

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	<i>S3 - Doublement de la MC27</i>
Numéro du projet :	<i>2017-0153</i>
Pays :	<i>Tunisie</i>
Description du projet :	<i>Doublement de la MC27 entre Nabeul et Kélibia du PK 27 au PK 83 et construction de la rocade de la ville de Korba</i>
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone <sup>1</sup> » :	Oui

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

Le projet consiste en la mise en 2X2 voies de la route régionale RR/MC27 entre la ville de Nabeul et l'entrée de la ville de Kélibia dans la région du Cap Bon. Au niveau de Korba (point kilométrique 42 du projet) une rocade sera aménagée pour contourner la ville et la zone industrielle annexe d'El Mazraa sur un linéaire de 13 km.

Si le projet aurait été situé dans l'Union Européenne, il relèverait de l'Annexe I de la Directive 2011/92/EC, telle qu'amendée par la Directive 2014/52/EU, et devrait faire l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE) complète, y compris consultation publique. Ce projet est soumis aux dispositions de la loi tunisienne n°88-91 du 2 août 1988, ainsi qu'au décret n°91-362 de mars 1991 et au décret n°2005-1991 du 11 juillet 2005, qui précisent que la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement est obligatoire. En conséquence, le projet a fait l'objet d'une EIE complète avec consultation publique. L'Agence Nationale de Protection de l'Environnement a formulé un avis favorable pour la réalisation du projet le 9 mai 2014.

La zone d'influence du projet concerne presque la moitié sud de la région du Cap-Bon. Elle intègre les délégations du Béni Khiair, Tazarka, Korba, Menzel Horr, Menzel Témime et Kélibia. Le projet est située pour la majeure partie dans un ensemble agricole, périurbain et partiellement dans un tissu urbaine le long de la traversée des villes. L'emprise du projet ne contient aucun patrimoine culturel qui nécessite un traitement spécial.

S'agissant de l'aménagement d'une longueur considérable de route existante et de la création de une route neuve, les impacts négatifs du projet sont multiples. Les effets négatifs attendus en phase de construction concernent principalement: perte de couverture végétale et abattage d'arbres ; augmentation du bruit et des vibrations, et des émissions de poussière ; pollution des sols et des ressources en eau superficielle et souterraine. En phase opérationnelle, les principaux impacts négatifs sont l'occupation et l'affectation du sol, aboutissant à la perte de sol agricole ; augmentation des nuisances sonores qui pourraient affecter la faune –la région du Cap Bon étant une aire importante pour le transit des oiseaux migrateurs ; altération et risque de pollution de l'hydrologie superficielle et souterraine.

<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Luxembourg, 27 octobre 2017

Les mesures proposées pour atténuer les impacts négatifs dans le cadre de la réalisation du projet comprennent entre autres : plantation des arbres et création d'espaces verts ; rétablissement des écosystèmes ; barrières physiques antibruit (écrans d'arbres) ; la réalisation de passages pour la faune ou l'interdiction des certaines activités de construction durant la période de reproduction.

Parmi les impacts positifs du projet, l'aménagement de la rocade permettra d'une part, la décongestion du trafic routier le long de la traversée urbaine par la déviation du trafic de transit et, d'autre part, l'amélioration de la sécurité des usagers de la route. Le projet comporte aussi le désenclavement et mise en valeur des terrains agricoles dans la zone d'influence.

#### Espaces naturels protégés

Les lagunes du Cap Bon oriental sont situées dans la zone d'influence du projet, à quelques centaines de mètres de distance des aménagements projetés, et à plusieurs kilomètres du tracé de la nouvelle rocade. Les lagunes constituent une zone de conservation de la nature classée en 2007 sous le réseau Ramsar pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides. Il s'agit de lagunes littorales disposées parallèlement au rivage et séparées de lui par un cordon dunaire de 1 à 3 m de haut et 10 à 40 m de large. Leurs alimentations en eau proviennent surtout de la mer par l'intermédiaire de plusieurs passes qui s'ouvrent dans le cordon littoral. Les plans d'eau abritent une faune aquatique et des oiseaux à la fois nicheurs et sédentaires. Comme condition préalable au premier versement, l'avis favorable de l'autorité compétente pour la conservation des lagunes sera requis.

### **Programme « empreinte carbone » de la BEI**

Le projet est inclus dans le programme "empreinte carbone" de la BEI sous les hypothèses suivantes:

Les limites du projet sont :

- Situation de référence ou de base dite « sans projet » comprend les sections de la MC/RR27 entre Nabeul et Kélibia.
- Situation final dite « avec projet » comprend la MC/RR27 dédoublée et la nouvelle rocade de Korba.

Les estimations des émissions de CO2 générées par le trafic existant et induit sont:

- Total des émissions après la mise en service : environ 141,000 tonnes d'équivalents CO2 par an en moyenne.
- Réduction moyenne des émissions dues au projet par rapport à la situation de référence : environ 1,000 tonnes d'équivalents CO2 par an. La réduction des émissions viendrait donnée par la réduction de la congestion sur la route actuelle.

Les émissions de la situation de référence ou de base (dite « sans projet ») sont les émissions des utilisateurs du réseau existant avant la construction du projet. La prévision des émissions totales (ou absolues, dites « avec projet ») correspondent aux émissions sur le réseau existant et sur le nouveau projet. Les prévisions considèrent les hypothèses de calcul des services (trafic, capacité, consommation de carburant, etc.).

Les émissions CO2 du projet comptabilisés comme « empreinte carbone BEI » annuelle seront fonction du ratio entre le montant de prêt signé dans l'année et le coût total de l'investissement.

### **Évaluation des incidences sociales**

Le projet d'aménagement de la RR27 se fera dans l'emprise réservée par le schéma directeur routier de la région. Même si le dédoublement s'exécute sur une route déjà existante, il va nécessiter des acquisitions de terrain. En effet, il a été constaté que toute l'emprise nécessaire aux travaux n'est pas disponible et certaines parcelles appartiennent à des propriétés privées ou sont occupées par des personnes pour soit à usage d'habitation ou des activités économiques (commerce ou agriculture). Il apparaît dès lors la nécessité de procéder à des expropriations sur les parcelles impactées qui sont au nombre de 2014.

Luxembourg, 27 octobre 2017

L'enjeu majeur se trouve au niveau de la rocade de Korba qui sera une nouvelle création et traversera des exploitations agricoles très importantes. L'examen préliminaire de l'état parcellaire montre déjà que la route va couper certains champs de culture en deux parties. Ces cas doivent être traités avec une attention particulière dans le PAR et des mesures adéquates seront préconisées pour atténuer les impacts sociaux négatifs qui pourraient en résulter. Sur cette rocade, environs 600 parcelles seront concernées et l'Office de la topographie et du cadastre (OTC) a déjà sorti les états parcellaires définitifs.

En somme, l'incidence sociale du Projet sera très certainement assez importante compte tenu des pertes importantes sur le foncier et les activités économiques subséquentes notamment agricoles.

Un document-cadre de politique de réinstallation (CPR) est déjà élaboré, ce qui servira de base dans la préparation du Plan d'actions de réinstallation (PAR) comme condition préalable aux versements.

### **Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes**

Une consultation publique a été réalisée et publiée sur le site web du Ministère de l'équipement et sur deux journaux quotidiens Tunisiens. Dans le cadre des études préparatoires, la DGPC a organisé une séance de consultation publique au siège du Gouvernorat de Nabeul le 22 mai 2013. L'examen des discussions fait apparaître des préoccupations légitimes des citoyens sur les impacts du projet sur les activités économiques et la nécessité de les compenser de façon juste et équitable. La question des impacts cumulatifs sur certaines parcelles a aussi été évoquée. Il est aussi apparu le souhait de la population d'avoir une compensation en nature (terrain contre terrain d'égale valeur) qui est d'ailleurs devenue possible selon la législation tunisienne à travers la nouvelle loi d'expropriation.

L'affichage s'est effectué dans le Gouvernorat de Neubeul et la Direction Régionale de l'Équipement. Il a aussi été fait dans les Municipalités et Imada suivants : Nabeul, Dar Chaabene El Fehri, Beni Khia, Maamoura, El Mazraa, Tazarka, Korba, Menzel Hor, Menzel Témime, Sidi Jameleddine, Kélibia

Dans le cadre de la préparation du PAR, il est attendu des consultations publiques complémentaires élargies et inclusives de l'ensemble des parties prenantes et notamment des PAPs pour recueillir leurs avis et préoccupations sur la réinstallation. Ce sera l'occasion de revenir sur ces questions ci-dessus évoquées pour les approfondir et préconiser des mesures appropriées aux préoccupations des PAPs. Des PV présentant le déroulement de ces consultations ainsi que la synthèse des débats et les réponses apportées aux questions sont attendus. Le processus de consultation sera maintenu tout au long de la mise en œuvre du Projet à travers un plan de communication et du PGES.

### **Autres aspects environnementaux et sociaux**

Les textes d'application de la nouvelle loi d'expropriation tunisienne adoptée en juillet 2016 sont en cours de développement. Dans le Journal Officiel de la République Tunisienne N° 18 du 3 mars 2017, il a été publié le décret Gouvernemental n° 2017 – 332 du 28 février 2017 portant fixation de la composition et du fonctionnement de la commission nationale chargée de fixer les critères déterminant la valeur financière des immeubles nécessaires à la réalisation des Projets publics leurs composants et les modalités de la révision ainsi que leur actualisation. Les travaux de ladite commission sont en cours.

Les résultats des travaux de cette commission constituent un préalable à l'opérationnalisation de la nouvelle loi qui doit donner la base légale du travail à effectuer par la commission des acquisitions qui remplace les anciennes Commissions de reconnaissance et de conciliation (CRC). La CRC avait déjà commencé à traiter les dossiers d'expropriation et des accords sont trouvés pour 116 dossiers (99 au niveau du tronçon Nabeul – Korba et 17 entre Menzel Témime et Kélibia). Tout retard dans la définition de la nouvelle grille de détermination des compensations ou dans la mise en place des organes institués par la nouvelle loi, constituerait un risque important pour la mise en œuvre du PAR. Dès lors, la BEI conditionnera son décaissement à la mise en œuvre préalable des PAR.

## **Conclusions et Recommandations**

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

Luxembourg, 27 octobre 2017

- L'avis favorable de l'autorité compétante concernant la zone protégée des Lagunes du Cap Bon oriental.
- Évidences de l'incorporation dans le contrats de construction des mesures de gestion environnemental et social envisagées dans l'EIE.
- Elaborer un PAR, jugé satisfaisant par la Banque, comprenant une évaluation de la vulnérabilité et décrivant les principes et procédures à appliquer pour le projet, y compris l'existence d'un mécanisme de grief, en conformité avec le Manuel environnemental et social de la Banque.
- Réaliser les consultations publiques complémentaires dans le cadre du PAR et transmettre à la Banque les PV du déroulement des séances.

Avant le premier décaissement pour chacun des lots du projet, fournir à la satisfaction de la Banque un rapport d'achèvement relatif à la mise en œuvre du PAR. Ce rapport d'exécution du PAR contiendra la preuve de la libération des emprises des travaux et les paiements des compensations aux PAPs avant le début des travaux dans les sections concernées.