

## Environmental and Social Data Sheet

### Overview

Project Name:	<b>AUTOROUTE EL JADIDA – SAFI</b>
Project Number:	20110388
Country:	MAROC
Project Description:	<p>L'autoroute El Jadida - Safi s'inscrit dans le cadre du programme identifié par le premier schéma autoroutier national (SAAN). Elle constitue le prolongement naturel de la partie littorale de l'axe Nord-Sud qui dessert depuis 2006 la province d'El Jadida directement à partir de Casablanca.</p> <p>Au sein de ce réseau, cet axe autoroutier est un maillon important car il permet de relier la région de Doukkalah-Abda aux autres régions limitrophes via une infrastructure autoroutière moderne.</p>
EIA required:	yes
Project included in Carbon Footprint Exercise <sup>1</sup> :	no

### Summary of Environmental and Social Assessment, including key issues and overall conclusion and recommendation

Si le projet était localisé au sein de l'UE, il serait soumis à l'annexe 1 de la Directive européenne relative aux études d'impact environnemental (2011/92/EC). Une étude d'impact a été réalisée et, en conformité avec la loi marocaine, soumise à la consultation publique dans le processus de classement autoroutier.

Le tracé de l'autoroute traverse essentiellement un territoire pauvre en milieux naturels principalement valorisés par l'agriculture, avec une faible densité de population et aucune zone protégée ne se trouve dans le périmètre ou à proximité du projet.

Le projet aura un effet résiduel significatif à cause de l'occupation du terrain, de la destruction de puits d'eau souterrains et de l'effet de rupture malgré les nombreux passages prévus. Les effets positifs seront l'amélioration de la sécurité et des conditions de desserte et de transit ainsi que la réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit) et de l'accidentologie pour les riverains du réseau routier secondaire du fait du report d'une partie du trafic de ces routes vers l'autoroute.

Après la réalisation des études d'impact sur l'environnement conformément aux principes des directives européennes et en conformité avec la législation marocaine, le processus d'approbation est en cours avec la phase de consultation publique et sera achevé avec l'avis du Comité National des Études d'Impact. L'avis favorable de ce dernier ainsi que la confirmation des autorités compétentes concernant les impacts du projet sur les aires protégées (Formulaire A/B ou équivalent) constitueront des conditions pour le premier décaissement.

Les procédures d'évaluation suivies ainsi que les impacts résiduels du projet sont acceptables.

<sup>1</sup> Only projects that meet the scope of the Pilot Exercise, as defined in the EIB draft Carbon Footprint Methodologies, are included, provided estimated emissions exceed the methodology thresholds: above 100,000 tons CO<sub>2</sub>e/year absolute (gross) or 20,000 tons CO<sub>2</sub>e/year relative (net) – both increases and savings.

## Environmental and Social Assessment

### Environmental Assessment

Des études d'impact sur l'environnement ont été réalisées conformément aux principes des directives européennes et en conformité avec la législation marocaine, et ont été soumises à la consultation publique. Le processus d'approbation est en cours et sera finalisé par l'avis du Comité National des Études d'Impact.

Ces études ont établi des plans d'action environnementale détaillés.

Le tracé de l'autoroute traverse essentiellement un territoire pauvre en milieux naturels principalement valorisés par l'agriculture, avec une faible densité de population, et aucune zone protégée ne se trouve dans le périmètre ou à proximité du projet.

Les principaux impacts négatifs du projet sont les suivants :

- l'occupation du terrain ;
- La destruction de bâtiments et la création de nouvelles zones soumises à nuisances sonores par le trafic autoroutier ;
- L'allongement du parcours pour les riverains dans certains secteurs où le réseau routier n'a pas pu être rétabli sur place ;
- La destruction ou l'assèchement de puits d'eau souterrains ;
- La perturbation du périmètre d'aménagement et de mise en valeur en bour du Sahel des Doukkala.

Les mesures d'atténuation prévues ont consisté en :

- Le rétablissement des voies de circulation traversées par le projet ;
- Des plantations et reboisements ; le traitement des eaux dans les secteurs sensibles ;
- La reconstruction des puits et châteaux d'eau détruits lorsque cela était possible.

Les impacts positifs du projet sont en principal liés à la population des secteurs traversés ou desservis :

- L'augmentation temporaire d'activité économique : embauche de main d'œuvre locale et activité des hôtels et restaurants locaux pour les besoins du chantier ;
- L'impact positif pour les riverains du réseau routier secondaire : réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit) et de l'accidentologie du fait du report d'une partie du trafic de ces routes vers l'autoroute ;
- L'amélioration de la sécurité et des conditions de desserte et de transit, favorable sur le plan économique.

### Social Assessment, where applicable

Les impacts sociaux du projet sont en majorité positifs, essentiellement :

- La réduction des accidents de circulation ;
- La diminution des émissions atmosphériques à proximité des zones d'habitats traversées à présent par le trafic de transit ;
- La création des emplois temporaires et permanents.

Les impacts négatifs sont pour la plupart compensés et il s'agit principalement de:

- l'expropriation des bâtiments d'habitation et des bâtiments industriels et agricoles ;
- l'expropriation de terres agricoles.

Les propriétaires et usagers des terrains et des bâtiments à exproprier seront dédommagés selon la législation et les règlements marocains. Par expérience des opérations précédentes, ces procédures sont considérées comme acceptables.

### **Public Consultation and Stakeholder Engagement, where required**

L'étude d'impact sur l'environnement a été mise à la disposition des parties dans les communes à l'occasion des enquêtes publiques prévues dans le cadre de la procédure d'approbation, dite « de classement » de l'autoroute et de l'expropriation (loi n°4-89 relative aux autoroutes). Une enquête publique conduite du 2 juillet au 2 août 2012a été réalisée dans la totalité des communes traversées par cette route.

Les conclusions de la consultation ne sont pas encore disponibles mais devront être conformes aux lois marocaines, et seront prises en considération avant l'approbation finale.

Après l'approbation du projet, un deuxième processus de consultation visant les personnes affectées par l'expropriation aura lieu.

### **Other Environmental and Social Aspects**

Le promoteur devra envoyer à la Banque des rapports semestriels sur l'application du plan de gestion de l'environnement et sur le processus d'expropriation.

#### Conditions de décaissement

Avant le premier décaissement le promoteur doit soumettre à la Banque :

- l'avis final favorable du Comité National des Études d'Impact sur l'environnement (en conformité avec le décret 2-04-563 du 4 novembre 2008)
- une déclaration des autorités compétentes concernant les impacts du projet sur les aires protégées (Formulaire A/B ou équivalent)
- le caractère satisfaisant pour la Banque (i) de la documentation et (ii) des conclusions de la consultation publique effectuée pour les besoins de la construction de l'autoroute par les autorités marocaines compétentes.

Avant le décaissement pour chaque section le promoteur doit soumettre à la Banque :

- le caractère satisfaisant pour la Banque de l'avancement du processus d'expropriation.

#### Engagements

Le promoteur devra :

- respecter et mettre en œuvre les dispositions du plan de gestion de l'environnement
- mettre en œuvre les mesures résultant des recommandations de l'audit relatif à la sécurité routière