

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

**Titre du projet:** AUGMENTATION DE CAPACITE FERROVIAIRE TANGER-MARRAKECH  
**Numéro de projet:** P-MA-DC0-003  
**Pays:** MAROC  
**Département:** OITC **Division:** OITC.2

---

### Sommaire

1. Objectifs du PGES.....	2
2. Contexte.....	3
2.1 Composantes du projet .....	3
2.2 Alternatives .....	3
2.3 Description sommaire du cadre politique, légal et institutionnel : .....	4
2.4 Zone d'influence du projet. ....	4
2.5 Composantes environnementales de la ZIP.....	5
3. Impacts positifs et négatifs .....	13
3.1 Interrelations.....	13
3.2 les impacts négatifs .....	14
3.3 Les impacts positifs .....	16
4. Programme d'atténuation et de bonification .....	17
4.1 Mesures compensatoires liées à la libération des emprises .....	17
4.2 Mesures d'atténuation durant la phase des travaux .....	17
5. Programme de suivi.....	19
6. Consultations publiques .....	19
7. Initiatives complémentaires.....	20
8. Responsabilités et dispositions institutionnelles.....	21
9. Estimation des coûts.....	22
10. Échéancier de mise en œuvre et production de rapports .....	24

**Annexe 1 Tableau prévisionnel des acquisitions de terrain**

**Annexe 2 Matrice Du Plan De Gestion Environnementale Et Sociale**

## 1. Objectifs du PGES

1.1 Le présent Plan de Gestion Environnementale et Sociale intègre les mesures spécifiques prises, pour atténuer ou éliminer les impacts négatifs identifiés pour le projet. Compte tenu de la législation Marocaine, aux politiques environnementales et sociales de la Banque Africaine de Développement ainsi qu'à l'engagement environnemental de l'ONCF en vue de sa certification ISO 14001, les entreprises et fournisseurs de biens et services devront se conformer aux dispositions légales particulières qui leur seront rappelées dans les Cahiers des charges et les Cahiers des prescriptions spéciales.

1.2 Le PGES vise à assurer que les mesures d'atténuation et de gestion soient appliquées de façon intégrale et efficace. Le suivi a pour objectif d'observer l'évolution des aménagements et de vérifier leur pertinence en termes d'insertion et de cohérence. Le programme de surveillance peut permettre, si nécessaire, de réorienter les travaux et éventuellement d'améliorer le déroulement de la construction et de la mise en place des différentes composantes du projet.

1.3 Les entreprises soumissionnaires doivent intégrer dans leur offre une démarche environnementale pour la réalisation des travaux. L'entrepreneur doit démontrer sa capacité à mener à terme les travaux conformément à l'ensemble des spécifications et des exigences d'exécution en matière d'environnement. Il fournira la preuve qu'il possède l'expertise nécessaire en matière de gestion environnementale et sociale et qu'il sera en mesure de gérer les impacts et les risques environnementaux associés à la mise en œuvre des travaux.

1.4 La surveillance environnementale de l'ensemble des chantiers et des travaux sera effectuée par la cellule environnementale rattachée à la Maitrise d'Œuvre de l'ONCF dans le cadre de sa mission de supervision par l'application des mesures environnementales appropriées indiquées dans le présent PGES et les cahiers des charges, mais aussi dans les engagements pris de l'ONCF en matière d'environnement visant à sa certification du management de l'environnement ISO 14001 qui lui permettront d'évaluer et de maîtriser de manière continue les impacts de ses activités, produits et services. Le suivi environnemental associera au besoin les inspecteurs du Département de l'Environnement. Les rapports périodiques sur la surveillance et le suivi des mesures environnementales, l'efficacité de ces mesures et les solutions aux problèmes environnementaux imprévisibles seront soumis à l'ONCF (Maitre d'Ouvrage). La MCE Environnementale aura pour prérogative l'élaboration et le contrôle des documents et des procédures environnementales à respecter.

2.5 Les mesures d'atténuation prévues dans les Cahiers des charges et ne sont pas spécifiquement de nature environnementale. En phase de construction comme d'exploitation, elles concernent essentiellement l'intégration des principes de bonnes pratiques environnementales et des mesures techniques de génie civil. Celles-ci se rapportent à la gestion du personnel, aux conditions d'installation et d'hygiène des bases de chantiers, à l'organisation et à la gestion des dépôts d'hydrocarbures (maîtrise des risques d'écoulement, d'explosion ou d'incendie), à l'origine des matériaux (carrières) et aux conditions de leur transport et à l'organisation des dépôts nécessaires aux travaux ou générées par les renouvellements, à la réglementation de la circulation, à la gestion des déchets solides et liquides, à la remise en état des sites et le démontage des installations provisoires en fin de travaux, à la végétalisation des emprises. En phase d'exploitation, les mesures concerneront la sécurité des riverains, des personnels et des usagers, l'entretien des voies aménagées, et des dépendances (fossés de drainage, talus, caténaires, etc.) et des matériels roulants.

## 2. Contexte

### 2.1 Composantes du projet

Le projet se développe dans l'emprise ferroviaire des deux lignes concernées faisant une longueur totale de 400km (ligne Casablanca-Marrakech 245 km et ligne Casablanca-Kenitra 155km). Les composantes portent sur :

- i) les travaux dits de robustesse (renouvellement de la voie et du ballast sur 32km, mise à niveau de la signalisation, renouvellement de la caténaire sur 140km),
- ii) la rénovation des petites gares au nombre de 11, comprenant la réfection des bâtiments de gares, le réagencement des espaces publics, l'amélioration de l'accessibilité.
- iii) l'amélioration de la sécurité et sûreté notamment la suppression de passages à niveau l'érection de clôtures des emprises, la construction d'ouvrages de traversée et le traitement des zones inondables
- iv) la mise à niveau des équipements de télécommunication.
- v) Les travaux de mise à niveau qui portent sur le renouvellement de voie sur 32 km y compris le recalibrage des devers sur 80 km;
- vi) le doublement partiel de la voie sur 40 km entre Settât et Marrakech, il porte sur les travaux d'infrastructure et d'équipement ferroviaire (voie, caténaire et sous station et signalisation) au niveau des sections et Skhour-Benguerir et Sidi Ghanem-Marrakech
- vii) le triplement de la voie sur 148 km entre Casablanca et Kénitra par une troisième voie dédiée au fret

Pour le triplement de la voie, il est prévu l'aménagement des raccordements aux contournements de Mohammadia et Rabat sur 40 km sur des emprises réservées des instruments d'urbanisme.

### 2.2 Alternatives

Les études de faisabilité technico-économique et les dossiers d'avant-projet du scénario retenu C ont été examinés de manière à s'assurer de la viabilité du projet. La conception des aménagements sont conformes aux règles de l'art et aux normes édictés par l'UIC relatives aux travaux et installations d'équipements ferroviaires.

<u>Scénario</u>	<u>Brève description</u>		<u>Raison du rejet</u>
	<u>Horizon 2015</u>	<u>Horizon 2020</u>	
<u>Scénario A</u>	<b>Kenitra-Casa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 voies entre Mohammedia et Kenitra</li> <li>▪ 4 voies entre Mohammedia et Ain Sebaa</li> <li>▪ 4 voies entre Nouasser et Sidi El Aidi</li> <li>▪ LGV entre Kenitra-Tanger</li> <li>▪ Travaux de robustesse sur l'axe central Casa-Kenitra</li> </ul> <b>Settât-Marrakech</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Doublement partiel (66 km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LGV entre Settât et Marrakech</li> </ul>	Coût élevé pour les horizons 2015 et 2020

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

<b>Scénario B</b>	<p><b>Kenitra-Casa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 voies entre Mohammedia et Kenitra</li> <li>▪ 4 voies entre Mohammedia et Ain Sebaa</li> <li>▪ 4 voies entre Nouasser et Sidi El Aidi</li> <li>▪ LGV entre Kenitra-Tanger</li> <li>▪ Travaux de robustesse sur l'axe central Casa-Kenitra</li> </ul> <p><b>Settat-Marrakech</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Doublement partiel (66 km)</li> <li>▪ Relèvement de vitesse entre Casa et Rabat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LGV entre Settat et Marrakech</li> <li>▪ Relèvement supplémentaire de vitesse entre Settat et Fès</li> </ul>	Coût élevé pour les horizons 2015 et 2020
<b>Scénario C</b>	<p><b>Kenitra-Casa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 voies entre Mohammedia et Kenitra</li> <li>▪ 4 voies entre Mohammedia et Ain Sebaa</li> <li>▪ 4 voies entre Nouasser et Sidi El Aidi</li> <li>▪ LGV entre Kenitra-Tanger</li> <li>▪ Travaux de robustesse sur l'axe central Casa-Kenitra</li> </ul> <p><b>Settat-Marrakech</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Doublement partiel (66 km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LGV entre Kenitra et Casa</li> <li>▪ Doublement complet de la ligne Settat-Marrakech</li> </ul>	-

### 2.3 Description sommaire du cadre politique, légal et institutionnel :

La politique de la BAD en matière d'environnement vise à : (i) promouvoir une vision à long terme du développement économique et social ; (ii) enrayer, voire inverser, le processus de paupérisation de l'Afrique en améliorant de façon notable l'accès des pauvres aux ressources écologiques ; (iii) aider les Pays Membres Régionaux à renforcer leurs capacités humaines et sensibiliser les décideurs aux enjeux environnementaux afin de susciter les changements institutionnels nécessaires pour assurer le développement durable ; (iv) renforcer le partenariat avec les organismes internationaux et le travail en réseau avec les organisations internationales, régionales et sous-régionales afin de coordonner les interventions en matière de développement écologiquement durable.

Le projet est en conformité avec la vision de la Banque synthétisée dans le Document de Stratégie du Pays. Sur le plan environnemental, le projet est classé en catégorie 2 selon les règles de la Banque en la matière.

Sur le plan institutionnel, plusieurs structures sont concernées par la gestion de l'environnement au niveau national, provincial et local. Il s'agit notamment du Secrétariat d'Etat chargé de l'Eau et de l'Environnement et, des collectivités locales, de la société civile à travers les organisations non gouvernementales nationales et provinciales de protection de l'environnement.

### 2.4 Zone d'influence du projet.

La Zone d'influence (ZIP) directe du projet couvre la région de Gharb, Cherarda Beni Hssen (chef-lieu Kénitra), la région de Rabat – Salé Zemmour-Zaer (chef-lieu Rabat), la région du Grand Casablanca, et abrite une population estimée à plus de 8 millions d'habitants en 2007 correspondant à plus de 25% de la population nationale. La ZIP couvre également la région de Chaouia-Ouardigha et de Marrakech-Tensift-Al Haouz et abrite une population estimée à plus de 8,6 millions d'habitants en 2007 correspondant à plus de 28% de la population nationale. Elle intègre les provinces (préfectures) de Kénitra, Salé, Rabat, Skhirat-Temara, Mohammedia, Casablanca, Settat, Kelaa Sraghna et Marrakech.

## 2.5 Composantes environnementales de la ZIP

### 2.5.1 Milieu physique,

#### **Climat**

Le climat entre Casablanca et Kenitra se classe globalement dans l'étage bioclimatique océanique à tendance subhumide à semi-aride, tandis qu'entre Settat et Marrakech, il est classé dans les étages bioclimatiques semi-arides avec un degré d'aridité croissant du Nord vers le Sud. Dans la zone littorale, les écarts de températures sont plus faibles entre un hiver tempéré (5°C en moyenne) et un été assez chaud (26 °C en moyenne) et 45°C de moyenne dans les zones intérieures.

La pluviométrie moyenne est de 400mm par an. La qualité de l'air ambiant est faible principalement pour l'axe Settat -Casablanca -Rabat et Kenitra. La zone étant fortement urbanisée et industrialisée. Les dégagements de poussières et gaz d'échappement que devra subir les populations riveraines sont très limités et temporaires.

#### **Hydrographie**

(i) La zone d'étude concerne le bassin de Bouregreg, les bassins côtiers, et le bassin du Tensift. Le bassin de Bouregreg s'étend sur les provinces de Khémisset, Kénitra et partiellement sur la Wilaya de Rabat-Salé. Il est constitué en grande partie de collines et plateaux s'abaissant progressivement vers une direction Nord. Il se compose de deux principaux oueds ; l'oued Bouregreg, proprement dit, qui draine une superficie de 3.830Km<sup>2</sup>, correspondant à la partie Nord-Est du bassin ;et l'oued Grou et ses affluents, Korifla et Akreuch qui drainent la partie Sud-Ouest, d'une superficie totale de 5.760 km<sup>2</sup>.

(ii) Les bassins côtiers, quant à eux, s'étendent sur la partie Sud- Ouest de la Wilaya de Rabat Salé la totalité de la Wilaya de Casablanca, la moitié nord de la province de Settat, et la partie Nord de la province de Khouribga. Le barrage El Mellah constitue le principal aménagement hydraulique réalisé au niveau des bassins côtiers Atlantiques. En plus du barrage El Maleh, 17 barrages et lacs collinaires ont été réalisés dans les provinces de Settat, de Khémisset et de Khouribga.

(iii) Le bassin du Tensift s'étend sur une superficie de 19.800 Km<sup>2</sup> couvrant totalement la wilaya de Marrakech, et partiellement les provinces d'Essaouira, d'El Kelaâ des Sraghna et de Safi. Géographiquement, ce bassin peut être subdivisé en trois domaines distincts: (a) le Haut Atlas, zone de montagnes formant les plus hauts reliefs du Royaume avec comme point culminant à 4 167 m , le Jbel Toubkal ;(b) la plaine du Haouz et le bassin de Mejjate, une dépression d'une superficie de 6 000 Km<sup>2</sup> allongée d'Est en Ouest et large de 40 Km et;(c) les Jbilet formées de montagnes de faible altitude, qui émergent au nord de la plaine du Haouz. Le bassin du Tensift bénéficie d'un volume annuel de l'ordre de 300 Mm<sup>3</sup>, transféré à partir du bassin versant de l'Oum Er Rbia via le Canal de Rocate : 260 Mm<sup>3</sup>, sont destinés à l'irrigation et 40 Mm<sup>3</sup>, à l'alimentation en eau potable et industrielle de la ville de Marrakech.

Les principaux Oueds qui les constituent se développent dans la zone d'étude entre Casablanca Kénitra en allant des bassins hydrauliques côtiers à celui de Bouregreg. Les terrains de leurs bassins versants sont constitués de terrains essentiellement imperméables. Ces oueds sont: l'Oued Mellah, l'Oued Cherrat, l'Oued Nfifikh, l'Oued Yquem et l'Oued Bouregreg. Les Oueds qui s'étendent entre Settat et Merrakech; en allant des bassins côtiers au bassin de Tensift sont moins nombreux. Les principaux sont:( i) Oued Oum Er Rbia, qui prend son origine au Moyen Atlas , traverse la chaîne du Moyen Atlas, la plaine du Tadla et la Meseta côtière pour finir dans l'Océan Atlantique à environ 16 km de la ville d'El Jadida (Azemmour) ; (ii) Oued Sidi Ali qui compose avec Oued El Arsa les affluents de l'Oued Bouchane a connu, en moins de 20 ans, trois crues importantes survenues en 1986, 1990 et

2000 durant lesquelles de fortes intensités pluviométriques ont provoqué des crues violentes à la ville de Benguerir, et ; (iii) Oued Tensift qui prend sa source dans le Haut Atlas, traverse la plaine du Haouz à proximité de Marrakech. Il reçoit de nombreux affluents, particulièrement sur sa rive gauche, dont l'oued Chichaoua et l'oued N'Fis et se termine dans l'Océan Atlantique entre Safi et Essaouira.

La qualité de l'eau ne sera pas altérée d'une façon significative. Les impacts susceptibles d'être générés se font sentir pendant la construction des prolongements d'ouvrages d'assainissement, les extensions transversales de ponts ainsi que les ponts des voies de contournement à Mohammedia et Rabat (Akreich et Bouregreg).

### **Hydrogéologie**

(i) Le contexte hydrogéologique du bassin du Bouregreg est constitué essentiellement de formations géologiques imperméables d'âge primaire. Elles sont à l'origine de l'absence de nappes d'eau souterraines. Les seules nappes rencontrées sont d'extension limitée et sont localisées dans des dépressions alluvionnaires à l'instar des nappes de Shoul, près de Salé, et de celle de Tanoubert à Mâaziz.

(ii) Les bassins côtiers atlantiques s'étendent sur des terrains primaires caractérisés par un contexte hydrogéologique défavorable à la présence de nappes d'eau souterraines potentielles. Les formations géologiques reconnues comme aquifères correspondent aux bassins sédimentaires de la Chaouia Côtière, de Berrechid et de Témara, exploités pour le développement des cultures maraîchères. Pour Le bassin du Tensift, la plupart des nappes d'eau souterraine du bassin présentent une eau de qualité moyenne sauf dans les secteurs contaminés par les eaux usées ou affectés par la nature chimique des formations aquifères. Celles du Mejjate et du Haouz, à l'exception des secteurs de bordure de l'oued Tensift, présentent une eau de bonne qualité. celles du Bas Tensift et de la Bahira sont de très mauvaise qualité chimique et se limitent à certains secteurs de la nappe phréatique où les teneurs en nitrates sont élevées et où la salinité des eaux dépasse 5 g/l.

### **Géologie**

La région littorale large de 10 à 30km, se distingue par l'existence de cordons dunaires anciens ou récents, plus ou moins consolidés. Des barres résiduelles de roches dures, généralement de quartzites, formant relief au dessus de la surface topographique, rompent la monotonie de l'ensemble. A l'Ouest, la Meseta centrale n'est recouverte que par des formations récentes, d'âge Miocène à Quaternaire, plus ou moins abondante selon les endroits. Comme au Nord, les marnes miocènes sont très souvent présentes. Les formations détritiques plio-quaternaires, pouvant atteindre quelques dizaines de mètres d'épaisseur ( 30 m en moyenne) , s'étendent sur toute la bande côtière atlantique sauf entre l'oued Ykem et l'oued Nefifikh, ces formations gréseuses et sableuses à ciment calcaire, constituent des réservoirs aquifères souvent intéressants dont les nappes sont d'ailleurs très exploitées.

Dans la région plus au sud, les caractéristiques géologiques sont constituées par deux unités (Jbilette et Mouissate). Le socle paléozoïque qui forme le substratum, est recouvert en surface par des grès dunaires pliocènes et quaternaires. Ce paléozoïque est constitué par des formations complètement imperméables ou très peu perméables dans la frange supérieure altérée. Les formations prédominantes sont des schistes, des quartzites aux quels s'associent des grès. Les schistes paléozoïques sont totalement imperméables dans leur masse. Cependant leur altération parfois assez profonde, crée des conditions favorables à la rétention de nappes d'eau. Entre les schistes et les quartzites viennent s'insérer une série psammitique violine. L'épaisseur de ces niveaux est d'environ 1000m pour les schistes et psammites et de 170m pour les quartzites. L'autre région s'étend le long du Tensift, qui draine par ses affluents les

trois quarts du massif ancien du Haut Atlas. Ces affluents installés sur des terrains imperméables se caractérisent par de très fortes pentes.

### **2.5.2 Milieu biologique,**

#### **Couvert végétal**

Les différentes composantes floristiques sont les vestiges observables de la végétation naturelle et sont représentés par les rejets de jujubiers sur les rares parcelles de culture et très exceptionnellement des plants isolés d'eucalyptus, d'acacias et de doum.

Le segment Settat – Khémisset se situe dans une zone composée de terres agricoles labours de bonne composition sur de faibles superficies. Celui de Skhour –Benguerir se développe dans un plateau sauvage aride caillouteux avec des sols très pauvres et une végétation peu développée. La plateforme ferroviaire déjà prévue pour deux voies est à proximité immédiate de la palmeraie de Marrakech mais ne fait l'objet que de la pose de la voie et ballast relatif au doublement. Une dizaine de palmiers seront simplement transplantés avec un retrait d'une vingtaine de mètres. Il n'y a aucun site d'intérêt biologique et écologique (SIBE) à proximité immédiate du projet. Ceux-ci sont recensés dans des zones plus éloignées. La sensibilité de cette composante est jugée mineure

#### **Faune**

Les habitats fauniques de la zone d'étude se composent d'espèces relativement communes, certains rongeurs sont même abondants, comme la Gerbille champêtre, le Mèriome de Shaw, la souris sauvage et le rat noir, et un grand nombre de petits oiseaux ( passériformes, Aloudidés, Surnidés et Frindglidés, etc.) En ce qui concerne les amphibiens, leur biotope est très influencé par les variations du débit des oueds.

#### **Espaces protégés**

Les espaces protégés les plus proches de la zone d'étude sont

- (i) La réserve biologique de sidi boughaba, d'une superficie de 800ha, est limitée au sud par le marabout de sidi boughaba, au nord par l'embouchure de l'oued Sebou, à l'est par des terrains cultivés, et à l'ouest par la station balnéaires de Mehdiya. Classée SIBE priorité 1.
- (ii) La falaise de sidi moussa superficie de 300 ha se développe sur toute la bande côtière entre les criques 11 et 32 au nord de la ville de Salé. C'est une falaise vive de sable gréseux quaternaire peu consolidé. Elle est de forme rectiligne, orientée NE-SW et, sur environ 12 km (dont seuls 6 abritent encore des Faucons d'éléonore), est découpée en une quarantaine de petites criques de tailles variables.
- (iii) La forêt de Mâamora est un site d'intérêt biologique et écologique classé de priorité 1 et s'étend sur une superficie de 5000 ha. Le sol est de type sableux dont la profondeur varie de zéro à quelques mètres, reposant sur un plancher argileux imperméable pendant la période pluvieuse. Cette forêt se caractérise par de grandes clairières et des plantes caractéristiques des dayas temporaires caractéristique de la forêt de Mâamora en termes de densité.
- (iv) La zone humide de Mohammedia est située à l'embouchure de l'oued Al Maleh, au sein de la ville de Mohammedia. C'est un marécage littoral correspondant à l'embouchure de l'oued. Il est réduit actuellement à une petite steppe salée inondée de façon temporaire,

parcourue par un canal artificiel qui a remplacé le cours de la rivière. L'avifaune compte au moins 80 espèces. Cette diversité est étroitement liée à la diversité des biotopes. Toutefois, les effectifs des oiseaux d'eau, essentiellement dans la zone alluviale, restent très modestes ne dépassant pas un millier d'individus.

(v) Ilot de Skhirat. ce site comprend l'ensemble de l'îlot, et une portion du platier rocheux s'étendant vers le sud. Le platier rocheux s'étendant au sud de l'îlot présente une morphologie très particulière de grand intérêt. Les grès calcaires quaternaires qui affleurent, montrent des formes de dissolution très spéciales qui comportent successivement, de la terre vers la mer, les zones suivantes : lapiezs et mares, plate-forme à vasques (platier), défoncement des vasques, falaise de haute-mer.

(vi) Oued Cherrat. vallée encaissée avec des rives parfois rocheuses de schistes primaires. Le SIBE se limite sur l'aval de l'oued à la portion comprise entre la route de sidi Bettach-Ben Slimane, jusqu'au complexe de dayas d'Ar Rwida situé plus au Nord. La flore est représentée par plusieurs espèces dont au moins deux sont endémiques (*Euphorbia Regis-Jubae* et *Dursa Oppositifolia*). La biodiversité faunistique de ce SIBE est très variée, elle comprend 29 espèces de mammifères, 98 espèces d'oiseaux et 20 espèces de reptiles.

(vii) Sur l'oued Bouregreg, à 19 km en amont de l'embouchure, et à près de 4 km en aval du petit village de oued Akreuch, sont situés deux petits îlots isolés des rives à marée haute puisque l'onde de marée remontant le fleuve est très sensible jusque là. A basse mer, les vasières des berges sont largement exondées et il est alors possible de gagner sans difficulté les îlots à pied.

(viii) La retenue de l'Oued El Maleh est un petit lac de barrage de 250 ha. Ce site est caractérisé par une qualité bio-écologique très diversifiée. La faune est représentée par le peuplement d'invertébrés constitué essentiellement de poissons, dont quelques espèces sont introduites récemment (Sandre et la Carpe) et d'autres sont autochtones (Anguille, Rotengle et de Gambusie). Le peuplement ornithologique est représenté par quatre espèces d'oiseaux d'eau qui nichent dans le site (Colvert, Grèbe Castagneux, Poule d'eau et le Héron cendré) et une dizaine d'espèces y hivernent régulièrement.

(ix) Les marais de la palmeraie, au nord de Marrakech, totalisent une superficie de 250 ha, et chevauchent avec le tracé de la voie ferrée du côté Nord de la gare de Marrakech. Se SIBE est situé entre deux grands axes routiers, RP 7 et 9 et l'autoroute. C'est un milieu unique et particulièrement sauvage sur une surface très réduite, avec une végétation typiquement marécageuse, très représentatif d'un écosystème palmeraie. Il abrite une biodiversité faunistique importante et unique pour la région de Marrakech.

### **2.5.3 Milieu humain**

La ZIP affiche un taux d'activité moyen de l'ordre de 48% et 60% et un taux de chômage relativement élevé dans la région du Grand Casablanca (14%) par rapport à Rabat-Salé – Zemmour-Zaer (13%), à Gharb, Cherarda Beni Hssen (10%), à Chaouia-Ouardigha (6,2%) et à Marrakech-Tensift-Al Haouz (5,9%).

L'économie de la ZIP dans la région du grand Casablanca repose essentiellement sur les activités industrielles et de services. Elle englobe plus de 40% des unités industrielles du pays. Ce secteur emploie de façon permanente 250.000 personnes et génère un chiffre d'affaires de l'ordre de 150 milliards MAD, soit respectivement la moitié de l'emploi permanent et du chiffre d'affaires au niveau national. Elle repose, à Marrakech-Tensift-Al Haouz, sur les activités touristiques et industrielles.

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

Le tableau qui suit présente les caractéristiques sociales dans la zone du projet

caractéristiques socio démographiques des communes																		
Commune rurale Municipalité Arrondissement	(CR), (MU) (AR)	Répartition selon les groupes d'âge (%)				Taux d'analphabétisme (%)	population de 10 ans et plus selon le niveau d'étude (%)			Taux d'activité (%)	situation socio-professionnelle (%)							
		Moins de 6 ans	De 6 à 14 ans	De 15 à 59 ans	60 ans et plus		Précolaire	collégial et secondaire	Supérieur		Employeur	Indépendant avec local	Indépendant à domicile	Indépendant ambulants	Salarié du secteur public	Salarié du secteur privé	Aide familiale	Apprenti
Hay Hassani	(AR)	10,3	15,8	67	6,8	22,6	2	63,9	11,2	42	3	8,1	1	9,4	12,6	63,4	1,5	1,1
Ain Chok	(AR)	9,5	15,6	66,7	8,2	21,6	2	63,9	12,1	41,1	5,8	10,9	0,9	5,8	13,1	60,7	2,1	0,8
El Maârif	(AR)	8	14,3	67,8	9,9	18,4	1,6	57,7	21,6	45,2	7,4	6,8	0,8	4,2	13,6	65,3	1,4	0,6
Al Fida	(AR)	7,8	13,4	68,5	10,3	24,1	2,3	65,3	8,3	43,1	2,1	12,3	1,6	9,2	10	62	1,6	1,1
Assoukhour Assawda	(AR)	8,7	15,4	68	7,9	16,6	1,7	65,7	15,3	40,9	3,3	8,6	0,8	4,4	15,6	65,5	1,3	0,7
Mers Sultan	(AR)	7,9	13,3	67,9	11	24,8	2,2	63,1	9,9	44,4	2,6	7,9	1,9	12,7	10,6	62,3	1,4	0,7
Hay Mohamadi	(AR)	8,8	14,2	67,8	9,2	23,9	1,8	66,8	7,2	41,2	1,7	8,7	1,1	9,7	10,7	66	1,1	0,9
Ain Sebaâ	(AR)	9,6	15,8	66,9	7,8	21,7	1,5	68,3	8,4	40,9	2	7,4	0,9	9,6	11	67,1	1	1
Sidi Bernoussi	(AR)	9,8	15,2	67,8	7,2	21	1,8	67,7	9	40,8	1,7	7,7	0,7	6,8	11,1	69,9	1,1	0,9
Ain Harrouda	(MU)	11,8	17,9	64,2	6,1	32,8	1,8	62,3	3,3	38,4	1,6	9,3	0,8	9,1	4,5	72	1	1,8
Mohammedia	(MU)	9,8	16	65,9	8,2	23,2	1,5	65,1	9,9	38,8	2,4	9,7	1,5	9,4	14,7	59,3	1,5	1,6
Bni Yakhlef	(CR)	12	19,8	63,1	5,2	36	2,2	58,5	3,7	37,7	1,1	10,9	1,6	17	6,4	57,7	3	2,4
El Mansouria	(CR)	12,7	19,2	61,5	6,7	34,8	2,3	60,4	2,7	38,2	1,3	9,9	1,4	14,5	9,3	57,1	3,6	2,9
Bouznika	(MU)	10,9	17,6	64,6	6,9	31,7	1,8	60,1	6,7	38,5	1,8	11,9	1,2	12,2	13,4	54,2	3,7	1,7
Charrat	(CR)	11,2	18,5	63,1	7,2	55,2	1,4	46,6	0,7	40,8	1,8	19,3	0,4	1,8	1,4	47,5	26,9	0,9
Sabbah	(CR)	11,4	19,1	62,5	7,1	48,3	1,1	49,6	1,7	36,4	0,7	18,3	1,1	9,7	5	53,5	10,7	0,9
Skhirate	(MU)	12	19,3	62,7	6	37,6	2	56,5	4,2	37	1,6	11,4	0,8	14,6	11,3	57,5	1,4	1,3
Ain Attig	(CR)	10,9	17,7	65	6,4	40,6	1,8	55,7	2,6	39,6	1,2	12	0,6	9,7	6,2	62,9	5,7	1,7
Temara	(MU)	11,8	17,7	65,2	5,3	26,8	1,9	61	10	37,9	2,3	10,4	1,1	13	26,8	43,3	1,4	1,7
Agdal Riyad	(AR)	8,4	15,4	67,5	8,7	13,3	1,2	49,9	34,6	44,7	4,6	5,4	0,6	1,3	44,8	41,9	0,8	0,6
Yacoub El Mansour	(AR)	9,1	14,8	67	9,1	22,4	1,7	62,5	13	41,6	2	9,6	1	9,3	34,2	41,3	1,3	1,3
Touarga	(MU)	7,1	12,5	67,2	13,3	19	2,2	70,2	10,2	46,6	0,1	1	0,4	0,4	55,6	41,5	0,6	0,4
El Youssoufia	(AR)	9,9	15,1	66,5	8,5	25,2	1,8	61,8	10,9	41,6	2	7,5	1,2	11,2	28,1	48,1	0,9	0,9
Rabat Hassan	(AR)	7,4	13,1	68,1	11,5	17,2	1,9	60,7	19,7	44,8	2,2	7,9	1,2	4,5	41,4	41	1,1	0,8
Bab Lamrissa	(AR)	10,1	16,5	65,4	8	25	2	62,7	10,2	40,4	2,1	11,1	2,4	8,9	29,7	42,8	1,5	1,6
Bettana	(AR)	9,8	15,5	66,7	7,9	23,3	1,9	61,1	13,2	40,5	2,7	9,5	1,2	6,2	34,3	43,4	1,4	1,2
Layayda	(AR)	12,2	20,8	62,3	4,6	39,5	3	55	2,7	34,9	2,2	10,9	2,2	18,9	13,3	47,1	2,2	3,3
Tabriquet	(AR)	10,7	16,6	65,9	6,8	26,9	1,9	62,4	8,6	39,2	1,5	11,5	1,7	9,2	27,1	45,7	1,5	1,7
Sidi Bouknadel	(CR)	13,3	22,1	59,7	4,9	51,9	1,1	46,8	1,1	35,8	0,9	14,8	3,6	4,7	5,9	58,4	10,4	1,4
Sidi Taibi		16,7	24	55,4	3,9	50,4	2,3	46,8	0,8	32,2	1,1	15	3,2	8,1	7,5	54,5	9,5	1,1
Kénitra	(MU)	10,4	17,3	64,4	7,9	25,9	1,9	63,3	8,8	37,5	2,6	12,4	2,6	8,5	23,1	47	2	1,9
Settat	MU	10,6	17,7	63,8	7,9	29,5	1,5	61	8,4	37,7	2,3	13,6	2	10,2	25,7	41,8	1,8	2,5
Ain Nzagh	CR	13,5	20,3	57	9,2	60,4	0,9	39	1,1	42,7	0,3	31,3	1,4	3,8	4,2	27,2	29,8	1,9
Lahouaza	CR	12,5	20	56,1	11,4	60,7	2,1	38	0,7	40,3	0,7	38,8	0,4	2,5	2,2	18,6	36,3	0,5
Khemisset Chaouia	CR	11,5	19,1	57,6	11,8	51,9	3,3	44	1,1	36,2	1,4	37	0,7	2,2	2,6	18,6	36,9	0,7
Sidi Mohd Ben Rahal	CR	13,2	20,9	56	9,9	63,3	2,5	34	0,8	36,7	2,2	28,6	0,9	3,7	2,8	19,6	41,4	0,9
Machraa Ben Abbou	CR	14,4	21,8	55,5	8,3	64,9	3,1	33	0,6	37,5	0,5	27,1	0,4	1,1	3	34,1	33,6	0,3
Toualet	CR	12,8	21,7	55,4	10,1	66,6	5,3	28	0,5	40,2	1,1	33	0,4	6,3	0,9	12,8	44,9	0,6
Oulad Aafif	CR	12	19	57,3	11,8	60,6	1,4	38	0,5	42,6	1,2	29,5	2,1	7,3	0,7	15,3	42,8	1,1

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

Sidi Abdallah	CR	14,5	23,1	54,6	7,7	72,6	3	25	0,3	35,7	0,4	31	0,3	5,7	1	14,7	46,5	0,4
Skoura Lhadra	CR	13,6	24,2	54,2	8	76	2,5	22	0,5	36,5	0,2	29,9	0,7	4,3	0,8	19,7	44,1	0,3
Skhour Rhamna	CR	12,5	21,1	57,5	8,9	59,3	1,5	37	2,8	33,1	0,3	36,2	0,7	8,4	8,1	18,8	27,1	0,5
Oulad Hassoune	CR	13	22,2	57	7,8	59,3	2,5	37	0,8	36,4	0,8	20,4	5,2	9,8	1	27,5	34,6	0,7
Ben Guerir	MU	12	21,2	61	5,8	35,3	2	58	5	32,3	1,7	16,6	2,7	15,4	24,3	34,8	2,4	2
Sidi Ali Labrahla	CR	12,7	20,4	58,6	8,3	61,9	2	38	0,9	35,4	1	30,7	0,2	3,7	2,2	27,3	33,8	1
Nzalat Laadam	CR	14,5	23,4	55,6	6,5	51,6	2,9	44	2,1	29,2	0,3	31,3	0,4	0,5	21	15,3	31,1	0,2
Sidi Bou Othmane	CR	13,3	20,7	57,9	8,1	55,2	2,6	41	1,6	32,4	0,7	30,6	1,4	3,6	5,5	39,7	17,2	1,4
Oulad Imloul	CR	13,9	21,8	55,5	8,8	66,4	2,8	34	0,4	31,2	0,8	27	0,3	2	1	39,9	28,5	0,6
Ouahat Sidi Brahim	CR	14,4	21,2	59,2	5,3	46,3	1,4	51	1,7	32,1	1	14,3	3,3	6,9	3,4	65,9	4,1	1
Harbil	CR	14,8	21,4	57	6,9	61,6	3	36	0,5	34,9	0,6	27,2	1,9	5,7	1,3	42,5	19,6	1,2
Menara	AR	11,8	18,1	63,8	6,3	26	2,2	63	8,9	36,5	2,6	12,8	2,3	7,7	19,3	51,7	1,8	1,7
Gueliz	AR	9,8	16,4	65,5	8,4	22,5	1,8	60	16	39,3	4,2	10,7	2	6,9	24,9	48,2	2	1,1
Marrakech Medina	AR	9	14,9	65,2	10,9	34,7	2,4	58	5,9	41	1,9	13,1	4,2	13,5	10,2	53,1	1,8	2,3

	Population	T.A. Annuel	Nombre Ménages	Superficie (Ha)	Densité (Hab./ha)	Taille ménages
<b>Préfecture Casablanca</b>						
Hay Hassani (AR)	323 944	3,3	70 801	1 629	198,86	4,58
Ain Chok (AR)	253 600	3	50 790	1 741	145,66	4,99
El Maârif (AR)	180 394	0,1	44 480	1 235	146,07	4,06
Al Fida (AR)	186 754	-1,6	38 939	1 790	104,33	4,80
Assoukhour Assawda (AR)	104 310	0,5	23 440	735	141,92	4,45
Mers Sultan (AR)	145 928	-1,3	33 305	423	344,98	4,38
Hay Mohamadi (AR)	156 501	-1,1	32 627	420	372,62	4,80
Ain Sebaâ (AR)	155 489	1,1	30 519	1 595	97,49	5,09
Sidi Bernoussi (AR)	165 324	0,8	33 562	1 252	132,05	4,93
<b>Préfecture Mohammedia</b>						
Ain Harrouda (MU)	418 530	4,2	84 170	2 596	161,22	4,97
Mohammedia (MU)	188 619	1	539 154	3 463	54,47	<b>0,35</b>
Bni Yakhlef (CR)	29 723	7,1	9 750	5 008	5,94	3,05
<b>Préfecture Benslimane</b>						
El Mansouria (CR)	12 955	4,3	2 787	7 626	1,70	4,65
Bouznika (MU)	27 028	2,4	5 305	10 943	2,47	5,09
Charrat (CR)	8 265	1	1 254	8 126	1,02	6,59
<b>Préfecture Skhirat-Temara</b>						
Sabbah (CR)	12 912	2,6	2 229	894	14,44	5,79
Skhirate (MU)	4 325	3,8	8 574	4 784	0,90	<b>0,50</b>
Ain Attig (CR)	17 688	1,3	3 165	3 937	4,49	5,59
Temara (MU)	25 497	5,6	4 866	2 348	10,86	5,24
<b>Préfecture Rabat</b>						
Agdal Riyad (AR)	90 568	2	23 029	2 423	37,38	3,93
Yacoub EL Mansour (AR)	202 301	0,1	43 850	1 193	169,57	4,61
Touarga (MU)	6 452	-2,2	832	117	55,15	7,75
El Youssoufia (AR)	172 863	0,2	37 434	6 810	25,38	4,62
Rabat Hassan (AR)	128 425	-1,3	33 797	840	152,89	3,80
<b>Préfecture Salé</b>						

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

Bab Lamrissa (AR)	140 383	2,1	31 744	954	147,15	4,42
Bettana (AR)	103 165	0,1	21 200	1 388	74,33	4,87
Layayda (AR)	118 233	3,5	21 238	2 620	45,13	5,57
Tabriquet (AR)	234 733	1,4	49 107	768	305,64	4,78
Sidi Bouknadel (CR)	43 593	3,1	6 933	21 019	2,07	6,29
<b>Préfecture Kénitra</b>						
Sidi Taibi	20 534	12,3	4 612	11 538	1,78	4,45
Kénitra (MU)	359 142	2,1	74 562	6 670	53,84	4,82
<b>Préfecture Settat</b>						
Settat (MU)	116 570	1,9	24 303	1 082	107,74	4,80
Ain Nzagh (CR)	14 367	1,5	1 813	17 206	0,83	7,92
Lahouaza (CR)	7 202	-0,3	1 183	12 802	0,56	6,09
Oulad Aarif Bni Yagrine (CR)	7 170	-0,6	1 216	20 876	0,34	5,90
Khemisset Chaouia (CR)	5 722	-0,4	1 077	89 029	0,06	5,31
Toualet (CR)	815	0,5	1 708	14 912	0,05	0,48
Sidi Mohed Ben Rahal (CR)	10 414	0,5	1 631	20 145	0,52	6,39
Machraa Ben Abbou	752	0,9	1 338	15 136	0,05	0,56
<b>Préfecture El Kalâa</b>						
Sidi Abdellah (CR)	10175	0	1488	22616	0,45	6,84
Skoura Lhadra (CR)	8942	-0,2	1224	30297	0,30	7,31
Skhour Rhamna (CR)	14346	-0,1	2438	29874	0,48	5,88
Oulad HassouneHamri (CR)	8554	0,1	1228	33236	0,26	6,97
Labrikiyne (CR)	13225	0,4	2104	24173	0,55	6,29
Ben Guerir (MU)	62872	2,9	12004	1258	49,98	5,24
Sidi Ali Labrahla (CR)	6894	-0,1	1099	22742	0,30	6,27
Nzlat Laadam (CR)	14651	2,1	1902	48019	0,31	7,70
Oulad Imloul (CR)	9641	0,3	1465	32266	0,30	6,58
Sidi Bou Othmane (CR)	17492	1,4	2986	44606	0,39	5,86
<b>Préfecture Marrakech</b>						
Harbil (CR)	17007	2,6	2893	29978	0,57	5,88
Ouahat Sidi Brahim	13686	6	2593	7153	1,91	5,28
Menara (AR)	281663	6,6	57403	9436	29,85	4,91
Gueliz (AR)	173101	1,6	37030	9436	18,34	4,67
Marrakech Medina (PR)	167233	-1,4	35929	609	274,60	4,65

La population concernée par le projet est estimée à près de 5 millions.

### 2.5.3 Etat de sensibilité des milieux

Sur le milieu physique : La qualité de l'eau ne sera pas altérée d'une façon significative. Les impacts susceptibles d'être générés se font sentir pendant la construction des prolongements d'ouvrages d'assainissement, les extensions transversales de ponts ainsi que les ponts des voies de contournement à Mohammedia et Rabat (Akreich et Bouregreg).

La qualité de l'air ambiant est faible principalement pour l'axe Settat -Casablanca -Rabat et Kenitra. La zone étant fortement urbanisée et industrialisée. Les dégagements de poussières et gaz d'échappement que devra subir les populations riveraines sont très limités et temporaires.

Sur le milieu biologique, tous les sites sont situés à une distance de 15 à 30 km de la zone d'étude et ne seront pas touchés par le projet. Par contre le tracé de la voie ferrée passe dans le

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

SIBE « les marais de la palmeraie » situé du côté Nord de la gare de Marrakech. Ce site est déjà impacté par l'emprise ferroviaire existante et le projet prévoit comme activité la pose de la deuxième voie y compris l'extension transversale du pont rail au Pk243+404 nécessitant 400m<sup>2</sup> d'acquisition de terrain, le renouvellement de la caténaire, et la clôture de l'emprise. Pour cette dernière activité, il sera nécessaire d'effectuer le dessouchage d'un bouquet de trois grands palmiers situés dans l'emprise actuelle. Ces palmiers seront transplantés immédiatement derrière la piste de service attenante à la clôture.

Aucune espèce sensible ne semble se trouver sur la zone du projet de la voie ferrée. L'homogénéité des milieux implique que les espèces présentes, aussi bien végétales qu'animales, sont représentées dans l'ensemble de la région.

L'analyse présentée a permis de définir l'état de sensibilité et de résistance des différents éléments des milieux et leur attribuer un degré de sensibilité précis. Cette sensibilité est le résultat du croisement de l'impact appréhendé et de la valeur de l'élément telle que présentée ci-dessous :

### section : Kénitra - Casablanca

Milieu	Elements	impact appréhendé	valeur	sensibilité
Physique	Sols	Faible	Faible	Faible
	Air	Faible	Moyenne	Faible
	eau	Moyen	Moyenne	Moyenne
	paysage	Moyen	Moyenne	Moyenne
Biologique	Faune	Faible	Faible	Faible
	Flore	Faible	Moyenne	Faible
	Espaces protégés (SIBE)	Faible	Moyenne	Faible
Humain	Population et Habitats	Moyen	Moyenne	Moyenne
	Activité agro-pastorale	Faible	Moyenne	Faible
	Activité socio-économique	Moyen	Moyenne	Moyenne
	Ambiance sonore	Moyen	Moyenne	Moyenne
	Mobilité et Transport	Moyen	Moyenne	Moyenne
	Infrastructures et équipements	Moyen	Moyenne	Moyenne

### Section : Settat-Marrakech

Milieu	Elements	impact appréhendé	valeur	sensibilité
Physique	Sols	Faible	Moyenne	Faible
	Air	Faible	Faible	Faible
	eau	Faible	Moyenne	Moyenne
	paysage	Faible	Moyenne	Moyenne
Biologique	Faune	Faible	Faible	Faible
	Flore	Faible	Moyenne	Faible
	Espaces protégés (SIBE)	Moyen	Moyenne	Moyenne
Humain	Population et Habitats	Faible	Moyenne	Moyenne
	Activité agro-pastorale	Faible	Moyenne	Faible
	Activité socio-économique	<b>Positif</b>	<b>Positive</b>	<b>Positive</b>
	Ambiance sonore	Faible	Moyenne	Moyenne
	Mobilité et Transport	<b>Positif</b>	<b>Positive</b>	<b>Positive</b>
	Infrastructures et équipements	Moyen	Moyenne	Moyenne

### 3. Impacts positifs et négatifs

#### 3.1 Interrelations

L'évaluation des impacts est basée sur la sensibilité environnementale des éléments du milieu. L'analyse de cette sensibilité permet de définir le niveau de résistance que l'élément présente par rapport au projet.

L'évaluation des impacts est subdivisée en trois phases :

- i. Phase de pré-construction : phase pendant laquelle, on procédera à la libération des terrains d'emprise et la réalisation des études d'exécution, ainsi que les travaux de préparation des aires nécessaires pour le chantier (préparation de l'emprise et des chemins d'accès, mise en place des équipements).
- ii. Phase de construction : phase correspondant aux travaux de chantier pour la réalisation du projet. Elle se termine par une étape de remise en état des site de chantier.
- iii. Phase d'exploitation et d'entretien : phase correspondant à l'opération et à l'utilisation de l'infrastructure réalisée, ainsi qu'à l'entretien et la réparation des différentes composantes de l'infrastructure.

Les matrices des d'interrelations qui met en relation les sources d'impact du projet et les éléments du milieu sont présentées, pour chacune des lignes ferroviaires, dans les tableaux suivants.

Pour la Section Kénitra - Casablanca

		Phase de pré construction						Phase de réalisation						Phase d'exploitation					
		Dépôts des matériaux	Signalisation	Installation du chantier	Défrichement	Ouverture des pistes d'accès	Transport et circulation	Excavation	Possivellies et ouvrages	Bâtiments et équipement de gestion de conduite	Altération du trafic	Pose des rails et des caténaires	Remise en état	Transport et circulation	Présence des ouvrages et équipements	Sécurité des riverains	Entretien et réparation	Flux du trafic	
Milieu	Physique	Sol	f	f		f	f	m	f	f		f	f	f					
		Air				f	f							f					
		Eau			f					f				f					
	Biologique	Paysage	m	f	m	f	f	m	f	f		f	++		f		f		
		Flore	f			m	m	f	m		f		f	f	m				
		Faune				m			f	f			f	f	m	f			
	Humain	Espaces protégés					f							f					
		Population et habitats		f			m	f		++	f	m	f	++	f	++	++	++	++
		Activité agropastorale	f			f	f	f					f						
		Ambiance sonore	f		m	f	m	m	m		f		f		f				m
		Activité socio économique								++						++			++
		Mobilité et transport										m				++			++
Infrastructure et équipements						m		f						++					

Importance de l'Impact : f : Faible, m : Moyen, Ft : Fort ; ++ : Impact positif

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

Pour la Section Settat - Marrakech

Sources d'impacts		Phase de pré construction					Phase de réalisation					Phase d'exploitation						
		Dépôts des matériaux	Signalisation	Installation du chantier	Déboisement	Ouverture des pistes d'accès	Transport et circulation	Excavation	Bâtiments et équipement	Altération du trafic (Train)	Matériaux abandonnés	Remise en état	Transport et circulation	Présence de la double voie	Disponibilité des trains	Sécurité des riverains	Entretien et réparation	
Milieu	Physique	Sol	m		m	f	f	m	m	f		f	f	m	f			
		Air			m		f	m	m			f	m					
		Eau			m					f			m					
		Paysage	m		m		m	m	m	f		f	f	m	f			f
	Biologique	Flora			f	m	f	f	m	f		f	f					
		Faune			f			f	m	f		f	m	f				
		Espaces protégés				m		f	m				f					
	Humain	Population et habitats		f	f			f	f	f	m			f	++	++	++	
		Activité agropastorale			f	f	f	f	f	f		f	f					
		Ambiance sonore			f		m	m	m	f			m	m				
		Activité socio économique								f				++	++		++	
		Mobilité et transport												++	++			
	Infrastructure et équipements					m							++					

**3.2 les impacts négatifs**

Les impacts négatifs correspondent à des inconvénients tributaires de l'organisation des chantiers et de l'exécution des travaux, il s'agit : i) du stockage des matériaux qui modifiera la structure du sol des sites, par compactage ainsi que de leurs abords de transit ; ii) de l'exploitation de zones d'emprunt ou de carrières existantes, qui peut augmenter l'érosion des sols, iii) de la pollution de l'air par les poussières et les émissions liées à la combustion des engins. les raccordements dans les zones de Rabat, Boukenadel , Mohammedia nécessitera des acquisitions de terrain, éventuellement des dégâts à des terres cultivées, la destruction de clôtures, haies, le déplacement des poteaux électriques et téléphoniques, des conduites d'eau potable ou des réseaux d'assainissement.

**3.2.1 Phase de chantier:**

En phase de préparation de chantier , de l'installation des bases et la mobilisation des engins :

- i) Les activités exercées dans le voisinage immédiat de certaines routes ou pistes d'accès traversantes (passages à niveau ou dénivelés), ainsi que les cheminements des piétons, seront perturbées. Des déviations seront nécessaires.
- ii) Les déplacements de réseaux seront imposés par les travaux, notamment les réseaux électriques et téléphoniques et des conduites d'eau, ainsi que le déplacement de clôtures, le débroussaillage, l'arrachage de quelques arbres et les transplantations de palmiers, sur les abords des segments de lignes existantes à tripler et à doubler. Cette préparation est primordiale en vue de ne pas interrompre les circulations ferroviaires

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

- iii) l'exploitation des carrières existantes pourra exacerber la gêne aux populations riveraines,
- iv) Les dépôts provisoires de rebuts (anciens porte caténares, anciennes traverses et rails, gravats...) seront opérés avant enlèvement,
- v) De par les interventions sur les voies, une perturbation des circulations ferroviaires (arrêts / retards, croisements dépassements, etc...) sera observée..

La phase de chantier générera:

- vi) Une gêne des circulations automobiles sur certains ponts routiers pour lesquels une extension est à aménager,
- vii) Une gêne des circulations piétonnes dans les enceintes de gares à rénover
- viii) Une gêne des accès avec les risques d'accident liés aux déplacements d'engins sur les voies de déviation
- ix) L'ouverture de l'emprise pour les segments des raccordements se traduira par des défrichements qui auront pour conséquence la perte du couvert végétal,
- x) Les émissions de gaz et de poussière, provenant de la circulation d'engins sur les routes en chantier et sur les déviations, des machines, constituent également des sources d'impacts notamment sur le milieu urbain,
- xi) les risques de déversements accidentels de produits dangereux, les fuites d'hydrocarbures, d'huiles ou de lubrifiants des engins de chantier, peuvent également constituer des sources de pollution des sols, des ressources hydrauliques et des oueds,
- xii) L'affluence des populations venant des agglomérations voisines à la recherche d'emplois, pourra perturber les équilibres socioculturels aux niveaux des populations urbaines autochtones, en termes de profanation des us et coutumes et de prolifération d'IST.

### **3.2.2 Phase d'exploitation:**

- xiii) L'augmentation de capacité et des vitesses se traduiront par une fréquence plus élevée des circulations voyageurs et fret. Cela pourra constituer des facteurs de risques et d'accidents potentiels, pour les populations riveraines et les usagers de la route en particulier aux niveaux des passages laissés à niveau pour la ligne Settat –Marrakech,
- xiv) Les nuisances sonores seront exacerbées dans les zones d'habitat urbain à proximité des lignes,
- xv) le projet n'affectera pas les habitats naturels, la faune et la flore, et on ne prévoit aucune dégradation supplémentaire de la qualité du milieu abiotique durant l'exploitation des lignes réaménagées.

### **3.2.3 Les risques liés au projet :**

En fonction des zones climatiques et du relief, il conviendra de prévenir les risques d'érosions hydrauliques, d'éboulements, ou de glissements de terrain lors de la construction des prolongements ou d'extension d'ouvrages (ponts rail, ponts sur oueds...). De part leur nature, les travaux à organiser ne provoqueront que des nuisances temporaires et peu importantes :

- i) transport des matériaux, déviation de la circulation, risques d'accidents, bruits, vibrations, éventuels conflits d'usage des ressources en eau, pollution atmosphérique, etc,
- ii) Des risques de pollution des oueds et /ou des nappes phréatiques existeront suite à des déversements accidentels d'huiles usagées et de carburants ou du ruissellement sur les matériaux stockés,
- iii) Dans les zones à fort relief, il convient de prévenir des risques d'érosion au niveau des rectifications d'emprises (éboulement et glissement de terrain)

- iv) Dans les zones forestières de Tamesna et de Salé, il est nécessaire de prémunir des risques d'incendies et de prévoir leur gestion,
- v) Dans les régions dépourvues de ressources suffisantes en eau il pourrait y avoir une pression supplémentaire sur les réserves en eau destinées aux besoins de la population. (Cependant, les travaux n'affecteront aucun captage d'eau et aucun aquifère),
- vi) Les dépôts de carburants éventuels présentent quelques risques de pollution des sols, et des eaux suite à des déversements accidentels d'huiles, de carburants ou de lixiviats ainsi que des risques d'incendies.

### 3.3 Les impacts positifs

L'ensemble du projet aura un impact positif sur la mobilité des populations dans la région du Grand Casablanca y compris ses relations avec Settat et la métropole touristique de Marrakech. Le doublement partiel de la voie Settat- Marrakech permettra d'augmenter la fréquence des trains sur cette ligne et de réduire le temps de parcours avec un gain de 37 mn. Le trafic voyageur annuel passerait de 2,5 à 3,2 millions de voyageurs.

De plus, la réalisation du projet permettra de créer de nombreux emplois en phase de construction et d'exploitation dont la valorisation est estimée à 1.912 millions MAD. Par ailleurs, sa réalisation générera des avantages exogènes (gain de temps, en sécurité routière, pollution de l'air, effet de serre, économie sur l'entretien de la voie, etc..).

Les impacts positifs identifiés concernent :

- i) L'augmentation des capacités ferroviaires qui permettra les échanges intra et interrégionaux et contribuera à réaliser les objectifs de croissance économique, d'évolution escomptés par le Gouvernement,
- ii) Il facilitera l'accès aux centres socio-économiques (administration, centres de santé, écoles, le principal centre touristique que constitue la ville de Marrakech, etc...
- iii) le relèvement de la sécurité par la mise en place des passerelles, passages souterrains et la clôture des emprises,
- iv) l'atténuation des risques d'inondations par le traitement des zones inondables,
- v) la création de nouvelles opportunités dans les secteurs et métiers de transport de Fret à travers le programme de création de zones logistiques en cours
- vi) l'intensification des dessertes du produit touristique (Marrakech, Casablanca , Rabat...) et par conséquent la promotion de l'activité artisanale et des services, intimement liée au tourisme,
- vii) un gain de temps et de mobilité dans de meilleures conditions de circulation et de confort pour les voyageurs,
- viii) Le report du transport fret, par route vers celui du rail, va générer des gains pour la collectivité en matière de consommation de carburant et en émission de 6,5 millions de tonnes CO<sub>2</sub> de gaz à effet de serre (GES) évitées, sur la durée de vie du projet. Ces émissions sont assorties à la fourniture d'énergie en provenance de deux parcs éoliens, pour la totalité des 220GW annuels nécessaire au fonctionnement du réseau de l'ONCF.
- ix) Le report modal contribuera aussi à l'atténuation notable des facteurs de risque environnemental en provenance de la route, comme les déversements accidentels des matières dangereuses, d'hydrocarbures, des produits chimiques, des polluants organiques.

#### 4. Programme d'atténuation et de bonification

##### 4.1 Mesures compensatoires liées à la libération des emprises

Pour les besoins de raccordements aux extensions d'ouvrages ainsi qu'aux contournements de Mohammedia et de Rabat, quelque 50 ha de terrains de faible valeur agricole sont à acquérir et 3 ménages sont concernés par les expropriations. L'ONCF réserve 212 millions MAD pour les compensations de ces acquisitions. Le paiement de ces compensations est préalable à l'ouverture des chantiers et constitue une conditionnalité de la Banque. Les déplacements de réseaux électriques, téléphoniques et des conduites d'eau seront nécessaires. Ils sont intégrés au projet, et font l'objet d'un poste distinct dans le DQE.

##### 4.2 Mesures d'atténuation durant la phase des travaux

Les mesures d'atténuation prévues dans les Cahiers des charges et ne sont pas spécifiquement de nature environnementale. En phase de travaux comme d'exploitation, elles concernent essentiellement l'intégration des principes de bonnes pratiques environnementales aux cahiers des charges pour les entreprises, et des mesures techniques de génie civil. Celles-ci se rapportent à la gestion du personnel, aux conditions d'installation et d'hygiène des bases de chantiers, à l'organisation et à la gestion des dépôts d'hydrocarbures (maîtrise des risques d'écoulement, d'explosion ou d'incendie), à l'origine des matériaux (carrières) et aux conditions de leur transport et à l'organisation des dépôts nécessaires aux travaux ou générées par les renouvellements, à la réglementation de la circulation, à la gestion des déchets solides et liquides, à la remise en état des sites et le démontage des installations provisoires en fin de travaux, à la végétalisation des emprises. Elles sont donc axées principalement sur l'organisation des travaux et l'équipement des bases vie en vue d'atténuer les nuisances générales des travaux :

Installation des chantiers : les aires des chantiers seront installées dans des endroits à enclaves ouvertes dont l'accès aura été facilité, non utilisés à des fins agricoles, de sites archéologiques ou religieux. Les entreprises en charge des travaux veilleront à établir leur base de vie à l'écart des puits et cours d'eau de manière à éviter tout risque de pollution de la ressource ; aucun dépôt de matériel pouvant libérer des matières polluantes ne sera autorisé en deçà d'un périmètre de sécurité. Les accès seront gardés pour limiter l'interaction entre les chantiers et le milieu extérieur. Les horaires de travail seront modulés de manière à limiter le dérangement des populations riveraines. La vitesse des engins sera limitée sur les chantiers et les sites des travaux localisés sur la voie publique. Elles seront implantées prioritairement dans les emprises ferroviaires.

Plan de circulation et de déviations : un plan de circulation des engins hors emprise ferroviaire sera élaboré de manière à permettre la plus grande mobilité et l'accessibilité des riverains. Il devra être évolutif en fonction du phasage prévu pour les travaux. Ce plan sera renforcé par la pose de panneaux de signalisation et d'information. Les aires de travaux seront clairement balisées.

Installation de dépôts de carburants et de lubrifiants : les unités de stockage des produits hydrocarbonés seront soit des réservoirs soit des fûts en surface placés dans les zones de confinement appropriées afin d'éviter tout déversement ou rupture du réservoir et un minimum de risques d'incendie. Des équipements de nettoyage de tout déversement seront prévus. Ce matériel sera maintenu en parfait état.

Confinement des substances inflammables et dangereuses : les zones de stockage des produits inflammables doivent disposer d'un équipement d'urgence adéquat maintenu en bon état de fonctionnement. L'oxygène, le propane et l'acétylène, destinés aux opérations de soudage ou

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

de découpe des porte caténares ou de rails, seront stockés dans un endroit prévu à cet effet clôturé et protégé de toute possibilité d'accident avec une draineuse ou un véhicule. Les huiles usagées seront recueillies dans des réservoirs ou fûts en vue d'être recyclées et acheminées en dehors du site dans des conditions imposées par la réglementation et la charte environnementale de l'ONCF.

Coupes d'arbres et de haies vives: la coupe des arbres requiert des autorisations préalables auprès du commissariat aux forêts (HCF) avant de procéder aux coupes. En compensation, des plantations et des ensemencements seront effectués dans l'emprise des travaux au delà des dispositifs de drainage et sur les abords de l'emprise ferroviaire (après achèvement).

Les mouvements de terres : les sites de prélèvement (carrières) ou destinés aux dépôts excédentaires seront choisis de manière à ne pas générer des impacts paysagers ou à présenter des dangers, ils seront remis en état à l'issue des travaux.

Emissions de poussières : afin de réduire les émissions de poussière provenant des circulations d'engins et du transport de matériaux, les responsables de chantier effectueront des actions d'arrosage sur les pistes adjacentes aux zones habitées. Les dépôts provisoires de remblais ou déblais pourraient également nécessiter leur humidification.

Les rejets liquides, les risques de pollution des eaux, les rejets solides : en fonction du dimensionnement des sous chantiers, les effluents provenant des installations seront collectés et évacués suivant leur composition : dans des fosses septiques étanches ou des systèmes de collecte mobile. Les eaux de lavage et d'entretien des engins devraient subir un traitement de séparation eau-huile, les eaux seront évacuées vers les fosses septiques et les résidus d'huiles seront collectés. Les dépôts éventuels de produits huileux et pétroliers (par les engins) seront conçus de façon rigoureuse en vue d'éviter les écoulements sur le sol et dans les oueds. Les déchets solides des chantiers seront acheminés vers les dépotoirs autorisés ( de l'ONCF ou municipaux) et permettront une sélection et un recyclage notamment pour le bois, les métaux et les matières organiques en compost.

Les travaux d'extension des ponts, la construction de passerelles de franchissement, de souterrains et de lutte contre les inondations nécessiteront d'opérer les travaux de génie civil en préservant les circulations en tout temps. Aussi, les eaux drainées de la zone de fabrication des bétons seront collectées dans des bassins de décantation ne disposant d'aucune issue, les matières en suspension accumulées dans ces bassins seront récupérées et les résidus secs seront placés dans une décharge contrôlée ou autorisée.

Les risques d'érosion et l'évaluation de la stabilité des sols : le suivi de l'évolution de la stabilité des sols, principalement pour la mise en œuvre des rampes d'accès aux ponts et passerelles, sera effectué par les entrepreneurs ; il consistera à identifier les zones de leurs chantiers/travaux vulnérables à l'érosion pendant et après la construction. Des drainages seront positionnés et des techniques physiques de stabilisation des talus seront appliquées (estacades, gabions, murets, etc.).

En phase d'exploitation, les mesures concerneront la sécurité des riverains, des personnels et des usagers, l'entretien des voies aménagées, et des dépendances (fossés de drainage, talus, caténares, etc.) et des matériels roulants.

La Matrice synthétisant les mesures associées aux impacts par grandes phases est présentée en annexe 2.

## 5. Programme de suivi

Le programme de la surveillance et du suivi environnemental des travaux fera partie intégrante des rapports environnementaux et sociaux préparés par les bureaux d'études chargés de la réalisation des études d'exécution pour le compte des entreprises.

La Maîtrise d'Œuvre de l'ONCF sera responsable de la prise en compte de la composante environnementale et sociale du projet. La surveillance environnementale de l'ensemble des chantiers et des travaux sera effectuée par la cellule environnementale rattachée à la Maîtrise d'Œuvre de l'ONCF dans le cadre des missions de supervision, par l'application des mesures environnementales appropriées indiquées dans les cahiers des charges mais aussi dans les engagements pris de l'ONCF en matière d'environnement visant à sa certification du management de l'environnement ISO 14001. Celles-ci lui permettront d'évaluer et de maîtriser de manière continue les impacts de ses activités, produits et services. Le suivi environnemental associera au besoin les inspecteurs du Département de l'Environnement. Les rapports périodiques sur la surveillance et le suivi des mesures environnementales, l'efficacité de ces mesures et les solutions aux problèmes environnementaux imprévisibles seront soumis à l'ONCF (Maitre d'Ouvrage).

A l'initiative de la Maîtrise d'Œuvre de l'ONCF, les différents contrats d'exécution des travaux ainsi que ceux de fourniture de biens contiendront la description des pénalités qui seront appliquées aux Entreprises et aux fournisseurs, en cas de non-respect des prescriptions techniques spécifiques à caractère environnemental et social. Le programme de la surveillance et du suivi environnemental des travaux fera partie intégrante des rapports environnementaux et sociaux préparés par les bureaux d'études chargés de la réalisation des études d'exécution pour le compte des Entreprises. Celles-ci se référeront aux évaluations environnementales pour atténuer ou compenser les risques encourus par l'environnement physique, naturel et humain. Les missions annuelles de supervision de la Banque permettront d'évaluer la qualité du suivi environnemental et social du projet.

Les mesures relatives aux actions de sensibilisation envers les populations seront prises aussi bien par les entreprises que par l'ONCF et portent sur i) les règles à observer, pour leur maintien loin des champs d'action des engins et du matériel du chantier au cours des travaux mécanisés, ii) sur les questions de pollution liées aux transports des matériaux et matériels hors emprise ferroviaire, iii) sur les questions de sécurité routière et le respect des règles du code de la route au droit des passages à niveau.

## 6. Consultations publiques

La loi marocaine n°7-81 relative aux expropriations en raison de travaux d'utilité publique prévoit i) une information publique des parties concernées, ii) la publication intégrale au Bulletin Officiel et dans la presse, de l'acte déclaratif d'utilité publique, iii) que le projet de plan d'expropriation soit déposé à la conservation de la propriété foncière qui inscrit au cadastre les terres frappées d'expropriation ou sur un registre public spécial si les terres ne sont pas immatriculées. La publication de l'acte DUP est suivie d'une enquête administrative qui dure deux mois à dater de sa publication. Le public peut au cours de cette période présenter ses observations, questions ou objections au plan qui est présenté dans le registre public. Les plans parcellaires d'expropriation sont à la disposition du public dans les communes intéressées.

Le Décret n°2-04-564 du 4 novembre 2008, fixant les modalités d'organisation et du déroulement de l'enquête publique relative aux projets soumis aux EIE, permet d'associer les populations concernées à l'évaluation des effets éventuels du projet sur l'environnement et

leur permet de formuler leurs observations et propositions à ce sujet. Afin d'assurer une bonne application à ses textes, le Département de l'Environnement et le Ministère de l'Intérieur ont élaboré une circulaire conjointe adressée aux Walis des régions et aux Gouverneurs des Préfectures et Provinces. Par ailleurs, le Secrétaire d'Etat chargé de l'Eau et de l'Environnement a délégué par l'Arrêté n°470-08 du 23 février 2009, aux Walis des régions la signature de la décision d'acceptabilité environnementale.

De par la loi n°52-03, L'ONCF est mandaté à gérer le domaine ferroviaire au Royaume, et à ce titre il est chargé de la planification des actions et de l'exécution des travaux pour garantir ces services de transport aux populations suivant la stratégie définie par le Ministère des transports. Après l'adoption de son contrat programme 2010-2015, l'ONCF a organisé des séminaires d'information et de sensibilisation sur son programme d'investissement auxquels ont pris part, la population civile, les élus locaux, les responsables de l'Administration, la confédération générale des entreprises du Maroc (CGEM), les ONG et autres associations.

A l'issue de ces consultations, les populations civiles et les élus locaux ont fait part de leur adhésion à la réalisation du présent projet en confirmant leur entière disponibilité à collaborer pour faciliter sa mise en œuvre. En outre, ils ont sollicité, la prise en compte concomitamment avec la réalisation du projet, celle du RER de Casablanca pour la ligne Kenitra-Casablanca et celle du doublement total de Settat-Marrakech pour la ligne Casablanca-Marrakech. Ce doublement permettra ainsi la circulation de trains urbains (TNR) entre Benguerir et Sidi Ghanem. Le Ministère de l'intérieur et des collectivités a décidé de chercher les sources de financement nécessaires, et l'ONCF pourrait être partenaire pour la réalisation de ces projets.

Ces rencontres ont été complétées par des enquêtes d'opinion menées courant 2010 de l'étude d'impact environnemental et social des différentes composantes du projet. Il en ressort que l'attente de tous les clients et partenaires de l'ONCF est de voir se réaliser le renforcement du confort des voyageurs, de la sécurité et la rapidité du traitement du fret. Ces enquêtes indiquent un niveau de satisfaction très appréciable pour la qualité de services assurés par l'ONCF.

## **7. Initiatives complémentaires**

Il est indiqué à la section 5.1 une compensation des expropriations, pour les populations affectées par l'occupation spatiale de l'emprise. De ce fait, l'ONCF a préparé un dossier expropriations requis pour les opérations de compensation des personnes et des biens affectés par le projet, sachant que la quasi totalité des biens ne constitue pas de bâti à usage d'habitation.

Ce dossier poursuit plusieurs objectifs ; i) minimiser autant que possible l'acquisition des terres par l'étude des alternatives viables dans la conception du projet, ii) la participation des personnes affectées à toutes les étapes charnières du processus de mise en œuvre des compensations, iii) que les compensations fournissant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices. Le fonctionnement est prévu ainsi que l'intervention d'un audit externe. Le budget indicatif alloué à l'exécution du Plan d'expropriation est présenté en annexe. Il sera appuyé par des prestataires extérieurs tels que l'expertise foncière et immobilière des agences foncières, des huissiers de justice, les collectivités décentralisées.

Concernant les boisements, l'acquisition se fera conformément aux dispositions du Dahir n°1-58-382 du 17 avril 1959 pour les terrains faisant partie du régime forestier nécessaires à la réalisation des projets revêtant un caractère d'Utilité Publique avec établissement d'une convention ONCF/Haut Commissariat aux Eaux et Forêts.

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Son exécution est entièrement à la charge de l'ONCF, Les fonds destinés aux dépenses du plan proviennent de son Budget. Il fera l'objet de la réalisation d'une évaluation externe à la fin de la phase de libération des emprises sous la forme d'Audit.

Les différents plans d'expropriation ont été déposés à la conservation foncière qui les a inscrits sur un registre public aux fins de l'enquête administrative. Les publications des actes de DUP sont faites suivant le tableau qui suit :

Désignation	tronçons entre Pk	établissement des enquêtes et plans parcellaires	Déclaration d'Utilité Publique	état des lieux préalable au démarrage des travaux
Settat /Khemissat	73 à 94	Fait	sept-10	15/06/2010
Skhour /Benguerir	146+591 - 171+880	Fait	nov-10	01/04/2010
Nzalt -Sidi ghanem	173+100 - 189+100	oct-10	nov-10	déc-10
Sidi Ghanem - Marrakech	239+100 à 246+561	nov-10	déc-10	janv-11
Mohammedia - Skhirat	35 à 65	Fait	sept-10	nov-10
Salé - Kénitra	114+900 à 126+200	Fait	oct-10	déc-10
Contournements Rabat et Mohammadia	Plans déposés aux agences foncières pour mise en conformité aux documents d'urbanisme et réservation du couloir	février-2009		

Le tableau prévisionnel des acquisitions de terrain est donné en annexe.1

Les registres publics ainsi que les actes de DUP sont consultables à l'ONCF.

### 8. Responsabilités et dispositions institutionnelles

Suivant les dispositions institutionnelles Marocaines, la responsabilité du suivi des réalisations des composantes du projet ainsi que la mise en œuvre du PGES sera organisée et présidée par l'ONCF, à travers son unité de Maitrise d'œuvre. Celle-ci est responsable de l'exécution des travaux et s'assurera du bon déroulement du programme, par sa Cellule de Surveillance et de Suivi des Impacts du projet (CS), du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES), ainsi que du Système de Management Environnemental (SME) ISO 14001. Elle s'appuiera sur les services des Districts de l'ONCF et des Services régionaux de Contrôle sous tutelle du Secrétariat d'Etat chargé de l'Eau et de l'Environnement. La Maitrise d'Œuvre de l'ONCF centralisera les observations effectuées par les autres services de Ministères et parties prenantes dans le projet et effectuera le suivi régulier des réalisations jusqu'à la réception des travaux.

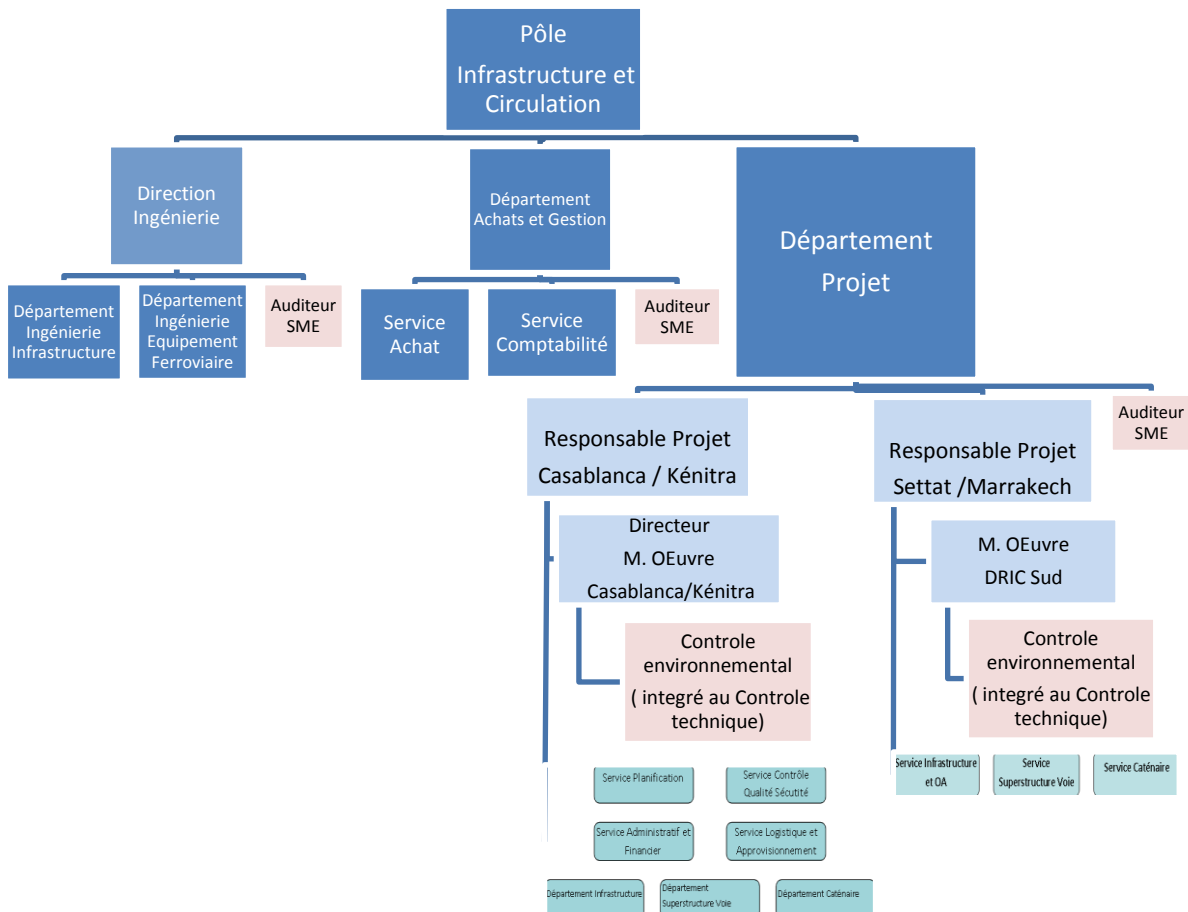
La direction du projet à l'ONCF, disposent des capacités humaines expérimentées et des moyens techniques suffisants dans ces domaines. L'assistance d'experts environnementaux et sociaux pourrait être requise dans le cadre de la surveillance des travaux et de la vérification de leur conformité aux recommandations générales du Département de l'Environnement, du Haut commissariat aux Forêts, des Communautés Urbaines et Rurales, comme parties prenantes. Ils effectueront le suivi régulier des réalisations jusqu'à la réception des travaux.

La cellule de suivi, mise en place par la Maitrise d'Œuvre de l'ONCF pour organiser le système de surveillance et de suivi du projet d'Augmentation des capacités, va être constituée avant que les Entreprises adjudicataires n'aient entamé leur installation sur site. Ses personnels seront ainsi à pied d'œuvre avant le démarrage de travaux pour organiser et animer

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

un programme de sensibilisation et de formation pour les personnels de ces Entreprises, et pour concevoir un Plan d'urgence ainsi qu'un Plan de santé et de sécurité pour la phase d'installation et de travaux. Par la suite, elle aura le temps de préparer un programme de sensibilisation et de formation pour les personnels de l'ONCF et de concevoir un Plan d'action approprié.

Le positionnement hiérarchique des cellules de suivi (une par ligne) rattachées à la M.OEuvre est illustré dans l'organigramme suivant :



### 9. Estimation des coûts

Les mesures d'atténuation et d'accompagnement des phases d'installation et de travaux spécifiées dans le présent PGES seront incluses dans les cahiers des charges des dossiers d'appel d'offres des entreprises et des fournisseurs soumissionnaires pour leur mise en œuvre. Elles comprennent les fiches de bonnes pratiques prises dans le Manuel Environnement du SME de l'ONCF, les mesures de conservation et de préservation des sols et eaux, et celles relatives aux perceptions humaines (déviations, réduction de bruit, horaires de travail, arrosage...).

Les mesures relatives aux actions de sensibilisation envers les populations: i) sur les règles à observer, pour leur maintien loin des champs d'action des engins et du matériel du chantier au cours des travaux mécanisés, ii) sur les questions de pollution liées aux transports, iii) sur les

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

questions de sécurité routière et le respect des règles du code de la route, sont prises en compte dans les coûts de fonctionnement et d'exploitation de l'ONCF.

Les coûts des mesures à caractère environnemental et social inscrites au PGES seront pris en compte dans le coût total des travaux. Ils représentent **62,39 Millions de MAD** soit 1.22% du montant du projet HT.

La part des coûts se rapportant aux activités de surveillance et de suivi environnemental seront à la charge de la Mission de Contrôle rattachée à la MOE de l'ONCF représentent **1.29 Millions de MAD HT**.

Les composantes de sécurité/sureté, et ouvrages/ passerelles, comptabilisés comme composantes du projet sont en fait les solutions techniques des mesures de rétablissement de franchissement et de protection. Ils représentent **266.9 Millions de MAD** soit **0.05%** du montant du projet HT.

Composantes du projet	en million de MAD		ratio
	Coût du projet	part environnement	
<b>1. Ligne ferrov. Kenitra -Casa</b>			
<b>1.1 travaux de robustesse</b>			
1.1.1 Voie	308,70	4,63	0,015
1.1.2 Catenaire (Biens)	179,13	0,90	0,005
1.1.3 Signalisation (Biens)	200,87	-	0
1.1.4 Télécommunication (Biens)	170,43	-	0
1.1.5 Sécurité-sureté (Travaux)	200,87	4,02	0,02
1.1.6 Ouvrages d'art et tunnel (Travaux)	66,09	1,32	0,02
1.1.7 Casa port	82,61	0,83	0,01
1.1.8 Casa RN (Travaux)	65,22	0,65	0,01
1.1.9 Petites gares (travaux)	30,43	0,61	0,02
<b>Coût de base 1.1 (Robustesse)</b>	<b>1 304,35</b>		
Imprévus physiques	130,43		
Aléas financiers	65,22		
<b>Total 1.1</b>	<b>1 500,00</b>		
<b>1.2 Triplement de voie</b>			
1.2.1 Infrastructure (Travaux)	1 504,35	30,09	0,02
1.2.2 Equipement ferroviaire	869,57		
Voie (Travaux)	304,35	6,09	0,02
Catenaires et sous stations (Biens)	130,43	1,30	0,01
Gares (Travaux)	173,91	3,48	0,02
Signalisation (Biens)	260,87		
1.2.3 Acquisition foncière	173,91		
1.2.4 Prestations de gestion et suivi	60,87	<b>1,22</b>	<b>0,02</b>
<b>Coût de base 1.2 (Tripl. de voie)</b>	<b>2 608,70</b>		
Imprévus physiques	260,87		
Aléas financiers	130,43		
<b>Total 1.2</b>	<b>3 000,00</b>		

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

<b>Grand Total 1 -Ligne Casa-Kenitra</b>	<b>4 500,00</b>	<b>55,13</b>	<b>1,23%</b>
<b>2. Ligne ferrov.Settat-Mar'ch</b>			
<b>2.1 travaux de mise à niveau</b>			
2.1.1 Voie	26,09	0,39	0,015
2.1.2 Catenaires (Biens)	147,83	0,74	0,005
<b>Cout de base 2.1</b>	<b>173,91</b>		
Imprévus physiques	17,39		
Aléas financiers	8,70		
<b>Total 2.1</b>	<b>200,00</b>		
<b>2.2 Doublement partiel de voie</b>			
2.2.1 Infrastructure (Travaux)	195,65	3,91	0,02
2.2.2 Equipement ferroviaire	138,26		
Voie Travaux)	81,74	1,63	0,02
Catenaires et sous stations (Biens)	51,30	0,51	0,01
Signalisation (Biens)	5,22		
2.2.3 Acquisition foncière	10,43		
2.2.4 Prestations gestion et suivi	3,48	<b>0,07</b>	<b>0,02</b>
<b>Coût de base 2.2</b>	<b>347,83</b>		
Imprévus physiques	34,78		
Aléas financiers	17,39		
<b>Total 2.2</b>	<b>400,00</b>		
<b>Grd Total 2-Ligne Settat-Marrakech</b>	<b>600,00</b>	<b>7,26</b>	<b>1,82%</b>
<b>Total 1+2</b>	<b>5 100,00</b>	<b>62,39</b>	
<b>Pourcentage</b>	<b>100%</b>	<b>1,22% du Montant HT</b>	

**10. Échéancier de mise en œuvre et production de rapports**

Dans le cadre de la mise en œuvre du présent Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), la cellule de suivi rattachée à la Maitrise d'Œuvre de l'ONCF procédera :

- i. l'établissement d'une note hebdomadaire du projet renfermant les informations les plus pertinents se rapportant à la sécurité du chantier pour chacune des lignes (Casa-Kénitra et Settat Marrakech);
- ii. l'établissement d'un rapport mensuel de contrôle environnemental et social. Le bilan des actions menées (contrôle préventif, visites sur le terrain, actions de formation) sera présenté dans un rapport mensuel. Ce rapport sera accompagné de tous documents pouvant illustrer et justifier l'intervention du contrôle environnemental: plans, photographies, fiches de non-conformité, comptes rendus de réunions ;
- iii. la préparation d'un rapport semestriel d'audit environnemental et social sommaire sur les travaux du projet. Il sera effectué suivant le contenu type défini par le SME de l'ONCF;
- iv. l'établissement d'un rapport final de suivi environnemental et social. Au terme du chantier, il sera réalisé un rapport de synthèse global sur le suivi environnemental du projet. La Mission de contrôle rattachée à la Maitrise d'œuvre dressera le bilan des

## PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

actions menées sur le terrain et jugera de l'efficacité des mesures et méthodes utilisées sur le chantier pour prévenir les impacts temporaires du chantier.

<b>Activités</b>	<b>Programmation</b>	<b>Rapports</b>
Suivi Environnemental du PGES	Avant, Pendant et après les travaux	de suivi
Organisation des séances d'information sur le PGES	Avant le démarrage des travaux	d'évaluation
Information et sensibilisation des personnel de chantier	Avant le démarrage des travaux	d'évaluation
Mise en place des installations sanitaires, aires de vidange et cuves de récupération des huiles usagées	Avant le démarrage des travaux	de suivi
Mise en place de signalisation de chantier, des déviations de la circulation et de limitation de vitesse	Avant le démarrage et pendant les travaux	de suivi
Gestion des déversements de produits toxiques	Pendant les travaux	de suivi
Priorisation de l'utilisation de la main d'œuvre locale	Pendant les travaux	d'évaluation
Gestion des rejets liquides et solides des bases vie	Pendant et après les travaux	de surveillance
Gestion des déchets	Pendant et après les travaux	de surveillance
Gestion du stockage et déversements de produits dangereux	Pendant les travaux	de surveillance
Information et sensibilisation du public sur les questions de sécurité	Pendant et après les travaux	d'évaluation
Remise en état des lieux (aires de travail + zones d'emprunt)	A la fin des travaux	de suivi
Plantation d'arbres et végétalisation	A la fin des travaux	de suivi

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

**Annexe 1 Tableau prévisionnel des acquisitions de terrain**

ligne	Pk		ponts et viaducs sur oued	ponts route	ponts rail	Longueur nécessaire (m)	Largeur nécessaire (m)	surface utile (ha)	nature	valeur (MAD/Ha)	Montant (MAD)
<b>Casablanca - Kénitra</b>	20+906		O, El Maleh			800	12,5	1,0	Terr nu et buissons	3 600 000	3 600 000
	23+118				x	500	8	0,4	Terr nu et buissons	3 400 000	1 360 000
	23+462				x	500	8	0,4	broussailles	3 400 000	1 360 000
	25+702				x	500	8	0,4		3 400 000	1 360 000
	26 +010 (sur V exist)	Raccordement au contournt de Mohammedia				800	12	1,0	Boisement d'eucalyptus	6 800 000	6 528 000
		debut contournement									
		fin du contournement				11400	12	13,7	broussailles	3 000 000	41 040 000
	29+432		O, Nfifikh			800	12	1,0		3 000 000	2 880 000
	30+131			P S		100	50	0,5		3 000 000	1 500 000
	35+136				x	500	8	0,4		3 000 000	1 200 000
	36+729				x	500	8	0,4	Terr nu et buissons	3 000 000	1 200 000
	39+058				x	500	8	0,4		3 000 000	1 200 000
	42+128				x	500	8	0,4		3 000 000	1 200 000
	45+800		O, Koubar			800	12	1,0		3 000 000	2 880 000
	49+104				x	500	8	0,4		3 400 000	1 360 000
	51+960				x	500	8	0,4		3 400 000	1 360 000
53+485		O, Cherrat			800	12	1,0	Terrain nu et buissons	3 400 000	3 264 000	
61+125				PS	100	50	0,5		3 600 000		

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

										1 800 000
	65+813		PS		100	50	0,5		3 600 000	1 800 000
	66+317		O, Yquem		800	12	1,0	Terr nu et buissons	3 600 000	3 456 000
	67+600 (sur V exist)	début raccordement au contournement de Rabat			10800	10	10,8		4 600 000	49 680 000
	79	début contournet/couloir commun autoroute et V ferrée								
	94		O, Akreuch							
	100		O,Bouregreg							
	102	fin couloir commun								
	104	début raccordement			5200	10	5,2	Boisement d'eucalyptus	6 800 000	35 360 000
	108	fin du raccordement au contournement de Rabat								
	113+200			x	500	8	0,4		3 600 000	1 440 000
	117+094			x	500	8	0,4		3 600 000	1 440 000
	121+019			x	500	8	0,4		3 600 000	1 440 000
	127+500		PI		100	10	0,1		3 600 000	360 000
	128		PS		100	50	0,5		3 600 000	1 800 000
	129+054		PS		100	50	0,5		3 600 000	1 800 000
	129+218		PS		100	50	0,5		3 600 000	1 800 000
	129+353		PS		100	50	0,5		3 600 000	1 800 000
<b>Récapitulatif ligne Casa -Kénitra</b>							<b>42,9</b>			<b>177 268 000</b>

<b>Settat - Marrakech</b>	127+717		PS		100	35	0,4		1 400 000	490 000
	131+096		PS		100	35	0,4		1 400 000	

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

									490 000
135+321	o, abdalah			600	8	0,5		1 400 000	672 000
146+792		PS		100	35	0,4		1 400 000	490 000
147+065		PS		100	35	0,4		1 400 000	490 000
170+953			S mouton	500	8	0,4		1 000 000	400 000
174+785	O, Bouchene			600	8	0,5		1 000 000	480 000
194+175	o, Bourlal			600	8	0,5		1 000 000	480 000
201+450	o, Bousegana			600	8	0,5	Terrain nu et buissons	1 000 000	480 000
210+215		PS		100	35	0,4		600 000	210 000
214+535	oued			600	8	0,5		600 000	288 000
216+041		PS		100	35	0,4		600 000	210 000
225+688	oued			600	8	0,5		600 000	288 000
227+559	oued			600	8	0,5		600 000	288 000
232+668		PS		100	35	0,4		1 000 000	350 000
237+240	o,Tensift			600	8	0,5		1 800 000	864 000
240+934		PS		100	35	0,4		1 800 000	630 000
243+404			x	500	8	0,4	Marécages De Oasis	1 800 000	720 000
244+620		PS		100	35	0,4	Marécages De Oasis	1 800 000	630 000
<b>Récapitulatif ligne Settati - Marrakech</b>						<b>7,8</b>			<b>8 950 000</b>
<b>Récapitulatif pour le projet</b>						<b>50,7</b>			<b>186 218 000</b>

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

**Annexe 2 MATRICE du PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE**

Phases du projet	Activités source d'impact	Impacts négatifs	Mesures d'atténuation et renforcement	Responsabilité			Indicateur	Période de mise en œuvre	Coût total (Million de MAD)
				Exécution	Suivi	Contrôle	Mise en œuvre		
PREPARATION	Libération de l'emprise	perte d'activités, de cultures et de revenus Casablanca-Kenitra (raccordements Rabat et Mohammedia)	Indemnisation des personnes affectées préalable à la mise en œuvre à la charge du gouvernement	ONCF/entreprise	M.OE-ONCF / CS	CS / DE	Rapport d'évaluation et de suivi	Avant travaux	200
	Acquisition des terrains du Domaine Forestier	Réduction des superficies forestières	L'acquisition se fera conformément aux dispositions du Dahir n°1-58-382 du 17 avril 1959 Pour les terrains faisant partie du Régime Forestier nécessaires à la réalisation des Projets revêtant un caractère d'Utilité Publique avec établissement d'une convention ONCF/HCEF	entreprise / ONCF	ONCF/HCEF	CS / DE/ONCF	Rapport d'évaluation et de suivi	Avant travaux	
		perte d'activités, de cultures et de revenus Settati - Marrakech	Le démarrage des travaux de construction sera programmé après la récolte	ONCF/entreprise	M.OE-ONCF / CS	CS / DE	Rapport d'évaluation et de suivi	Avant travaux	12
	Dépôt de matériaux d'emprunts et de carrière pour les zones de raccordement	Risque de spéculation foncière	Engager des négociations avec les propriétaires fonciers avant l'ouverture des zones de dépôt .	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE/ONCF	Rapport d'évaluation rétrospective	Avant travaux	-
			Déplacement des réseaux	ONCF/entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE		Avant travaux + Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
	Circulation de la machinerie	Nuisances causées par les poussières, le bruit et gaz d'échappement	Arrosage régulier du chantier	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de suivi	Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
	Aménagement de la plate forme et des voies de déviation	Risque d'accident	Plan de circulation des engins+ Pose des panneaux de signalisation	Entreprise	M.OE-ONCF	ONCF	Enquête de sensibilisation auprès des populations	Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
	Installation et mise en service de la base-vie de l'entreprise	risque d'accident	Protection lors du transport des matériaux	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de suivi		compris dans le cout des travaux
		Risque d'incendie	Equipements de lutte contre les incendies	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de suivi	Installation + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
	Stationnement des véhicules et fuite d'huile de moteur	Destruction des sols par compactage au niveau de la base de l'entreprise	Réhabiliter la base à la fin des travaux par un engazonnement du site	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE/ONCF	Enquête auprès de la population et Rapport de suivi	Fin travaux	compris dans le cout des travaux
Production de déchets au niveau des chantiers et risque de pollution du sol et des eaux		mise en place un système d'évacuation des déchets au niveau des chantiers	Entreprise / C, Urbaine/C, Rurale / Province	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de suivi	Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux	
		Aménagement du site de la base de l'entreprise loin des forages, des cours d'eau et des lieux d'habitation	Entreprise / C, Urbaine/C, Rurale / Province	M.OE-ONCF	CS / DE	Enquête auprès des concessionnaires	Installation chantier	compris dans le cout des travaux	

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

Terrassement, compactage des sols par les engins vibrant, concassage, enrobage du bitume	Emission de poussières, de gaz	Arrosage régulier des plates formes et Régulation de la teneur en eau des matériaux lors du déchargement	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
Aménagement de la plate forme, Décapage, déblais, remblais, excavation,		Protéger les chargements de déblais et de gravats par des bâches	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Phase travaux	compris dans le cout des travaux
Circulation et stationnement de véhicules et engins de chantier	Nuisance sonore, gaz,	Vérification des engins	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de suivi	Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
	Maladies respiratoires	Equipements de protection du personnel		M.OE-ONCF	CS / DE	Enquête auprès du personnel		compris dans le cout des travaux
Réjet volontaire ou accidentel de polluant chimique, d'hydrocarbures entretien de la machinerie,	Pollution des eaux de surface, des eaux souterraines par les hydrocarbures et autres déchets	Collecte des huiles usagées conditionnés dans des fûts étanches et recyclage	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de suivi	Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
déversement des déblais ou du surplus des remblais	Pollution du sol par les déchets	Mise en place d'un système de collecte et d'évacuation des déchets issus du chantier	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Installation du chantier	compris dans le cout des travaux
		Mise en place d'un atelier mécanique avec des équipements spécifiques	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Installation + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
Fonctionnement du chantier	Pollution des zones en dépression	Eviter de déverser les déblais, le surplus des remblais et les hydrocarbures	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Installation + Phase travaux	compris dans le cout des travaux
	Dégradation du sol	Réhabilitation des zones de dépôts	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Fin travaux	compris dans le cout des travaux
	Destruction ou perte du couvert végétal	Engazonnement des zones de dépôt après régalage	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Fin travaux	compris dans le cout des travaux
		Plantation d'arbres	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Fin travaux	0,5
	Perturbation par dépôts d'ordures	Enlevement des ordures et tri	Entreprise / C.Urbaine / C.Rurale / Province	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Durée travaux	compris dans le cout des travaux
		Les dechets dangereux dans des cuves étanches récupérés pour traitement et/ou élimination.		M.OE-ONCF	CS / DE			compris dans le cout des travaux
	Perturbation par dépôts de rebuts ( porte catenaires, traverses, rails...)		Entreprise / ONCF	M.OE-ONCF	CS / DE			compris dans le cout des travaux
	Risque d'accident	Sensibiliser la population sur la période des travaux et les règles à observer, Maintien des populations loin des champs d'action des engins et du matériel du chantier au cours des travaux mécanisés	Entreprise / C, Urbaine/C, Rurale / Province	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Avant travaux	
		Mise en place de clotures pleines	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE		Fin travaux	compris dans le cout des travaux
Risque d'accident et de perturbation de l'accès aux domiciles et aux équipements sociaux	Poser des panneaux de signalisation de chantier et de limitation de vitesse à l'approche des sorties des équipements socio-économiques ou culturels	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de surveillance	Installation chantier + Phase travaux	compris dans le cout des travaux	
Perturbation de la	Aménagement des voies de déviation signalées	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport de	Avant travaux	compris dans le	

**PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

		circulation	et panneaux d'information des phases				surveillance		cout des travaux
		Propagation des IST	Organiser des campagnes de sensibilisation et de prévention sur les IST	Entreprise	M.OE-ONCF	CS / DE	Enquête auprès de la population	Installation chantier + Phase travaux	0,1
XPLOITATION ET ENTRETIEN	Circulation des trains	Nuisances sonores et vibrations	Meulage des champignons de rail et Visite technique des voies et véhicules	Structures ONCF en charge des visites techniques	M.OE-ONCF	CS / DE	Rapport d'évaluation	Phase d'exploitation	compris dans les couts d'entretien
			Mise en place de protections acoustiques (clotures pleines dans les zones d'habitat )	Entreprise / ONCF	M.OE-ONCF	CS / DE / ONCF	Rapport d'évaluation	Fin travaux	compris dans le cout des travaux
			limitation de la pression acoustique à 60 décibels maximum entre 6h et 22h, et à 55 décibels maximum entre 22h et 6h		M.OE-ONCF	CS / DE / ONCF			
	Augmentation du trafic ferroviaire et de la vitesse	Augmentation des risques d'accident aux PNG(gardés) et PNNG(non gardés)	Sensibilisation des populations sur les questions sécurité liées aux transports	ONCF	M.OE-ONCF	CS / ONCF	Rapport d'évaluation	Installation chantier + Phase travaux	compris dans les couts d'exploitation
			Mise en place de passerelles/passages sous terrain au nombre de 30. Organisation de campagne de sensibilisation et d'information sur le respect des règles du code de la route / traversées	ONCF et Structure en charge de la sécurité routiere	ONCF et Structure en charge de la sécurité routiere	CS / ONCF	Enquête auprès de la population	Phase travaux et exploitation	compris dans les couts d'exploitation
			Aménagement des passages piétons	ONCF	M.OE-ONCF	CS / ONCF	Enquête auprès des populations	Phase travaux + Phase d'exploitation	compris dans le cout des travaux
	Mise en service des voies	Dégradation des elements constitutifs	Entretien périodique	ONCF	M.OE-ONCF	CS / ONCF	Rapport de suivi	Phase d'exploitation	compris dans les couts d'entretien
Insalubrité de la voie		Soufflage et nettoyage régulier de la voie	ONCF	M.OE-ONCF	CS / ONCF	Rapport de suivi	Phase d'exploitation	compris dans les couts d'entretien	

**المملكة المغربية**

\*\*\*\*\*

**وزارة التجهيز والنقل**

\*\*\*\*\*

**مديرية الشؤون الإدارية والقانونية**



إعلان عن وضع ونشر مشروع مرسوم يعلن أنه من المنفعة العامة القيام بأشغال تثليث السكة الحديدية بين سيدي الطيبي والقنيطرة بين النقطتين الكيلومتريتين 118,750 و120,840 من الخط الحديدي الرابط بين الدار البيضاء ووقاس حيث سيتم نشره بالجريدة الرسمية عدد 5111 بتاريخ 13 أكتوبر 2010 وتنزع بموجبه ملكية القطعة الأرضية اللازمة لهذا الغرض.

يوجد الملف وكذا الدفتر المعد لتدوين ملاحظات من يهمهم الأمر بمكتب جماعة سيدي الطيبي أثناء أوقات العمل، وذلك لمدة شهرين ابتداء من تاريخ نشر مشروع المرسوم الآتي نصه بالجريدة الرسمية:

\*\*\*\*\*

**مشروع مرسوم يعلن أنه من المنفعة العامة القيام بأشغال تثليث السكة الحديدية بين سيدي الطيبي والقنيطرة بين النقطتين الكيلومتريتين 118,750 و120,840 من الخط الحديدي الرابط بين الدار البيضاء ووقاس**

**المادة الأولى:** يعلن أنه من المنفعة العامة القيام بأشغال تثليث السكة الحديدية بين سيدي الطيبي والقنيطرة بين النقطتين الكيلومتريتين 118,750 و120,840 من الخط الحديدي الرابط بين الدار البيضاء ووقاس؛

**المادة الثانية:** تنزع بناء على ما ذكر، ملكية القطعة الأرضية المعلم عليها باللون الأحمر في التصميم التجزيئي ذي المقياس 1/1000 المضاف إلى أصل هذا المرسوم والمبيته في الجدول التالي:

ملاحظات	مسلحتها			أسماء وخاوين الملاك أو المفروض أنهم الملاك	مراجعتها العقارية وأسمائها	رقم القطعة الأرضية بالتصميم
	س	قر	أ			
	02	29	49	الجماعة السلاوية : اولاد امبارك - مغاينة - اولاد موسى- الحثشة	المالك المسمى "ضاية الحركة" الرسم العقاري عدد R/9546	1

**المادة الثالثة :**  
يحول حق نزع الملكية إلى المكتب الوطني للسكك الحديدية؛

**المادة الرابعة :**  
يعهد بتنفيذ هذا المرسوم الذي ينشر بالجريدة الرسمية إلى وزير التجهيز والنقل والمدير العام للمكتب الوطني للسكك الحديدية كل واحد منهما فيما يخصه.

Présentation synthétisée du SME en vue de sa certification ISO 14001



## **Fiche Projet SME**

**Projet :** Mise en place d'un Système de Management Environnemental et certification ISO 14001 de 4 sites

### **1- Objectifs du projet**

- Renforcer l'image de marque de l'ONCF par la mise en œuvre d'un système de management environnemental dans une perspective de développement durable et d'amélioration continue
- Intégrer l'environnement comme l'un des facteurs de progrès de l'ONCF
- Viser à terme la conformité réglementaire
- Avoir un encadrement et un personnel soudé et impliqué dans la prévention et l'amélioration des performances environnementales
- Une maîtrise de la dimension économique (investissements nécessaires, optimisation des consommations et ressources, ...)
- Pouvoir répondre aux demandes et sollicitations des partenaires (administrations, collectivités, clients, ....)

### **2- Consistance du Projet**

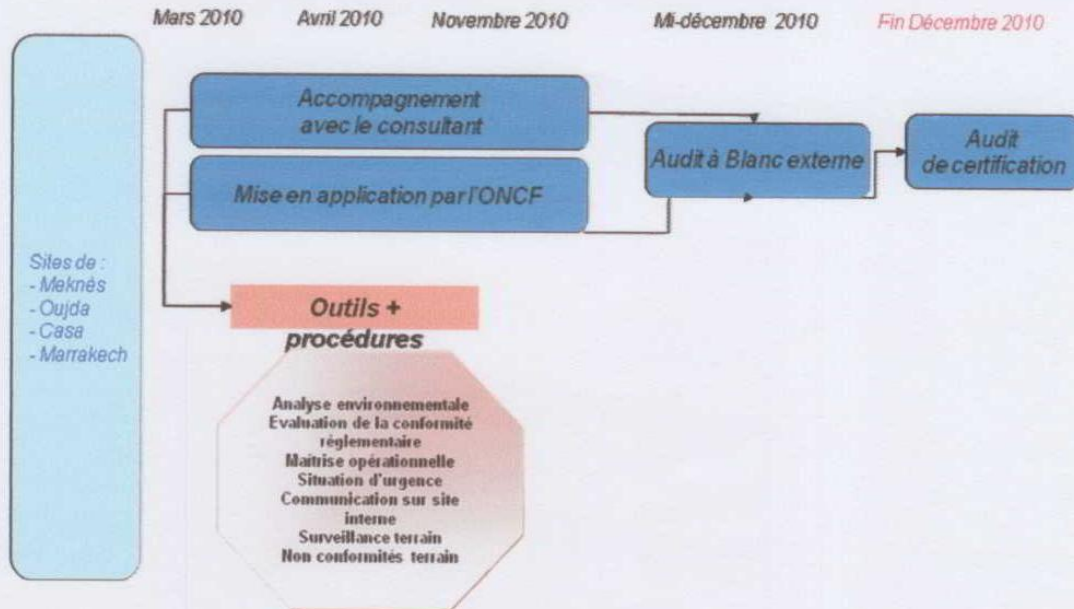
- Mettre en évidence les principales actions à mener dans le cadre de la protection de l'environnement, en cohérence avec la stratégie définie ;
- Planifier la mise en conformité réglementaire ;
- Donner les moyens aux acteurs de l'ONCF d'estimer les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de développement environnemental ;
- Mise en place du SME : certification ISO 14001 de 4 sites.
- Déploiement du projet : Déploiement de la démarche environnementale à l'ensemble des sites ONCF 2011-2013.

### **3- Principales étapes du projet**

- Diagnostic environnemental
- Schéma Directeur de mise en Œuvre d'un SME au sein de l'ONCF
- Réalisation de fiches de bonnes pratiques pour 4 thèmes
  - Gestion des entreprises,
  - Gestion des déchets,
  - Gestion des produits dangereux,
  - Transport des Matières dangereuses.
- Elaboration d'une Politique environnementale de l'ONCF
- Certification de 4 sites pilotes à fin 2010
  - Processus MAD matériel roulant (RV4, RF4, RP4) : Ateliers Grands Entretiens Oujda
  - Processus FRET (Maintenance, conduite, formation des trains) : Casa Roches noires
  - Processus Voyageurs (RV) : Gare Marrakech
  - Processus MAD Infrastructure (R3) : DRIC Meknès
- Déploiement de la démarche environnementale à l'ensemble des sites ONCF 2011-2013.



#### 4- Déroulement de la Démarche SME au niveau des sites pilotes



#### 5- Echancier de certification ISO14001 des sites pilotes à Fin Décembre 2010

- Entre mars et mai: Analyse environnementale (aspects et impacts) + évaluation de la conformité à la réglementation applicable + établissement du programme de management environnemental – démarrer dès cette période la détection et le traitement des non-conformités environnementales (incidents et accidents environnements, plaintes, ...)
- Entre juin et Octobre : Création des documents manquants et complément des documents existants, avec mise en place des procédures de maîtrise opérationnelle et de situations d'urgence adaptées aux sites pilotes et activités associées, avec mise en place des plans de formation nécessaires et des moyens de surveillance et mesurage
- Novembre : Revue de direction
- Mi-décembre : Audit à blanc
- Fin décembre : Audit initial de certification