

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	S4 Déviation Zarzis
Numéro du projet :	2017-0154
Pays :	Tunisia
Description du projet :	The project concerns the construction of a 21.2 km long 2x2 road bypass around the city of Zarzis, in southeast Tunisia. The new bypass comprises the widening of a 6.2 km long section of the existing local road RL974 and construction of 15 km of dual carriageway on a new alignment. The project is a major allocation under the FL Modernisation Routière II (Serapis no. 20150308).

EIE exigée : Oui.

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : No

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet porte sur la construction d'une nouvelle voie express urbaine en 2X2 voies sur un linéaire d'environ 21 km. Si le projet avait été situé dans l'Union Européenne, il relèverait de l'Annexe I de la Directive 2011/92/EC et devrait faire l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE) complète, y compris consultation publique. D'après les dispositions de la législation environnementale tunisienne, comparable à de nombreux égards à la Directive européenne et acceptable pour la Banque, le projet a fait l'objet d'une EIE complète avec consultation publique. L'Agence Nationale de Protection de l'Environnement (ANPE) a formulé un avis favorable pour la réalisation du projet le 12 janvier 2016.

La zone d'influence du projet concerne la partie nord du Gouvernorat de Médenine, situé dans le sud-est du pays, à la frontière tuniso-libyenne. L'activité économique dans la délégation de Zarzis repose essentiellement sur le tourisme et sur le secteur agroalimentaire. Le patrimoine culturel et historique est particulièrement riche dans le Gouvernorat. Néanmoins, aucun site patrimonial inventorié n'a été identifié dans la zone d'influence. Le promoteur a demandé l'avis favorable de l'Institut National du Patrimoine (INP), qui sera requis comme condition préalable pour le premier décaissement.

L'emprise du projet se trouve dans une zone périurbaine à vocation éminemment agricole et traverse quelques zones urbaines consolidées. Près de 6 km de la nouvelle route incombent

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 May 2018

l'aménagement de la voie locale existante RL974. La construction du projet de la rocade de Zarzis va se faire dans l'emprise réservée par le Plan d'aménagement de la ville.

S'agissant de la création d'une longueur considérable de route neuve, des impacts négatifs dont l'importance a été jugée de moyenne intensité sont attendus. Durant la phase de construction, ces impacts concernent les aspects suivants, entre autres : les émissions atmosphériques, le bruit et les vibrations ; la perturbation des réseaux naturels ou artificiels de drainage des eaux pluviales ; la perturbation et/ou le déplacement des réseaux publics ; la production de déchets solides et les risques de déversements accidentels, notamment en relation avec deux conduites pétrolières interceptées par le tracé.

En phase opérationnelle, les principaux impacts négatifs concernent l'occupation et la perte du sol agricole ; l'effet barrière de la nouvelle rocade ; l'augmentation des nuisances sonores ; l'altération et risque de pollution de l'hydrologie superficielle et souterraine.

Les mesures préventives et curatives visant à éliminer, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet comprennent notamment : la prévention et la réduction des émissions atmosphériques des polluants gazeux et des poussières ; la mise en place d'un plan de gestion des déchets solides et liquides pendant la phase de travaux ; mesures spécifiques de lutte contre les pollutions accidentelles ; la mise en place d'une procédure de gestion des découvertes accidentelles de vestiges archéologiques ; le rétablissement des pistes et des routes interceptées par l'ouvrage (carrefours séparés d'une distance moyenne de 1,3 km) ; l'interdiction des travaux à proximité de zones urbaines en dehors des heures diurnes des jours ouvrables.

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 routière.

Impacts sur la biodiversité. Espaces naturels protégés

En l'absence d'espèces particulièrement menacées ou vulnérables dans la zone d'impact, soumise à une forte influence anthropique, et en considération d'une perte d'habitats naturels relativement faible, l'impact sur le milieu biologique est considéré de faible intensité.

Il n'y a pas de zones classées de conservation de la nature dans la zone d'influence du projet (la zone protégée plus proche, à savoir la zone Ramsar numéro 1697 Bahiret el Bibane, est située plus de 10 km au sud de la fin de projet au niveau de la route régionale RR109). En outre, l'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral (APAL) a octroyé son avis favorable vu que le tracé de la rocade est situé en dehors de la limite du domaine maritime public.

Évaluation des incidences sociales

Le projet comportera une chaussée neuve en 2X2 voies avec d'une part, 7 m de chaussée unidirectionnelle et un séparateur de 3 m de largeur et des accotements de 3,05 m au niveau de la section courante et, d'autre part, une chaussée unidirectionnelle de 7 m avec un séparateur de 3 m de largeur et des trottoirs revêtus en pavés autobloquant au niveau des traversées urbaines. Ces différents travaux entraîneront des acquisitions foncières évaluées à 64 ha qui compléteront l'emprise déjà existante. Au total, le projet sera réalisé sur une superficie d'environ 100 ha.

Luxembourg, 15 May 2018

Les expropriations du projet concerneront 520 parcelles appartenant à des privés et au domaine public. Elles sont réparties en parcelles cultivées (céréales et cultures maraichères), des parcelles arborées (oliviers, amandiers, vignes, etc..) et des terrains nus non exploités.

L'enquête de terrain révèle que la majorité des terrains à exproprier sont encore collectif et dans l'indivision soit 63% contre 37% immatriculés individuellement. Parmi les 299 parcelles ménages non titrées, on relève que 45 sont en cours d'enregistrement.

Cette situation montre le niveau de complexité et l'importance des enjeux liés à la préparation et à la mise en œuvre du PAR dont une première version a déjà été soumise à la Banque pour revue. Le promoteur est en train de prendre en compte les commentaires de la Banque avant que le processus de validation et de publication ne puisse continuer. Pour rappel, le promoteur a déjà préparé un CPR qui a été approuvé par la Banque et la publication a été faite tant au niveau du Pays que sur le site de la Banque.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Dans le cadre des études préparatoires, la DGPC a organisé le 6 février 2013 une première consultation publique avec les différents acteurs impliqués au niveau institutionnel, complétée ultérieurement par deux séances ouvertes au public le 26 février et le 1 avril 2016 au siège de la Délégation de Zarzis. Des séances de consultation publique ont aussi été organisées au cours de l'élaboration du PAR entre le 10 et le 21 août 2017. Ces séances d'information et de sensibilisation ont concerné les parties prenantes notamment la DREH de Médenine, les autorités administratives locales (délégué et Omdas, la population affectée par le projet (PAPs), les ONGs).

Les réunions avec les différentes parties prenantes y compris les PAPs ont permis de mieux identifier les besoins et préoccupation de chaque acteur et le promoteur en a tenu compte dans les solutions techniques et les autres aspects seront pris en compte dans la mise en œuvre du PAR. Le processus de consultation sera maintenu tout au long de la mise en œuvre du projet à travers le PGES.

Autres aspects environnementaux et sociaux

La DGPC a mis en place une Unité de gestion par objectifs pour la réalisation des projets d'infrastructure routière cofinancés par la Banque Européenne d'Investissement (Coordinatrice entre la BEI et l'administration). Cette unité est créée par le décret n° 2013-62 du 4 janvier 2013, portant création d'unité de gestion par objectifs pour l'achèvement de la réalisation des projets d'infrastructure routière. Mais il est apparu qu'il n'est pas mentionné de façon claire dans la mission de cette Unité le suivi de la mise en œuvre des PAR. Or, cette activité est le préalable dans la libération des emprises sans quoi les travaux de Génie civil ne peuvent pas démarrer. Dès lors, la BEI travaillera dans ce sens avec la DGPC pour que la mission de cette unité comporte aussi le suivi de la mise en œuvre des PAR et qu'au besoin, un point focal sera désigné en son sein. Dans ce sens, une mission d'assistance technique² en appui de l'Unité de gestion, particulièrement dans le volet social, a été mobilisée le mois décembre 2017 et accompagnera la mise en œuvre du projet.

Le 11 juillet 2016 le Parlement tunisien a voté une loi permettant les expropriations pour « utilité publique ». Cette loi (53/2016 du 11/07/2016) a été promulguée au journal officiel JORT du 29/07/2016. Avec cette nouvelle loi d'expropriation en Tunisie, les organes au niveau régional ne sont pas encore tous mis en place et fonctionnel. Le promoteur devra y veiller pour que la mise en œuvre du PAR ne connaisse aucun retard.

² Financée au moyen des ressources FEMIP.

Luxembourg, 15 May 2018

Conclusions et Recommandations

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

- L'avis favorable de l'Institut National du Patrimoine (INP) sur le tracé retenu.
- Elaborer un PAR, jugé satisfaisant par la Banque, décrivant les principes et procédures à appliquer pour le projet en conformité avec le Manuel environnemental et social de la Banque,
- Fournir le rapport de la mise en oeuvre du PAR et le paiement des compensations. Comment la distance n'est pas très importante, il ne sera pas requis la libération progressive et tout le PAR doit être exécuté en une seule fois.

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