

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	Autoroute du Centre
Numéro du projet :	2014-0052
Pays :	Tunisie
Description du projet :	<i>Construction of a 98.9 km long 2 x 2 motorway on a new alignment in the central part of Tunisia between the cities of Sbikha, some 30 km north of Kairouan, and Jelma.</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 fait partie du corridor pour la deserte autoroutière des Gouvernorats de Kairouan, Kasserine, Sidi Bouzid et Gafsa, étalé sur une large région du centre de la Tunisie, allant de la côte de la Méditerranée presque à la frontière de l'Algérie à l'Ouest. Le projet consiste donc en la construction d'un tronçon autoroutier de 98.9 km en 2x2 voies entre les villes de Sbikha, environ 30 km au nord de Kairouan, et Jelma. Ce tronçon s'inscrit dans la section prioritaire Tunis – Jelma (186 km) du corridor, programmée dans le Plan de Développement Quinquennal 2016-2020, actuellement en vigueur en Tunisie.

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, fixant les catégories des projets soumises à l'étude d'impact sur l'environnement et préconisant une méthodologie comparable à celle de la Directive. Le projet tombe dans l'annexe I de cette réglementation et nécessite la réalisation d'une EIE. Le projet a fait l'objet d'une EIE complète avec consultation publique en ligne avec la législation applicable et les politiques de la Banque. Une seule étude pour l'ensemble du corridor Tunis – Jelma a été développée. L'Agence Nationale de Protection de l'Environnement (ANPE) a formulé un avis favorable pour la réalisation du projet en 2015.

Le nouveau tracé autoroutier traverse pour la majeure partie un ensemble agricole et, dans une moindre mesure, naturel. Le patrimoine culturel est particulièrement riche dans la zone d'influence directe : en effet, l'emprise du projet contient un site patrimonial inventorié par l'Institut National du Patrimoine, INP. Une procédure pour le lancement préalable de fouilles préventives a été incluse dans le Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) du projet. De même, un protocole d'accord entre le promoteur et l'INP, y compris l'allocation budgétaire nécessaire, sera établi avant le démarrage des travaux pour le traitement des cas de découverte de sites non-inventoriés. Un tel accord devra être mis à la disposition de la Banque comme condition préalable pour le premier décaissement.

S'agissant de la création d'une nouvelle autoroute, les impacts négatifs du projet pendant les phases des travaux et d'exploitation sont considérables. Cependant, l'optimisation du tracé finalement retenu a permis de réduire la portée et l'ampleur des impacts. En phase d'étude préliminaire, sept couloirs ont été envisagés et optimisés par sélection des mailles les plus favorables avec prise en compte des critères environnementaux et sociaux.

Parmi les effets négatifs attendus en phase de construction figurent principalement les suivants: perte de couverture et fragmentation des formations végétales ; augmentation du bruit et des vibrations, et des émissions de poussière ; pollution des sols ; altération des conditions normales d'écoulement des ressources en eau superficielle par l'accumulation de sédiments ; relocalisation de certaines sites du

<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, 12 décembre 2017

patrimoine culturel.

En phase opérationnelle, les principaux impacts négatifs sont l'occupation et l'affectation du sol, aboutissant à la perte principalement de sol agricole ; la transformation visuelle du paysage franchi ; l'effet barrière de l'infrastructure (même si l'effet de fragmentation des populations animales terrestres n'est pas un aspect particulièrement important dans ce projet, étant donné que leurs habitats forestiers et steppiques sont fortement dégradés) ; l'augmentation des nuisances sonores qui pourraient affecter les populations riveraines ; l'altération et risque de pollution de l'hydrologie superficielle et souterraine.

L'EIE du projet propose un programme complet de mesures d'atténuation des impacts négatifs. Parmi ces mesures qui feront partie du PGES du projet, figurent notamment : l'implantation d'ouvrages de rétablissement séparés par un maximum de 2,5 km pour diminuer l'effet de coupure de l'autoroute (y compris l'adaptation comme passages spécifiques de faune d'un nombre des ouvrages de drainage et l'adoption de viaducs pour les quelques galeries ripicoles présentes le long du tracé) ; 6,000 m<sup>2</sup> de barrières acoustiques pour les logements affectés par le projet ; l'interdiction de l'emplacement des installations des chantiers, des parcs de matériels ou de stockage des terres dans des zones sensibles ; construction des bassins de décantation ; clôture de l'autoroute de perméabilité variable en fonction de la faune existante le long du tracé.

En considérant les objectifs du projet, des impacts positifs très significatifs sont attendus pour le développement socio-économique de sa zone d'influence, notamment avec l'installation d'unités agro-industrielles pour la transformation sur place des productions régionales de l'activité agro-pastorale, ce qui pourrait contribuer au rééquilibrage du territoire et de l'équité sociale, ainsi que à la création de nouveaux types d'emploi dans la zone. Aussi, les populations riveraines et les usagers de façon plus générale auront des gains de temps très significatifs dans les liaisons avec la métropole tunisienne et les villes de Kairouan, Kasserine, Sidi Bouzid et Gafsa.

#### Espaces naturels protégés

La construction de l'autoroute n'affecte pas de façon directe des zones ayant une valeur pour la conservation de la nature. Pourtant, un certain nombre des espaces protégés sont dans la zone d'influence du projet, notamment :

- les parcs nationaux Jbels Zaghdoud, Serj et Mghilla situés entre 15 à 30 kilomètres à l'ouest du tracé ;
- les sites humides classés Ramsar Sebkhia Kelbia (no. 1710) et le Barrage Sidi Saad (no. 2018), à plusieurs kilomètres de distance du projet ; et le Barrage Merguellil (no. 2010), avoisinant le projet.

Le Barrage Merguellil (également connu sous le nom El Haouareb) est déjà dans la zone d'influence de la route nationale RN3 qui longe le nouveau tracé de l'autoroute. L'action de l'homme à travers les activités agricoles dans la zone a causé la dégradation et l'érosion des bassins versants. D'après la caractérisation de la faune réalisée dans le cadre de l'EIE, l'espèce rare de canard qui y nidifie en bordure, l'érisimature à tête blanche, a déserté ses rivages. Cet aspect est à confirmer dans le cadre d'un programme de surveillance environnementale pré-opérationnelle et pendant la phase des travaux qui sera requis comme condition précédente pour le premier décaissement. Pour la protection de la retenue du barrage, 31 bassins de décantation ont été prévus sur la section de 7 km du projet qui traverse l'empreinte de la nappe phréatique.

Comme condition préalable au premier versement, l'avis favorable de l'autorité compétente pour la conservation des espaces protégés 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 RN3 entre Sbikha et Jelma.
- Situation final dite « avec projet » comprend la RN3 dans l'état actuel et la nouvelle autoroute entre Sbikha et Jelma.

Les estimations des émissions de CO<sub>2</sub> générées par le trafic existant et induit sont:

- Total des émissions après la mise en service : environ 220,000 tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> par an en moyenne.
- Augmentation moyenne des émissions dues au projet par rapport à la situation de référence : environ 20,000 tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> par an.

Luxembourg, 12 décembre 2017

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 CO<sub>2</sub> 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.

## Évaluation des incidences sociales

Le projet est une nouvelle création de route dont le choix du tracé a permis d'optimiser les expropriations et d'éviter autant que possible les habitations et les unités et installations industrielles commerciales ou touristiques. Aussi, aucun des équipements socio-collectifs (écoles, collèges, lycées, centres de santé, cimetières, mosquées, etc...) ne sera affecté par le projet ou son exploitation. Ainsi, l'essentiel des acquisitions foncières concerne les terrains agricoles et surtout les grandes exploitations. Les activités agropastorales seront fortement affectées par la construction de l'autoroute car en plus des pertes de terres agricoles, le projet entraînera un effet de coupure qui risque de perturber la mobilité des troupeaux pâturaient. Comme mesure de mitigation, la conception du projet a prévu la construction de passages de gibier spécifiques, outre les d'ouvrages de rétablissement, adaptées pour la faune aussi.

La situation des acquisitions foncières se résume comme suit :

- les besoins en terre sont estimés à 1,231 ha. Le projet traverse deux Gouvernorats :
  - (i) Kairouan (avec les délégations de Hajeb El Ayoun, Kairouan nord, Sbhkha, Chbika et Haffouz) représente 91,71% des terres et
  - (ii) Sidi Bouzid avec la délégation de Jelma occupe 8,29% des terrains ;
- ces besoins fonciers représentent 1,649 parcelles à exproprier. Les terrains appartiennent essentiellement à des personnes privées.

Les enquêtes préliminaires réalisées lors de la préparation du document-cadre de politique de réinstallation CPR indiquent que le nombre des personnes affectées par le projet sera 1,047. Le CPR est déjà élaboré et a été publié par le promoteur et la Banque ; ce document servira de base dans la préparation du Plan d'actions de réinstallation (PAR), comme condition préalable au premier versement. Le PAR devra identifier tous les autres impacts subséquents liés aux pertes de terres et proposer en conséquences des mesures de compensation. L'étude sociale devra indiquer si des groupes de personnes vulnérables sont présents sur la zone du projet et une prise en charge individualisée sera préconisée dans le cadre du PAR. Le PAR donnera à travers l'enquête socioéconomique plus de précision sur la typologie des impacts et les types d'incidences engendrées par la réalisation du projet. Les mesures compensatoires appropriées seront prises et des mesures additionnelles d'accompagnement et d'aides aux personnes démunies/vulnérables seront prévues dans le PAR.

Les autres risques potentiels liés au projet sont : une mauvaise application des obligations et des conditions de travail vis-à-vis des employés pendant la phase de construction et d'exploitation ; le non-respect ou le respect partiel des conditions sanitaires et sécurité sur le lieu de travail pendant la phase de construction. Ces aspects seront gérés principalement par l'introduction d'obligations dans les contrats des entrepreneurs ou des fournisseurs et seront suivis par le maître d'œuvre et le promoteur.

## Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les procédures d'information au public ont été menées par le biais de plusieurs mécanismes de concertation et de sensibilisation. D'abord, lors de la réalisation des études il y a eu des séances de consultations avec les populations (en 2011, en phase d'étude préliminaire ; en 2012, en phase d'Avant-Projet Sommaire et en octobre 2014 en phase Avant-Projet Détaillé). Ensuite, du 03 au 10 juillet 2017, le promoteur et le bureau d'étude en charge des études sociales ont organisé une série de séances d'information et de sensibilisation avec les acteurs locaux et régionaux. Ces rencontres ont été l'occasion pour le Bureau d'étude et le promoteur de présenter à nouveau aux populations et aux autorités les objectifs et composantes du projet, la méthodologie d'intervention pour les enquêtes sociales, le mécanisme de gestion des plaintes, le calendrier de travail et quelques questions spécifiques liées aux préoccupations des acteurs.

Dans le cadre de la préparation du PAR, il est attendu d'autres consultations publiques plus élargies et plus inclusives de l'ensemble des parties prenantes et notamment des PAPs pour recueillir leurs avis et préoccupations sur la réinstallation.

Luxembourg, 12 décembre 2017

Au cours de la mission d'évaluation du projet par la Banque, une séance d'information et de discussion avec les différentes parties prenantes a été organisée au niveau du Gouvernorat de Kairouan, avec la participation des acteurs de Sidi Bouzid. Cette séance présidée par le Secrétaire Général du Gouvernorat

avec la présence des représentants de la Banque et du promoteur a été l'occasion de discuter avec les populations et les autorités sur le projet, ses impacts, les obstacles probables à sa réalisation et les voies à suivre pour sa réussite. Les populations représentées par des associations et des ONG ont exprimé leur adhésion au projet tout en faisant part de leurs préoccupations quant aux impacts négatifs que le projet pourrait avoir sur les activités socio-économiques dans les localités traversées par la nouvelle autoroute.

Des explications claires et détaillées leur ont été données par les autorités et le promoteur. Le processus de consultation sera maintenu tout au long de la mise en œuvre du projet et un plan de communication sera élaboré pour accompagner le processus de réalisation et de mise en exploitation du projet.

## **Autres aspects environnementaux et sociaux**

L'opérationnalisation de la nouvelle loi d'expropriation tunisienne adoptée en juillet 2016 est en cours. Les commissions administratives chargées des acquisitions foncières ne sont pas encore toutes fonctionnelles. Les travaux 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, sont en cours.

Pour dûment atténuer toute incertitude associée à cette période transitoire, le PAR travaillera en faisant référence aux prix du marché, ce qui permettra d'avoir une base de travail conforme aux exigences internationales en matière d'expropriation. Aussi la BEI conditionnera son décaissement à la mise en œuvre préalable du PAR dans les sections concernées.

## **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'ANPE pour la réalisation du projet.
- L'avis favorable de l'autorité compétente concernant les espaces protégés dans la zone d'influence directe du projet.
- Protocole d'accord avec l'Institut National du Patrimoine (INP) concernant le traitement des découvertes accidentelles de sites archéologiques non-inventoriés.
- Le PGES est à compléter à la satisfaction de la Banque avec un programme de surveillance environnementale pré-opérationnelle et pendant la phase des travaux concernant la zone humide classée Ramsar Barrage Merguellil - El Haouareb (no. 2010).
- Évidences de l'incorporation dans les contrats de construction et supervision des mesures de gestion environnementale et sociale envisagées dans le PGES et PAR.
- Évidences de l'incorporation au sein de l'unité de gestion du projet du promoteur et au sein des équipes pour la supervision, des experts sociaux qualifiés.
- Préparer un Plan de Communication pour accompagner le processus de réalisation et de mise en exploitation du projet.
- 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.
- Evidences de la disponibilité des ressources financiers suffisants pour la compensation des PAPs informelles et des populations vulnérables qui ont le droit à une aide à la réinstallation.

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 contiendra la preuve de la libération des emprises et les paiements des compensations aux PAPs avant le début des travaux dans les sections concernées.

Le promoteur doit s'engager à mettre en œuvre le projet en conformité avec le PGES et le CPR approuvés par la Banque.

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