

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	EXTENSION TRAMWAY RABAT SALE
Numéro du projet :	2016-0016
Pays :	Maroc
Description du projet :	Le Projet porte sur la construction de l'extension de la deuxième ligne de tramway du réseau de Rabat-Salé sur une longueur d'environ 7 km avec 13 stations, dont 2,4 km avec 4 stations dans la ville de Rabat et 4,6 km avec 9 stations dans la ville de Salé. Le Projet inclut également l'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation future du réseau, soit 11 rames en composition double.
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Conformité avec la réglementation environnementale

Si le Projet était situé en Union Européenne, il aurait relevé de l'Annexe II de la directive européenne 2011/92/EU qui renvoie la décision de mener une Etude d'Impact Environnementale et Sociale à l'autorité compétente. Dans ce cas de figure, le Projet a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact environnemental comme l'exige la législation marocaine (Code de l'Environnement), la programmation d'un projet d'intégration d'un tramway constituant un outil d'aménagement urbain structurant.

Le Promoteur (Société du Tramway de Rabat Salé – STRS) a ainsi réalisé une Etude d'Impact Environnementale et Sociale pour l'extension de la deuxième ligne sur 7 kilomètres, qui décrit les impacts environnementaux et sociaux attendus durant les phases de préparation, de construction et d'exploitation de l'extension de la ligne 2. Cette étude a permis d'aboutir à un Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental contenant les mesures d'atténuation et de mitigation, qui engageront le Promoteur vis-à-vis de l'Autorité Environnementale. Le Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental sera partie intégrante du Plan de Gestion Environnementale et Sociale en cours de rédaction par le promoteur.

La procédure pour obtenir la prononciation de l'acceptabilité environnementale du Projet par l'autorité compétente prévoit que l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale et le Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental soient d'abord soumis à enquête publique. L'Etude

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, 18 décembre 2017

d'Impact Environnementale et Sociale, le Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental et les résultats de l'enquête sont par la suite appréciés par la Comité National d'Etudes d'Impact, qui rend son avis au Secrétariat d'Etat chargé du Développement Durable qui délivre la décision d'acceptabilité environnementale. Ces étapes n'ont pas encore été franchies et feront l'objet de conditions préalables au décaissement du prêt de la Banque.

Localisation et impacts sur les espaces naturels protégés et la biodiversité

Du fait de sa localisation dans un milieu urbain dense, aucun espace naturel protégé n'a été identifié à proximité du Projet. En particulier, il n'y a pas de site inscrit sur la liste des zones humides d'importance internationale (Sites Ramsar) sur les territoires des villes de Rabat et de Salé et il n'y a pas de nouveaux bâtiments (centre de maintenance, etc.) prévu dans le cadre de cette extension. Le Projet n'engendrera donc aucun impact sur la biodiversité.

Impacts pendant la phase de construction

La phase de construction est caractérisée par des impacts de faible à moyenne importance sur les éléments du milieu physique et humain. Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire associés essentiellement aux travaux d'excavation, de terrassement, de construction de la plateforme et des voies en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations, d'interruptions et de gestion du trafic. Toutefois, une partie de l'emprise du tramway impactera de manière permanente des espaces urbains végétalisés, en particulier les petits espaces verts situés en face du stade Yacoub El Mansour, au nouveau terminus projeté à Rabat et surtout dans le jardin public de Salé. Les mesures de mitigation et compensation inscrites dans le Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental sont considérées comme adaptées et acceptables au regard des standards de la Banque.

Impacts pendant la phase d'exploitation

A l'exception de quelques effets négatifs portant sur les vibrations, le Projet devrait essentiellement avoir des impacts positifs pendant la phase d'opération. Sous réserve des données et hypothèses de trafic, le développement du réseau de tramway aura un impact positif sur la qualité de l'air dans la bande d'étude du projet grâce au report modal attendu de modes plus polluants tels que la voiture particulière ainsi que les grands et petits taxis. La maintenance du matériel roulant sera assurée sur les deux dépôts actuels et n'entraîne donc pas d'impacts supplémentaires.

Atténuation du changement climatique

Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Impacts fonciers

Le Projet se situe en grande majorité sur le domaine public communal car il s'agit d'aménagements des infrastructures existantes dans le périmètre de leur emprise.

L'ensemble des parcelles impactées directement par le Projet (49 parcelles au total soit 99 918 m², près de 10 ha) ont été recensées dans l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale et font l'objet de mesures de compensation, comme pour l'ensemble des parcelles liées à

Luxembourg, 18 décembre 2017

d'autres projets urbains et impactées pour motif d'utilité publique, définies par la loi marocaine, suite à la déclaration d'utilité publique du Projet.

Parallèlement, dans le cadre de l'élargissement de l'Avenue Mohamed Ben Abdellah et l'Avenue Essalam du programme urbain « Rabat Ville Lumière », la résolution publiée au journal officiel le 19 mai 2017 de la commune de Rabat (arrêté d'alignement emportant cessibilité) reprend l'ensemble des parcelles impactées et précise les surfaces à compenser pour les 2 projets urbains. Dans la ville de Salé, la mise en place du Projet comporte des acquisitions foncières plus conséquentes au vu de l'élargissement de l'Avenue Zarbia, et impacte majoritairement des activités commerciales. Ces activités commerciales se retrouvent dans les parcelles inscrites dans la résolution de la commune de Salé publiée le 8 février 2017 prononçant l'arrêté d'alignement emportant cessibilité à Salé.

La loi marocaine 7-81 relative aux expropriations reconnaît en effet des droits à indemnisation aux propriétaires, locataires ou toute personne qui peut faire valoir des préjudices résultant de l'expropriation à condition qu'ils soient déclarés par les propriétaires durant la période de l'enquête publique. Tous les détenteurs de droits sont autorisés à percevoir une indemnisation déterminée par une commission d'évaluation indépendante, avec un droit de négociation et comportant un droit d'appel devant le juge.

Néanmoins, il subsiste certains écarts de traitement entre cette procédure marocaine et les bonnes pratiques internationales. Ainsi, la législation marocaine n'exige pas la réinstallation des personnes impactées, à l'exception de ce qui est prévu dans le cadre du programme « Ville Sans Bidonvilles ». De plus, l'enquête administrative réalisée, définie par la procédure de l'arrêté de cessibilité, ne permet pas un diagnostic exhaustif des personnes impactées, au sens des normes internationales, et il n'existe pas de disposition spécifique en faveur des personnes vulnérables.

Afin de minimiser les impacts liés aux besoins d'acquisitions foncières et de libération d'emprise nécessaires au projet, un diagnostic de la libération des emprises et des modalités appliquées a donc été mené sur demande de la Banque, ce qui a permis de constater que 58 activités commerciales (dont 11 commerces ou artisans et 47 marchands ambulants) seront directement impactées par ces expropriations. De ce fait, pour renforcer la conformité du Projet avec les normes de la Banque portant sur la réinstallation involontaire, le dispositif de suivi du Plan de Gestion Environnementale et Sociale sera renforcé par un Plan de Restauration des Moyens de Subsistance, qui détaillera les mesures de réduction et d'atténuation retenues pour toutes les catégories de personnes impactées par le Projet et tout type de préjudice. Les mesures inscrites dans le Plan de Restauration des Moyens de Subsistance seront soumises à la satisfaction de la Banque, qui appréciera l'adéquation et l'acceptabilité du processus renforcé finalement mis en œuvre.

Redéploiement de certains acteurs économiques

Bien que le Projet constitue un levier essentiel pour le désenclavement des quartiers denses et pour favoriser l'accès aux pôles économiques et aux services de la ville, des impacts négatifs sont attendus en termes de redéploiement de certains acteurs économiques situés le long du tracé du tramway:

- des vendeurs ambulants, qui seront redéployés sur un axe urbain parallèle à l'avenue où circulera le tramway où pourront intégrer un programme mis en place par les autorités locales en collaboration avec l'Initiative Nationale pour le Développement Humain et les associations représentatives des vendeurs ambulants. Ce programme consiste en la création de plateforme de marchés et la fourniture de nouveaux équipements pour transporter leurs marchandises (chariots, triporteurs, etc.) ;

Luxembourg, 18 décembre 2017

- les stations de taxis, qui pourront être impactés du moins en phase de travaux. Le nombre de taxis n'est pas remis en cause mais une redistribution notamment des zones de grands taxis et de leurs trajets est envisagée tant durant les phases de construction que d'exploitation du projet, en maximisant la complémentarité taxi/tramway. Une réflexion autour d'un schéma global à l'échelle de Rabat et Salé pour réorganiser le stationnement des taxis sera menée par les autorités compétentes en matière de circulation en coordination étroite avec la STRS.

Le Projet pourra également être à l'origine de gêne temporaire des activités de commerce durant la phase travaux en réduisant la visibilité et l'accessibilité de ces commerces au public.

L'ensemble de ces impacts ont été identifiés dans l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale, mais leur gestion ne ressort pas directement des compétences du Promoteur. Néanmoins, le Plan de Restauration des Moyens de Subsistance en cours de préparation, inclura les mesures de réduction et d'atténuation retenues pour garantir la conformité aux standards de la Banque sur ces activités impactées.

Les normes internationales du travail

Le Maroc a ratifié sept des huit normes internationales fondamentales des conventions de l'OIT. La convention 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical (1948) n'a en effet pas encore été ratifiée par le Maroc. Afin de s'assurer que les principes et standards de la Convention 87 soient néanmoins mis en place à travers le Projet, la Banque demandera un suivi de la mise en place des processus organisationnels visant à renforcer le dialogue social dans les entreprises impliquées dans le projet.

Risque professionnel et santé publique, hygiène et sécurité

La STRS externalisera la supervision et le suivi de la mise en œuvre de standards Hygiène, Sécurité et Environnement par ses sous-traitants. Ces standards ont fait l'objet des différents plans Hygiène, Sécurité et Environnement qui seront mis en place par les différentes entreprises. L'appui de la maîtrise d'œuvre à la STRS comprend aussi dans ses missions le suivi, la coordination et la vérification des politiques Hygiène, Sécurité et Environnement des entreprises intervenant sur le chantier. Chaque entreprise contractante aura l'obligation de produire et de mettre en œuvre un plan Hygiène, Sécurité et Environnement qui fera l'objet d'un suivi régulier par le Promoteur et les différentes missions de supervision de la Banque, appuyée le cas échéant par un expert. Les normes et standards de la Banque en matière de risque professionnel et santé publique, d'hygiène et de sécurité devraient donc être appliqués de manière satisfaisante.

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

La procédure de consultation publique portant sur les travaux inclus dans le Projet est structurée en trois étapes. Les deux premières portent respectivement sur les travaux d'élargissement de la voirie dans les communes de Rabat et Salé respectivement et ont été clôturées. Elles ont eu lieu du 10 mai 2017 au 09 juillet 2017 sur la commune de Rabat et du 8 février 2017 au 9 avril 2017 sur la commune de Salé.

L'ensemble des observations formulées lors de ces deux consultations ont été recueillies dans des registres de concertation qui ont été mis à disposition de la Banque par le Promoteur. Les avis et observations recueillies seront pris en compte dans le cadre du Plan de Restauration des Moyens de Subsistance et du Plan d'Engagement des Parties Prenantes pour l'ensemble des personnes impactées par le Projet.

Luxembourg, 18 décembre 2017

Une troisième consultation publique portant spécifiquement sur les travaux de construction du tramway est en cours dans le cadre de la procédure d'évaluation des impacts environnementaux du Projet. Les résultats seront transmis à la Banque avant décaissement du prêt.

De plus, compte tenu de l'évolution possible de l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale et de son Plan de Gestion Environnementale et Sociale par rapport au volet social, le Promoteur mettra en place un Plan d'Engagement des Parties Prenantes qui sera partie intégrante du Plan de Gestion Environnementale et Sociale et permettra de renforcer le dialogue avec les parties prenantes. Ce Plan d'Engagement des Parties Prenantes devra inclure un mécanisme de gestion des plaintes qui sera mis en place et maintenu pendant toute la durée de la vie du Projet et un dispositif d'information et communication avec le public.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Les interfaces du Projet avec le processus de relogement du bidonville El Garaa

L'élargissement de la route par le programme « Rabat ville Lumière » piloté par la Wilaya de Rabat, autour de la plateforme du tramway se juxtapose sur une partie du bidonville El Garaa situé à proximité du futur terminus de la ligne T2 à Rabat. Sur ce tronçon, le Promoteur a fait le choix de limiter l'emprise du Projet en réduisant le nombre de voies dédiées à la circulation routière, dans l'attente que le processus de résorption de ce bidonville s'achève. De ce fait, le Projet se réalisera sans pour autant impacter les populations riveraines, et notamment les habitants du bidonville El Garaa.

L'expérience du Promoteur et la coordination avec les acteurs institutionnels

La STRS possède une équipe dédiée à la mise en œuvre et à l'exécution du projet, renforcée par différents contrats d'assistances techniques. Le Promoteur s'appuiera sur les autorités et institutions locales, en particulier l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, ainsi qu'un consultant externe pour le suivi et la mise en œuvre de l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale et du Plan de Gestion Environnementale et Sociale. La Banque demandera un suivi régulier du Projet tout au long de sa mise en œuvre afin de vérifier que les risques et les impacts environnementaux et sociaux sont atténués et gérés de manière appropriée.

Conclusions et Recommandations

Sur le volet environnemental, après appréciation des mesures de mitigation et de compensation et compte tenu de ses impacts positifs attendus après sa mise en service, le Projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque. Néanmoins, la Banque reste dans l'attente des documents administratifs définitifs caractérisant l'acceptabilité environnementale définitive du Projet.

Sur le volet social, la mise en œuvre du Projet peut entraîner des impacts sociaux sur différents types de catégories de population et d'acteurs locaux :

- le Projet comporte un impact direct sur certaines activités économiques, soit temporairement, soit définitivement. La gestion de ce type d'impact ne ressort pas directement des compétences du Promoteur. Les autorités locales et le Promoteur mènent déjà un certain nombre de mesures d'accompagnement. Néanmoins, elles ne sont pas décrites de manière suffisante ni dans l'Etude d'Impact Environnementale et

Luxembourg, 18 décembre 2017

Sociale, ni dans le Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental disponibles. Le Promoteur devra donc préparer un Plan de Restauration des Moyens de Subsistance qui fera l'état de ces mesures et proposera, le cas échéant, des mesures additionnelles pour que le Projet réponde aux exigences de la Banque en termes de standard sociaux. Le Plan de Restauration des Moyens de Subsistance constituera un volet du Plan de Gestion Environnementale et Sociale avec le Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental et le Plan d'Engagement des Parties Prenantes;

- l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale et le Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental pourront évoluer suite à l'enquête publique et à l'appréciation du Comité National d'Etudes d'Impact. Par ailleurs, certains outils de communication et engagement des parties prenantes ne sont toujours pas prévues par le Promoteur. La gestion du processus de communication participatif ressort de la compétence du Promoteur qui s'engagera à préparer un Plan d'Engagement des Parties Prenantes. Ce plan devra comprendre des mesures et des actions permettant à toute partie prenante d'être informée ou consultée sur le Projet et son état d'avancement et, le cas échéant, de faire valoir ses droits. Le Plan d'Engagement des Parties Prenantes devra ainsi comprendre au minima un mécanisme de gestion de plaintes et un outil d'information et communication avec le public.

De ce fait, Avant le premier décaissement, le Promoteur devra fournir à la Banque pour son approbation:

- la version signée des procès-verbaux de l'enquête publique portant sur le processus d'expropriation mené par la municipalité de Rabat ;
- les résultats de la consultation publique spécifique au projet d'extension de la seconde ligne du tramway, sous forme de procès-verbaux résumant les observations formulés par le public ;
- le procès-verbal de la réunion du Comité National d'Etudes d'Impact qui approuve l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale suite à la consultation publique du projet d'extension du tramway ;
- la décision du le Secrétariat d'Etat chargé du Développement Durable qui accorde l'acceptabilité environnementale du Projet sur la base de l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale et du Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental approuvé par le Comité National d'Etudes d'Impact ;
- un Plan de Gestion Environnementale et Sociale du Projet comprenant les trois volets suivants:
 - la version signée par le Promoteur et le ministre délégué en charge de l'environnement du Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental telle que validée par le Comité National d'Etudes d'Impact et accepté par la Banque;
 - un Plan de Restauration des Moyens de Subsistance accepté par la BEI et l'approbation des autorités compétentes sur les modalités de mise en œuvre des mesures prévues dans ledit plan ;
 - un Plan d'Engagement des Parties Prenantes validé par la STRS et acceptée par la BEI;

De manière générale, le Promoteur s'engagera également à mettre en œuvre dans la limite de ses compétences les mesures prévues dans le Plan de Gestion Environnementale et Sociale, le Plan de Restauration des Moyens de Subsistance et le Plan d'Engagement des Parties Prenantes tels qu'approuvés par la Banque et à surveiller que les mesures qui ne relèvent pas de sa compétence soient mises en œuvre selon les dispositions des dits plans.

Luxembourg, 18 décembre 2017

Le Promoteur s'engagera également à surveiller que les standards environnementaux et sociaux de la BEI, tels que prévus dans les documents qui seront établis ci-dessus, soient respectés dans l'ensemble des prestations fournies pour la mise en œuvre du projet y compris la promotion du dialogue social avec la main d'œuvre.

Dans l'hypothèse où les travaux seraient autorisés et anticipés avant l'obtention de l'acceptabilité environnementale du projet évaluée par le Comité National d'Etudes d'Impact, et validée par le Secrétariat d'Etat chargé du Développement Durable, le promoteur s'engagera à se conformer aux conditions dans lesquelles cette éventualité est permise par la législation marocaine en vigueur et en application des dispositions inscrites notamment dans la loi 12-03 et des textes pris pour son application. La décision de l'autorité compétente tiendra compte de toutes les éventuelles réserves du Comité National d'Etudes d'Impact pouvant être formulées suite à l'examen de l'EIE.

Les mesures mentionnées ci-dessus devraient permettre d'atténuer les risques associés au projet qui demeurent néanmoins de moyenne ampleur.

Sous ces conditions et sous réserve des documents complémentaires à fournir par le promoteur, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.