

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	CASABLANCA TRAMWAY LIGNE 2
Numéro du projet :	2015-0915
Pays :	Maroc
Description du projet :	Le projet porte sur la construction de la deuxième ligne de tramway de Casablanca entre Anoual et Ain Sebaa (15 km) ainsi que l'extension de la première ligne vers Lissasfa (2 km) comprenant 22 stations, dont 20 sur la deuxième ligne, deux nouveaux centres de maintenance et remisage et l'acquisition de 25 rames en double composition.
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 (EIES) 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).

Le Promoteur a réalisé deux EIES, l'une pour l'extension de la deuxième ligne sur 15 kilomètres et l'autre pour l'extension de la première ligne sur 2 kilomètres, qui ont été soumises à consultation publique conformément à la législation marocaine. Ces études ont permis d'aboutir à deux Plans de Surveillance et de Suivi Environnemental (PSSE), incluses dans le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) en cours de rédaction, qui engageront le Promoteur vis-à-vis de l'Autorité Environnementale.

En ce qui concerne l'extension de la deuxième ligne, l'EIES et le PSSE ont été validés par le Comité National des Etudes d'Impact (CNEI) le 06/09/2016 et le ministère délégué en charge de l'environnement a émis l'avis d'acceptabilité environnementale et signé le PSSE. Au sujet de l'extension de la première ligne, le Promoteur a informé la Banque que l'EIES et le PSSE ont été validés par le CNEI le 22/03/2017. Le PSSE devra être validé et signé prochainement par le ministère délégué en charge de l'environnement qui devra également émettre son avis d'acceptabilité environnementale.

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, 24 juillet 2017

Localisation et impacts sur les espaces naturels protégés et la biodiversité

Du fait de la nature du projet, aménagements et création d'infrastructures le long des axes existants, et de sa localisation (urbaine), aucun espace naturel protégé n'a été identifié à proximité du site du projet. Il n'y a pas de site inscrit sur la liste des zones humides d'importance internationale (Sites Ramsar) sur le territoire de la ville de Casablanca. Le projet n'engendrera aucun impact sur la biodiversité. Les centres de maintenance sont construits sur du domaine public (un des sites identifiés est actuellement un terrain de sport et l'autre site est un terrain de la sous-préfecture).

Impacts pendant la phase de chantier

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, les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées comme adaptées.

Impacts pendant la phase d'exploitation

Le projet aura 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. La maintenance du matériel roulant sera assurée sur les deux nouveaux centres de maintenance et de remisage. Les sites seront conçus et adaptés sur des sites réservés du domaine public en adoptant des principes de conception permettant de réduire les impacts environnementaux tout au long du cycle de vie des 2 centres de maintenance et de remisage : système de lavage en circuit fermé et assainissement autour de la gestion des eaux pluviales et gestion des déchets par des entreprises spécialisées.

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. La baisse des émissions de CO₂ est estimée de l'ordre de 16,700 tCO₂/an.

Evaluation des incidences sociales

Redéploiement de certains acteurs économiques

Le projet contribue à la requalification urbaine du secteur et à l'amélioration du cadre de vie des riverains (comme par exemple la réduction du trafic routier et amélioration de la circulation) et constitue un levier essentiel pour le désenclavement des quartiers périphériques et l'insertion sociale des riverains. Il favorise l'accès aux pôles économiques et aux services de la ville grâce à un mode de transport abordable et sécurisé.

Les principaux impacts négatifs identifiés incluent le redéploiement de certains acteurs économiques :

- Vendeurs ambulants situés le long et sur la future plate-forme du tramway, entourant en particulier un marché formel (Kissariat, Hay Mohammadi). Ces marchands ambulants vont intégrer un programme mis en place par les autorités locales en collaboration avec

Luxembourg, 24 juillet 2017

l'Initiative Nationale pour le Développement Humain et les associations représentatives des vendeurs ambulants. Ce programme consiste en la création d'une (voire deux) plateforme de marchés et la fourniture de nouveaux équipements pour transporter leurs marchandises (chariots, triporteurs, etc.).

- Kiosques commerciaux situés directement sur le tracé du tramway. Des négociations entre les autorités compétentes et les commerces impactés sont en cours sur le choix d'un site alternatif à proximité du site actuel.
- Les stations de taxis situées le long du parcours tramway. Une approche participative à travers la création d'un comité de circulation a été conduite pour identifier des sites alternatifs pour les stations de taxis impactées. Cette initiative fait partie intégrante d'une réflexion et d'un schéma global à l'échelle de Casablanca pour organiser le stationnement et la circulation des taxis durant les phases de construction et d'exploitation du projet.

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

L'ensemble de ces impacts ont été identifiés dans l'EIES. La gestion de ces types d'impacts ne ressort pas des compétences directes du Promoteur. Néanmoins, un Plan de Restauration des Moyens de Subsistance (PRMS), en cours de préparation, détaillera les mesures de réduction et d'atténuation retenues pour garantir la conformité aux standards de la Banque. Ce PRMS sera partie intégrante du PGES.

Par ailleurs, l'élargissement de la route autour du tramway se juxtapose sur une partie du bidonville de Mounmia comptant environ 40 habitations informelles. Ce bidonville de 400 habitations informelles est en fait inscrit au programme national Ville Sans Bidonville (VSB) depuis 2003. Le processus de relogement de ce bidonville par le programme VSB devrait être finalisé au mois de mars 2017. Le relogement est assuré par Idmaje Sakan, opérateur historique du programme VSB dans la région de Casablanca, en collaboration avec les autorités compétentes.

Le déplacement physique du bidonville de Mounmia est antérieur, sans relations et non induit par le projet. La Banque a en effet pu constater l'existence d'un contrat entre les autorités locales et le Ministère de l'Habitat, définissant la liste et le nombre exact de bidonvilles de Casablanca-Settat inclus dans le programme VSB, y compris celui de Mounmia, ainsi que les responsabilités et les missions des différents acteurs impliqués dans le programme VSB et le calendrier initial de mise en œuvre du processus de relogement des bidonvillois. Le Promoteur Casa Transport s'est par ailleurs engagé formellement à limiter les travaux de façade à façade sur cette section du tramway, jusqu'au déplacement complet et au relogement des habitants du bidonville Mounmia dans le cadre du programme VSB.

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 a demandé 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

Casa Transports externalisera la supervision et le suivi de la mise en œuvre de standards Hygiène, Sécurité et Environnement (HSE) par ses sous-traitants. Ces standards ont fait l'objet

Luxembourg, 24 juillet 2017

des différents plans HSE qui seront mis en place par les différentes entreprises. Les normes et standards de la Banque en matière de risque professionnel et santé publique, d'hygiène et de sécurité seront donc appliqués.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les procédures d'information au public ont été menées par le biais des mécanismes de concertation préalable et d'enquête publique prévues par la législation marocaine, au travers des procédures d'évaluation d'impact environnemental. Les rapports de clôture de l'enquête publique n'ont révélé aucun commentaire.

Compte tenu de l'évolution attendue de l'EIES et de son PGES par rapport au volet social, le Promoteur mettra en place un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP) qui permettra de renforcer le dialogue avec les parties prenantes en favorisant l'acceptabilité du projet. Ce PEPP devra inclure un mécanisme de gestion des plaintes accessible 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 permettant, entre autre, de divulguer la version finale de l'EIES et de son PGES, documents qui seront approuvés par la Banque. Le PEPP sera partie intégrante du PGES.

Autres aspects environnementaux et sociaux

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

Casa Transports 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 ainsi qu'un consultant externe pour le suivi et la mise en œuvre des mesures visant à limiter et à réduire les impacts sociaux identifiés. 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 (baisse de la pollution atmosphérique et sonore), le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque.

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 des compétences du Promoteur. Les autorités locales et le Promoteur mènent déjà un certain nombre de mesures d'accompagnement qui pourraient suffire et être jugées satisfaisantes par rapport aux standards sociaux de la BEI si elles étaient incluses dans le PGES. Le Promoteur devra donc préparer un PRMS qui fera l'état de ces mesures et pourra être soit annexé à une version mise à jour du PGES ou faire l'objet d'un document distinct.
- les EIES et les PGES soumis à enquête publique et approuvés par l'autorité environnementale compétente ont évolué et leurs versions finales ne feront pas l'objet d'une consultation publique. Par ailleurs, certains outils de communication et engagement des parties prenantes ne sont toujours pas prévus par le Promoteur. La gestion du processus de communication ressort de la compétence du Promoteur qui

Luxembourg, 24 juillet 2017

s'engagera à préparer un PEPP avant le premier décaissement du prêt de la BEI. Ce plan devra comprendre des mesures et des actions permettant à toute partie prenante d'être informée sur le Projet et son état d'avancement et, le cas échéant, de faire valoir ses droits. Le PEPP, dont l'objectif demeure l'amélioration de l'acceptabilité sociale du Projet, devra comprendre au minima un mécanisme de gestion de plaintes et un outil d'information et communication avec le public permettant, entre autre, de divulguer les versions finales des EIES et des PGES telles qu'acceptées par la Banque.

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

- un PGES du projet comprenant les trois volets suivants :
 - la version signée par le Promoteur et le ministère délégué en charge de l'environnement du PSSE de l'extension de la deuxième ligne sur 15 kilomètre déjà acceptée par la Banque et une version mise à jour et signée par le Promoteur et le ministère délégué en charge de l'Environnement du PSSE de l'extension de la première ligne sur 2 kilomètres, telle que validée par le CNEI et accepté par la Banque ;
 - un PRMS et l'approbation des autorités compétentes sur les modalités de mise en œuvre des mesures prévues dans ledit plan ;
 - un PEPP ;
- la version mise à jour de l'EIES portant sur l'extension de la première ligne sur 2 kilomètres, le compte rendu du CNEI qui la valide et la décision de l'autorité compétente qui l'approuve.

De manière générale, le Promoteur s'engagera également à mettre en œuvre dans la limite de ses compétences les mesures prévues dans le PGES, le PRMS et le PEPP 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.

Le Promoteur s'engage également à surveiller que les standards environnementaux et sociaux de la BEI 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.

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

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