

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	G1 Pénétrante sud
Numéro du projet :	2017-0145
Pays :	Tunisia
Description du projet :	The project concerns the widening of an 8.2 km long section of the main southern road access to the city of Tunis, plus the construction of three new interchanges in the feeder roads RN3, RN3E1 and <i>Route X</i> . The project is a major allocation under the FL 20150308 <i>Modernisation Routière II</i> .

EIE exigée : Oui.

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : Oui.

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet porte sur la mise en 2x4 voies de la voie express Pénétrante Sud (PS), la mise à 2x4 voies et à 2x5 voies de la Sortie Sud (SS) et l'aménagement des trois nœuds sur des routes connexes. 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), y compris consultation publique. Dans le cadre 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 des consultations publiques. L'Agence Nationale de Protection de l'Environnement (ANPE) a formulé un avis favorable pour la réalisation du projet le 11 juillet 2017.

Les aménagements du projet sont situés dans les Gouvernorats de Tunis et Ben Arous. L'emprise du projet se trouve dans une zone périurbaine et urbaine à faible densité. La végétation primitive est depuis longtemps dégradée, laissant la place à une végétalisation artificielle. La faune rencontrée dans la zone se caractérise par une faible diversité spécifique. Le paysage de la zone environnante du projet peut être considéré comme artificiel et ne présente aucune valeur esthétique ou paysagère particulière. Il n'existe pas de sites de patrimoine culturel inventoriés dans les environs du projet.

Les travaux de construction auront lieu sur l'emprise des routes existantes, étant donné que le projet ne comporte pas de modifications significatives de tracé. Les impacts négatifs sont principalement ceux liés à la phase de construction et comprennent notamment les émissions

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

atmosphériques, le bruit et les rejets liquides et solides, limités à la zone des travaux. L'intensité, la portée et la durée des impacts négatifs seront respectivement faible, locale et temporaire; et par conséquent, l'importance relative de ces impacts sera aussi faible. Ces impacts sont déjà identifiés et pris en compte dans le Plan de Gestion Environnemental et Sociale du projet (PGES).

En phase opérationnelle, les principaux impacts négatifs concernent l'augmentation des nuisances sonores; l'altération et risque de pollution de l'hydrologie superficielle et souterraine. Le projet aura aussi des impacts positifs quant à la réduction des émissions.

Les mesures proposées dans le cadre du PGES pour atténuer les impacts négatifs comprennent entre autres: la mise en place d'un système de gestion de déchets solides et liquides; plantation des arbres et création d'espaces verts (replantation de cinq fois les arbres arrachés); rétablissement des écoulements naturels des eaux pluviales; mise en place de décanteurs-séparateurs au niveau des points de rejet des eaux de drainage; suivi et contrôle des niveaux du bruit.

Impacts sur la biodiversité

Le tracé de la PS et de la SS se situe à quelques kilomètres de distance des lacs Sebkheth Sejoumi et Tunis, qui sont des zones protégées sous la Convention Ramsar dont la Tunisie est signataire (zones numéro 1712 et 2096, respectivement). Les deux zones humides se trouvent dans un contexte fortement urbanisé. Compte tenu de la nature de travaux (aménagement de voies sur l'emprise existante), le projet n'aura pas d'impacts négatifs sur les habitats naturels et la biodiversité.

Programme « empreinte carbone » de la BEI

Le projet est inclut 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 PS et la SS entre l'extrémité nord du viaduc de la PS et l'autoroute A1;
- Situation final dite « avec projet » comprend les mêmes sections, élargies.

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

- Total des émissions après la mise en service : environ 96,000 tonnes d'équivalents CO₂ par an en moyenne;
- Total des émissions situation de référence : environ 96,000 tonnes d'équivalents CO₂ par an en moyenne.

Les émissions de la situation « sans projet » sont les émissions des utilisateurs du réseau existant avant la construction du projet. La prévision des émissions totales « avec projet » correspondent aux émissions sur le réseau existant élargi. Les prévisions considèrent les hypothèses de calcul des Services de la Banque (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 décaissé dans l'année et le coût total de l'investissement.

Luxembourg, 15 May 2018

Évaluation des incidences sociales

Le projet n'aura pas besoin d'acquisition de terrains privés. Il n'entraînera pas de démolition d'habitation, ni de déplacement des populations ou des expropriations. Le corridor du projet ne contient pas d'activités économiques qui seront perturbées par les travaux. Les travaux se feront sur l'emprise existante et les extensions seront réalisées sur le domaine public routier, même si à certains endroits la prise en compte des zones de servitudes amène l'emprise à la limite des habitations sans pour autant les impacter. Les impacts sociaux négatifs qui peuvent être relevés sont ceux liés à tout projet d'infrastructure notamment les gênes occasionnées par les travaux comme les bruits, les déviations de voies, les pertes de temps dans la circulation, etc..

Ainsi, l'incidence sociale du projet sur la zone d'intervention est faible à cause de l'absence d'acquisitions foncières et de non perturbation des activités économique en phase pré-construction construction. Les enquêtes effectuées lors de l'EIES montrent que le nombre des personnes affectées par le projet sera très faible car selon les informations transmises par le promoteur et confirmées par les Services de la Banque lors de la visite du site du Projet, les impacts sur les populations seront plus liés aux travaux de Génie civil et sont déjà traités dans le PGES.

Considérant ces différents points ci-dessus évoqués, cette composante ne nécessite pas d'étude sociale spécifique dont le Plan d'Action à la Réinstallation (PAR). Toutefois, il est important des souligner qu'un document Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) est déjà élaboré, validé et publié au niveau national et dans le site de la BEI. Ce faisant, si au cours de la mise en œuvre du projet, des impacts non prévus apparaissent, le promoteur les traitera conformément aux dispositions du CPR.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Au cours des études préliminaires et des études de faisabilité, la DGPC a organisé avec les différents acteurs deux séances de consultations publiques : le 26/02/2014 dans le Gouvernorat de Tunis et le 28/02/2014 dans le Gouvernorat de Ben Arous. Les préoccupations soulevées par les acteurs concernent essentiellement des aspects techniques et de fonctionnalité de l'ouvrage. Aussi, il importe de souligner aussi que ces consultations publiques sont restées plus au niveau institutionnel et l'EIES ne fait pas mention de consultations publiques additionnelles réalisées au cours de l'étude.

Mais en considérant que l'impact social sur les riverains est faible, et même en l'absence de PAR, il ne sera pas nécessaire de faire des consultations publiques complémentaires. Un Plan de Communication (voir ci-dessous) permettra de combler les éventuels besoins d'informations en direction du public et des riverains.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Le projet présente des impacts sociaux positifs qui portent notamment sur la qualité de vie des usagers étant donné que le projet permettra d'améliorer le déplacement et réduire le temps de parcours. Il permettra également de faciliter l'accès aux centres d'activités pour les habitants des zones périurbaines situées dans le Gouvernorat de Tunis. Aussi, une fois la gêne occasionnée par les travaux sera terminée, la circulation reprendra dans un cadre modernisé, plus sécurisé, plus fonctionnel et plus attractif. L'impact sur l'activité économique de la zone touristique sera ainsi plus bénéfique.

Luxembourg, 15 May 2018

Mais compte tenu du caractère urbain du site du projet et de sa zone d'impact, l'une des actions importantes à envisager serait un Plan de Communication, y compris un mécanisme de gestion de plaintes, avec les riverains et les usagers de la route. Il faudra que les populations soient régulièrement informées de l'avancement des travaux et des plans de circulations qui seront mis en place. L'objectif étant de faciliter l'acceptabilité sociale du projet et de minimiser les risques de contestation et de conflits.

Conclusions et Recommandations

De façon globale, le projet ne présente pas d'enjeux majeurs au plan environnemental et social. L'EIE qui a été préparée incluant une évaluation sociale rapide a permis d'identifier les impacts nécessitant des mesures de prévention ou d'atténuation qui sont déjà prises en compte dans le PGES.

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

- Elaborer un un Plan de Communication, y compris un mécanisme de gestion des plaintes, à la satisfaction de la Banque.

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