidences sociales

La superficie totale de terrain à acquérir pour le projet est estimée à 81,4 hectares, appartenant à l'Etat et à des propriétaires privés. La superficie des terrains nus à acquérir est de l'ordre 80,06 Ha. Au total, 307 parcelles ont été recensées dont 112 d'entre elles appartenant à l'état. Les terrains sur l'emprise du projet sont répartis comme suit:

- La superficie totale des terrains appartenant aux domaines public et ou privé de l'état, à la raffinerie, la cimenterie et le chemin de fer correspond à 342 790 m^2 de la superficie totale à acquérir ;
- La superficie des parcelles à acquérir appartenant à des propriétaires privés correspond à 471 210 m^2.

L'impact social sur la zone d'intervention est modéré : le projet comporte des déplacement de populations mais d'après les conclusions de l'enquete socioeconomique realisée pour le projet, l'incidence sur les activités économiques est très faible. Dès la phase de conception, le tracé du projet a été fixé pour l'adapter au maximum à l'emprise des terrains appartenant à l'Etat et pour réduire les impacts sur la population .

Le nombre de personnes affectées directement ou indirectement par le projet est de 1309 selon la répartition suivante :

- 125 ménages ont été recensés regroupant 494 individus ;
- les propriétaires de terrains ainsi que des exploitants agricoles ou d'autre type, sont évalués à 815 personnes.

Un document-cadre de politique de réinstallation (CPR) conformement aux standars de la Banque a été elaboré en juillet 2016. Ce document sera suivi de la préparation d'un plan de réinstallaton (PAR) pour le projet. L'étude sociale a identifié quelques groupes de personnes vulnérables en raison de leur situation socioeconomique qui feront l'objet d'une prise en charge individualisée lors de la rédaction et mise en oeuvre du PAR.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

La consultation et la participation de l'ensemble des parties prenantes du projet a été réalisée au cours des differente étapes des études sociales, économiques et environnementales pour la préparation du projet. Plusieurs séances d'information, de sensibilisation et de dialogue ont eu lieu, notament :

- le 5 octobre 2013, une présentation publique des conclusions de l'Étude Préliminaire, y compris de l'evaluation environnementale des differentes alternatives considerées pour le projet ;

- le 8 octobre 2013, il a eu lieu une réunion du Comité de Pilotage du projet, avec la participation des membres de différents Ministères concernés, autoritées locales et répresentants de la societé civile ;
- le 3 juin 2014, le ministère de l'Equipement a lancé une deuxième consultation publique dans le cadre des études d'avant projet sommaire, avec la participation des communautés locales situées le long de la route, ainsi que des responsables politiques et techniques des autorités locales.

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

- montants d'indemnisation en cas d'expropiation ;
- obligations contractuelles des entrepreneurs en matière environnementale et sociale ;
- les collectivités locales expriment sa préference pour le recruitement de main-d'œuvre local pour l'execution des travaux ;
- pollution potentielle des sources d'eau potable et des cours d'eau de surface situés le long de la route ;
- contrôle des poussières pendant les travaux de construction ;
- mechanisme de gestion des plaintes.

Au niveau local, des Comités des citoyens ont été mis en place à la suite des focus groups regroupant les autorités locales, les autorités coutumières et religieuses, les notables, et représentants des associations et de la société civile dans la zone du projet. Ces comités de suivi, de médiation et d'accompagnement serviront de base pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan d'engagement des parties prenantes (PEPP). Vu l'emplacement du projet dans un milieu périurbain impliquant la concertation des plusieurs acteurs dans sa mise en œuvre, la preparation d'un tel plan s'avere bénéfique pour le projet.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Une nouvelle loi d'expropriation est en préparation en Tunisie. L'adoption de la loi ainsi que des decrets d'application pour sa mise en oeuvre devrait avoir lieu quelques mois après la redacton du présent document. Pour cette raison, le promoteur du projet (le Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire par l'intermediare de la Direction générale des ponts et chaussées, (DGPC)) est tenu de faire une mise à jour du document CPR pour se conformer à la nouvelle loi tout en respectant les politiques sociales de la Banque.

Conclusions et Recommandations

Les conditions environnementales et sociales suivantes doivent être remplies avant le premier décaissement du prêt de la Banque pour le projet :

- approbation 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 autres permis sur l'environnement, notamment sur l'existence d'un impact du projet sur les habitats naturels (faune et flore)
- provision des documents CPR et PAR, jugés satisfaisants par la Banque, décrivant les principes et procédures à appliquer pour le projet en conformité avec les Normes environnementales et sociales de la Banque, ainsi que des evidences de sa mise en ouevre et de paiement des compensations ;
- provision des évidences de l'incorporation dans le contrats de construction et supervision du projet des mésures de gestion environnemental et social envisagées dans l'EIE et dans les autorisations pertinentes.
- provision des procès-verbaux des consultations publiques menées pour les projet ;
- élaboration d'un cadre de concertation et de dialogue avec les citoyens (plan d'engagement des parties prenantes (PEPP)).

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