

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Nom du projet: AUTOROUTE GABES – MEDNINE – RAS JDIR
Pays: TUNISIE
Numéro de projet: P-TN-DB0-012
Département : OITC **Division : OITC.2**
Date : 30 sept 2010

Sommaire

1)	Introduction	1
2)	Description et Justification du Projet.....	1
3)	Cadre Politique, Légal et Administratif.....	2
4)	Description de l'Environnement du Projet	3
4.1	Milieu physique	3
4.2	Milieu biologique	3
4.3	Milieu humain.....	4
4.4	Milieu patrimonial	6
5)	Solutions de Rechange du Projet	6
6)	Impacts Potentiels et Mesures d'Atténuation et de Bonification	7
6.1)	Les impacts négatifs	7
6.2)	Mesures d'Atténuation et de Bonification.....	9
6.2.1)	<i>Mesures compensatoires liées à la libération des emprises</i>	9
6.2.2)	<i>Mesures d'atténuation durant la phase des travaux</i>	9
6.2.3)	<i>Les mesures d'atténuation durant l'exploitation</i>	10
6.3)	Les impacts positifs	11
7)	Changements Climatiques et Gestion du Risque Environnemental	12
7.1	Risques temporaires pour les riverains	12
7.2	Risques liés au projet.....	12
7.3	Changements Climatiques	13
8)	Programme de Suivi Environnemental et Social	13
9)	Consultations Publiques et Diffusion de l'Information.....	14
10)	Initiatives Complémentaires;.....	14
11)	Conclusion;.....	15

Annexe Carte de Situation

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

1) Introduction

1.1 Le présent document constitue le résumé de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (ÉIES) du Projet de construction de l'ensemble de l'Autoroute Gabès –Médenine –Ras Jedir en Tunisie, la Banque ne finançant que la section Médenine-RasJedir. Ce résumé a été préparé conformément aux directives et procédures d'évaluation environnementale et sociale de la Banque Africaine de Développement pour les projets de Catégorie 1. La description et la justification du projet sont d'abord présentées, suivi du cadre légal et institutionnel en République Tunisienne. Une description succincte des principales conditions environnementales de la zone du projet est présentée, à travers ses composantes physiques, biologiques et humaines (sociales, culturelles et économiques), les variantes et alternatives sont comparées en termes de faisabilité technique, économique, environnementale et sociale, en incluant les préoccupations du public.

1.2 Il est présenté les impacts positifs et négatifs les plus significatifs sur les milieux biophysiques et humain (socio-économique). Les impacts environnementaux et sociaux sont résumés et les impacts inévitables identifiés. Les descriptions couvrent les impacts attendus durant les phases de construction et d'exploitation de l'autoroute, sur les deux sections. Il est par la suite présenté les mesures de bonification et d'atténuation proposées pour accroître les bénéfiques et/ou prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts négatifs, ainsi que le programme de suivi. Les consultations publiques tenues sont présentées et les initiatives complémentaires liées au projet comme le plan de réinstallation et de compensation (PRC) qui est nécessaire et qui fera, quant à lui, référence uniquement à la section Médenine-Ras Jedir.

1.3 La conclusion évoque l'acceptabilité du projet pour lequel un certificat de conformité environnementale provisoire est délivré. Les principales références sont citées pour de plus amples informations.

2) Description et Justification du Projet

2.1 Le projet couvre deux Gouvernorats tunisiens, Gabès et Médenine. Le tracé retenu se développe sur une longueur totale de 188,520 Km. Il est composée de trois sections : Gabès – Médenine : 84,320 km, Médenine – Ras Jedir: 92 Km et doublement de la RN1: 12 Km. Cinq échangeurs sont prévus pour la desserte de Gabès, Matmata, Mareth, Jerba, Médenine, Zarzis, Tataouine et Ben Guerdane. Il contourne les villes de Gabès et Mareth par l'Ouest, la ville de Médenine par le Nord et enfin la ville de Ben Guerdane par le Sud, avant de se raccorder à la RN1 environ 11 kilomètres avant le poste frontière de Ras Jdir. Il croise le réseau routier existant aux points suivants : (i) la RN 16 au pk 7, à l'Est de la Cimenterie de Gabès ; (ii) la RR 107 au pk 9+500 ; (iii) la RN1 aux pks 448, 490 et 505 ; (iv) la RR 108 aux pks 6 et 15 ; (v) la RR 118 au pk 4,200 ; (vi) la RR 203 au pk 8,000.

2.2 Avec la construction de l'autoroute Gabès- Médenine- Ras Jedir, la trame du réseau autoroutier tunisien devrait couvrir l'ensemble du pays d'Est en Ouest et du Nord au Sud, pour atteindre un linéaire total de 2.000 km. Le projet est conçu en vue d'assurer un système de transport de qualité, efficace, sécurisé et de permettre ainsi une meilleure mobilité des populations et une meilleure accessibilité aux différents pôles économiques de Tunisie.

2.3 Il est en cohérence avec les objectifs gouvernementaux et s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale de priorisation du développement de l'autoroute transmaghrébine. Celle-ci a commencé au cours du Xème Plan de Développement Economique et Social Tunisien. Le XIème Plan (2007-2011) prévoit la réalisation de la section reliant Sfax à Gabès (155 km) de l'autoroute du Sud (A1) et de la section reliant Oued Zarga à Bou Salem (70 km) de l'autoroute de l'Ouest (A3). Les objectifs du XI^{ème} prévoit la réalisation (i) des deux sections reliant Gabès à Ras Jedir qui vont permettre d'atteindre la frontière libyenne, et donc de relier directement Tunis à Tripoli ; Le XII^{ème} Plan (2012-2016), (i) les dessertes autoroutières des

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

gouvernorats de Kairouan, Kasserine, Sidi Bouzid et Gafsa;(ii) la section reliant Bou Salem à Hammam Bourguiba (80 km) qui va permettre d'atteindre la frontière algérienne, et donc de relier directement Tunis à Alger.

3) Cadre Politique, Légal et Administratif

3.1 La Commission Nationale du Développement Durable (CNDD) a été créée en octobre 1993 qui fait suite aux recommandations de la CNUED (Rio 1992). C'est une instance dont le but est de concilier développement économique et social, préservation des ressources naturelles et l'amélioration des conditions de l'environnement. Elle systématise l'approche du développement en intégrant le droit des générations futures à un environnement préservé. Présidée par le Premier Ministre, la Commission compte parmi ses membres permanents : i) le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable, en tant que vice-président, ii) dix huit membres du gouvernement, iii) des représentants du Parlement, iv) des représentants des organisations professionnelles et des syndicats, v) une représentante de l'Union Nationale des Femmes Tunisiennes, vi) des représentants des organisations non gouvernementales actives dans les domaines de l'environnement et du développement, vii) l'Agence Nationale de Protection de l'Environnement, viii) l'Observatoire de l'Environnement en tant que rapporteur de la Commission.

3.2 Selon la législation tunisienne, le code de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire (loi n° 2003-78) rend obligatoire la préparation des EIE avant tout programme d'aménagement ou d'équipement. La démarche de son application est déclinée par le décret n° 2005-1991 du 11 Juillet 2005, relatif aux études d'impact sur l'environnement et qui constitue la procédure méthodologique qui permet l'examen des conséquences qu'un projet de développement envisagé aura sur l'environnement, et de s'assurer que celles ci sont dûment prises en compte dans la conception, la réalisation et l'exploitation du projet. (Particulièrement les projets en annexe 1 du décret). La DGPC au MEHAT a donc requis l'examen des incidences des travaux envisagés sur l'environnement en plus de l'évaluation des retombées socio-économiques du projet. Ces dernières sont incorporées aux études économiques.

3.3 Les autres textes relatifs aux impacts qui pourraient découler de la réalisation des projets autoroutiers sont: i) la Loi n° 76-85 portant conditions d'expropriation pour cause d'utilité publique, complétée par ii) la Loi n° 2003-26 portant refonte de la législation et mentionnant la création de la Commission de Reconnaissance et de Conciliation ayant pour rôle fondamental la conclusion d'un accord entre les parties concernées par l'expropriation, sur la valeur du bien à exproprier, iii) la Loi 94-122 du 28 novembre 1994, portant promulgation du code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, iv) la Loi n° 89-20 du 22 février 1989 relative à la protection des terres agricoles ; v) la Loi n° 89-20 du 22 Février 1989 relative à l'exploitation des carrières ; vi) la Loi n° 2001-116 portant Code des eaux ; réglemente les rejets d'effluents; vii) la Loi n°2001-28 portant Code forestier ; viii) la Loi n° 2003-78 portant Code de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire qui rend obligatoire la préparation des EIE avant tout programme d'aménagement ou d'équipement ; ix) la Loi organique des communes renfermant des dispositions particulières sur le bruit et les autres atteintes à la tranquillité et à la salubrité publique ; x) la Loi cadre 41-96 régissant la gestion des déchets polluants.

3.4 Ce cadre réglementaire est conforme à la démarche et préoccupation environnementale de la Banque (PEES 2003), établies dans l'esprit d'une approche environnementale et sociale intégrée, et à la politique environnementale du Groupe de la Banque Africaine de Développement (PSDU Février 2004). En Tunisie, la démarche participative pour les projets de développement est d'usage obligatoire; la responsabilité de son organisation incombe au

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Maître d'Ouvrage qui porte les discussions des projets au niveau régional avec les populations et leurs délégués et l'arbitrage au niveau central, et prévoit une séance d'information sur le projet par le promoteur suivi d'un échange. Cette consultation publique regroupe la démarche enquête publique et/ou audience publique au processus d'EIES.

4) Description de l'Environnement du Projet

4.1 Milieu physique

4.1.1 Climat, températures : le Sud-Est tunisien est de climat méditerranéen qui passe du sous-étage bioclimatique aride inférieur au sous-étage bioclimatique saharien supérieur. Les pluies, qui représentent entre 150 et 200 mm/an, sont généralement amenées par des vents chargés d'humidité au dessus de la Méditerranée orientale. Ces pluies sont caractérisées par de très fortes irrégularités inter-annuelles et inter-saisonnières et orageuses. Ils donnent lieu à des ruissellements de forte amplitude ce qui interdit pratiquement partout les cultures pluviales sauf sur la frange littorale où l'humidité plus élevée de l'air permet le développement d'une arboriculture. Les températures sont généralement douces et même chaudes en hiver pour les zones littorales de la région où pénètre l'influence maritime. Les amplitudes thermiques sont assez importantes (-3,0°C à 52,0°C à Médenine) et 60,0°C (- 5,0°C à 55,0°C à Ben Guerdane).

4.1.2 Relief, hydrologie : La zone du projet est une zone de plaines qui s'élargit, depuis la région de Gabès en direction de l'Est (Aradh Jeffara) avec des formations lagunaires, bordée d'une mer peu profonde. L'île de Jerba, qui dépasse de peu le niveau de l'eau, fait aussi partie de cet ensemble morphologique. Ses sols sont peu cultivés, souvent encroûtés ou érodés, surpâturés, et assortis des irrégularités de la pluviométrie régionale brutale et irrégulière. Celle ci favorise un ruissellement intense et rapide et conduit alors à l'apparition d'écoulements de crues très larges, en nappe, entraînant parfois des inondations catastrophiques qui causent des dégâts importants. Toutefois, on doit distinguer les oueds du littoral de Zarzis-Ben Guerdane interceptés par l'emprise de la nouvelle section autoroutière Médenine-Ras Jedir et ceux de la région de Gabès interceptés par l'emprise de la nouvelle section autoroutière Gabès-Médenine.

4.1.3 Géologie: La géologie des deux gouvernorats de Gabès et de Médenine se caractérise par le socle cristallin recouvert par d'une grande épaisseur de couches sédimentaires secondaires, tertiaires et quaternaires. La nature des terrains s'explique par sa position de plateau continental entre le continent saharien et la fosse atlasique (sillon tunisien). La plaine côtière étroite de la Jeffara s'étend jusqu'à la frontière libyenne à partir du chott El Fejej, et représente un glacis d'érosion à faible inclinaison et à croûte gypseuse, entaillé par de nombreux oueds à large terrasses d'alluvions sableuses à sablo-limoneuses. Des alluvions quaternaires comblent les synclinaux qui font l'objet de désertisation : (a) des limons calcaires pour les terrasses moyennes, (b) des alluvions sablo-limoneuses fortement influencées par le gypse pour les basses terrasses les plus récentes et (c) sols limono-argileux des cuvettes de remblaiement.

4.2 Milieu biologique

L'autoroute intéresse directement ou indirectement des milieux naturels typiques. On y rencontre à la fois des écosystèmes naturels aquatiques, para-forestiers et steppiques.

4.2.1 Milieux aquatiques : On distingue dans la zone d'influence indirecte de l'autoroute deux types de milieux aquatiques : (a) des lagunes côtières, plus ou moins ouvertes sur la mer qui constituent des milieux naturels très riches mais très fragiles car en équilibre instable. La nature maritime de ces lagunes leur confère un intérêt écologique important, car elles

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

présentent une réelle biodiversité en faune et flore benthiques. Les plus significatifs sont : le Boughrara, qui couvre 23.000 ha, est alimenté en eaux douces provenant de l'oued Fessi et de ses affluents, et (ii) la Bahiret El Bibane, qui couvre 50.000 ha, qui est alimentée en eaux douces par les oueds Smara et El Fia. (b) des milieux halophiles avec une courte période de submersion temporaire (sebkhas). Les sols de ces sebkhas, généralement salés, connaissent une courte période de submersion. Ces milieux sont très développés dans la zone d'influence des deux futures sections autoroutières. Leur intérêt écologique tiend à leur rôle d'aires de repos pour les oiseaux migrateurs.

4.2.2 Milieux para forestiers ; Ils jouent un rôle important de protection contre l'érosion éolienne et hydrique. Ils font partie de la zone d'influence indirecte des deux futures sections autoroutières. Il s'agit le plus souvent de pentes calcaires du massif des Matmatas occupées par des garrigues plus ou moins dégradées résultants d'une évolution régressive de la pinède et situées à bonne distance de la mer. Les milieux forestiers artificiels ont été installés par les services forestiers sur les collines entourant la ville de Gabès pour assurer une action de protection contre l'érosion éolienne, tandis que les traitements en banquettes ont été effectués pour favoriser leur installation et constituent une protection contre l'érosion hydrique de ces terrains en pente (protection des couverts organiques).

4.2.3 Les milieux steppiques ; Les steppes résiduelles entourant les deux futures sections autoroutières constituent des zones de parcours où transhument des troupeaux aux effectifs importants qui descendent vers le sud en hiver et remontent vers le nord en été.

4.3 Milieu humain

4.3.1 Répartition de la Population : La population du gouvernorat de Gabès est passée de 3,4 à 3,5% de la population du pays entre 1984 et 1994 pour se stabiliser depuis lors. Le taux de croissance a été supérieur au taux national entre 1984 et 1994. Il a plus fortement diminué entre les deux dernières décennies 1984-1994 et 1994-2004 que dans l'ensemble du pays, et est passé globalement de 2,60% à 0,99% : i) le taux de croissance de la population communale est passé de 3,59% à 1,47%, et ii) le taux de croissance de la population rurale est passé de 1,03% à 0,08%. La population du gouvernorat de Médenine est passée de 4,2 à 4,4% de la population du pays entre 1984 et 1994 pour se stabiliser depuis lors. Le taux de croissance dans le gouvernorat a été supérieur au taux national durant la décennie 1984-1994. Il a plus fortement diminué entre les deux dernières décennies 1984-1994 et 1994-2004 que dans l'ensemble du pays, et est passé globalement de 2,68% à 1,15% : i) le taux de croissance de la population communale, s'est accéléré (au contraire de ce qui se passait au niveau national) en passant de 2,82% à 3,49% sans création de nouvelles communes, mais du fait de la croissance de la population communale de Ben Guerdane qui a plus que quadruplé en dix ans, ii) le taux de croissance de la population rurale est passé de 2,47% à -3,99%.

4.3.2 Caractéristiques linguistiques et religieuses : La Tunisie est un pays homogène : (a) sur le plan religieux, l'Islam est religion d'État et ses fidèles constituent 99,99% de la population, rattachés à la branche sunnite de l'Islam où 85% sont de rite malékite, majoritaire dans les pays du Maghreb, et 15% de rite hanafite, introduit par les Ottomans, tandis que la minorité hébraïque compte 1.500 individus. (b) sur le plan linguistique, la population d'origine tunisienne parle une langue chamito-sémitique, pour 98% l'arabe, tandis que ceux d'origine berbère utilisent l'amazigh et sont restées isolées au cœur de jbel peu accessibles. Ces minorités ne vont pas être concernées par la zone d'influence directe de l'autoroute, mais sa présence va faciliter leurs déplacements vers le Centre et le Nord de la Tunisie ainsi que vers le Libye et leurs approvisionnements en matières premières et produits de consommation ainsi que l'écoulement de leurs productions.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

4.3.3 Activités socio-économiques : Le milieu socio-économique, des deux gouvernorats de Gabès et de Médenine, est un des principaux bénéficiaires du projet qui va le rapprocher de celui des grandes régions économiques du pays ; Tunis, Sousse et Sfax, et de la Libye. Le secteur agricole risque par contre d'être pénalisé. Les secteurs du bâtiment et des travaux publics (BTP), celui des mines et de l'énergie peuvent entrer en compétition avec l'agriculture en matière de main d'œuvre.

a) Dans l'ensemble des deux gouvernorats, les services hors administration sont restés en tête des activités avec 52.633 emplois, mais avec un taux de croissance faible (+0,6%). Ils sont suivis par les activités administratives avec 36.668 emplois (+3,6%), par le bâtiment et travaux publics (BTP) avec 33.661 emplois (+3,2%), tandis que la part de l'industrie manufacturière a régressé avec 26.115 emplois (-0,9%). L'agriculture, la forêt et la pêche ont dans le même temps régressé avec 24.969 emplois (-2,6%). Ce recul est surtout dû à la régression des activités agro-pastorales dans le gouvernorat de Médenine, au profit du BTP et des activités administratives.

b) Concernant l'activité agricole, deux grandes régions peuvent être identifiées dans la zone d'influence du projet autoroutier : le massif des Matmatas et la plaine de la Jeffara, cette dernière étant divisé par la future emprise autoroutière en une plaine littorale et une plaine continentale. Les systèmes agricoles et agro-pastoral, les uns en irrigué et les autres en pluvial, qui sont pratiqués. Les oasis, l'olivaie Zarzissienne, les jardins maraîchers et les emblavures céréalières se transforment sous l'effet de la conjoncture économique et de l'urbanisation, et leurs rôles respectifs dans l'évolution agricole se modifient. Dans ces deux gouvernorats se côtoient des micro-exploitations oasiennes exploitant trois étages de végétation, des périmètres irrigués classiques sur un seul étage de végétation, des oliveraies littorales pluviales de 20 à 50 ha, une agriculture traditionnelle de montagne sur jessours, enfin des parcours privatisés de plusieurs centaines d'hectares.

c) Dans les oasis littorales, les micro-exploitations familiales se multiplient à chaque génération, et elles ont fini par ne plus présenter de viabilité. Elles sont devenues de simples points d'attache familiaux, fournissant terrains à bâtir pour les descendants. De même, l'augmentation continue de la population et de ses cheptels a engendré une mise en culture progressive (en céréales ou en oliviers) des terres les plus productives et une augmentation des effectifs des troupeaux à alimenter. Cette situation a fini par conduire à la surexploitation des ressources pastorales demeurées disponibles.

4.3.4 Habitat : La Direction Générale de l'Aménagement du Territoire (DGAT) du MEHAT confirme que le couloir du projet autoroutier respecte les Schémas Directeurs d'Aménagements (SDA) des zones rurales traversées ainsi que les Plans d'Aménagement Urbain révisés (PAU) des agglomérations concernées par la liaison autoroutière. Le couloir autoroutier évite les extensions urbaines de l'oasis de Kettana, de Koutine, d'Er-Ragouba, de Médenine, des villages de Naffatia et de Chahbania et l'extrémité sud de l'agglomération de Ben Guerdane et de son PAU

4.3.5 Les Equipements :

a) La SNCFT projette de réaliser une liaison de chemin de fer entre Gabès et Médenine pour prolonger la ligne Tunis- Gabès, et a un projet de ligne entre Médenine et la frontière libyenne. La section autoroutière Gabès-Médenine intersecte la voie ferrée peu avant l'échangeur de Zarzis. En effet, cette emprise SNCFT suit la côte jusqu'à l'oued Zarkim, passe à l'ouest de Zarrat, dessert Sidi Makhoul puis longe la RL 969 par l'ouest et se termine à la périphérie Nord de la ville de Médenine à proximité de la RN1. De même, la plateforme du tronçon ferroviaire prévue entre Médenine et la frontière libyenne sera certainement intersectée par la section autoroutière Médenine Ras Jedir, le tracé de ce tronçon ferroviaire n'est pas encore définitivement fixé.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

b) Le réseau de transport d'énergie électrique : Les lignes prises en considération sont les lignes de transport de l'énergie électrique HT. Celles concernées par l'autoroute sont : (i) les lignes 225 KV Ghannouch-Sidi Mansour, 225 KV Bouchemma-Meknassy, 150 KV Ghannouch-Meknassy, 150 KV Ghannouche-Robbana, et la ligne 150 KV assurant l'alimentation de la cimenterie de Gabès. Elles seront traversées par le contournement de la ville de Gabès ;et (ii) les deux lignes 225 KV qui assureront l'interconnexion Tunisie-Libye (Médenine - Bou Kammech) seront également traversées par le tracé autoroutier.

c) Le réseau Gaz existant comprend trois conduites de 40 bars El Borma - Gabès, dont une de Ø 10" et deux de Ø 6", dont le tracé à l'approche de Gabès passe au Nord de la RN16.

d) Les réseaux d'assainissement de l'ONAS se situent en général dans les zones urbanisées. Ces réseaux ne sont en principe pas concernés par les variantes de tracé des deux futures sections autoroutières, dans la mesure où les agglomérations urbaines sont toujours contournées.

e) Le réseau des télécommunications qui concernent le projet autoroutier sont : (i) le réseau des lignes grandes distances (LGD), constitué par un câble dont le tracé suit la route RN1 entre Gabès et Ras Jdir, et qui sera donc traversé deux fois par les deux futures sections autoroutières comme la RN1, de part et d'autre de Médenine, (ii) le réseau en fibre optique de Tunisie Télécom, qui comprend trois câbles : le 1er Gabès-Médenine qui suit la route RN1, le 2ème Médenine-Jerba qui longe la RR108, le 3ème reliant Médenine et Zarzis, qui suit d'abord la RN1 puis la RR118.

f) Le réseau Alimentation en Eau Potable SONEDE qui seront traversées par l'emprise des deux futures sections autoroutières sont les conduites Ø 1.000, 300 et 250 mm assurant l'adduction de la ville de Gabès et des villages avoisinants, qui seront croisées en début de projet, à l'Est de la Cimenterie, et celles qui longent la RN1, qui seront traversées au Sud de Mareth et à l'Est de Médenine.

4.4 Milieu patrimonial

Tout au long du littoral tunisien se rencontrent des traces des hominidés durant les Paléolithiques moyen et supérieur, qui retiennent l'attention par leur fréquence et l'importance des espaces qu'elles occupent. Non loin de la zone d'influence du projet, le site de l'oued El Akarit, situé à 30 kilomètres au Nord de Gabès, est même devenu une référence mondialement connue pour l'étude de la civilisation moustérienne qui s'y est épanouie entre les années -40.000 à -30.000 av J-C. Les traces du Néolithique (- 10.000 ans) se rencontrent tout le long du littoral tunisien, mais elles se concentrent principalement autour des lagunes et des sebkhas de la façade littorale orientale, au climat plus doux et plus accessible par terre et par mer. Pour la zone d'influence des deux futures sections autoroutières, les sites archéologiques reconnus sont le site punico-romain de Zarzis, et diverses « villas » romaines repérées dans la plaine de la Jeffara. L'Institut National du Patrimoine (INP) a fourni les coordonnées de Onze sites archéologiques et historiques déjà recensés aux alentours du tracé des deux nouvelles sections autoroutières entre Gabès et Ras Jdir (i) *Henchir Echeguaf*, (ii) *Henchir Laslaa*, (iii) *Henchir Ejjeroua*, (iv) *Henchir Ejedid*, (v) *Henchir Ejjouabria*, (vi) *Site sans nom*, (vii) *Acqueduc de Mednine*, (viii) *Glib Ettine*, (ix) *Henchir Mastoura*, (x) *Taguelmit*, (xi) *Fesguia Khoula*. Le milieu patrimonial constitue une sensibilité à laquelle une attention particulière sera portée en phase de chantier.

5) Solutions de Rechange du Projet

5.1 En l'absence de construction de l'autoroute Gabes-Mednine-RasJdir, les impacts environnementaux liés à l'exploitation de la route nationale RN 1 actuelle s'accroîtront, du fait de l'augmentation du trafic dans/entre les villes. L'augmentation des risques de pollution se traduiront par des nuisances et des risques d'accidents supplémentaires pour les populations riveraines de la RN 1, notamment au niveau des traversées des agglomérations.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

L'alternative «sans projet» serait une solution dont les impacts négatifs environnementaux du point de vue pollution et les risques en termes de sécurité seraient importants.

5.2 L'autoroute a été étudiée sous plusieurs variantes de tracé entre Gabès et Ras Jdir depuis les études de faisabilité, en avant projet sommaire et enfin en étude détaillée. Les variantes ont été analysées et comparées des points de vue, technique et de l'évaluation comparative des impacts environnementaux et socio-économique. Les paramètres suivants ont été pris en compte:

a) Critères techniques se traduisant par des coûts d'investissement : (i) longueur des variantes, difficultés de réalisation des travaux, niveau de complexité des profils altimétriques et importance des ouvrages nécessités pour le rétablissement hydrauliques et routiers, (ii) l'impact social des terrains à exproprier: activités agricoles, activités humaines et aménagements projetés.

b) Impact environnemental et social sur (i) les ressources naturelles des chantiers et de l'exploitation ;(ii) Evitement des sites archéologiques, (iii) Richesse des écosystèmes perturbés par les chantiers et l'exploitation ;(iv) l'appui au développement socio-économique de la zone d'influence, (v) la qualité des dessertes des centres urbains, industriels; des zones touristiques et zones d'agriculture intensive

c) Critères des effets sur l'aménagement du territoire (i) les possibilités de développement des régions à faible niveau de ressources, (ii) La complémentarité modale avec le transport ferroviaire projeté entre Gabès et Ras Jdir ; le transport aérien ; et le transport maritime.

5.3 Toutes les oasis sont évitées ainsi que la plupart des aménagements hydro-agricoles situés dans la plaine de la Jeffara, et des jessours installés sur les contreforts des Matmatas, sauf trois. Le projet touche le moins possible les oliveraies et aussi peu que nécessaire l'oliveraie de Ben Guerdane. Les surfaces substituées à l'agriculture représentent au plus 1,0% de la surface de la zone d'influence directe, et que le fait d'avoir soigneusement évité tous les oasis de la côte, et tous les jessours aménagés sur les glaciers orientaux du massif des Matmatas, permet d'éviter toute perte de système de production intensif.

5.4 La prise en compte des risques environnementaux a permis la conception d'un tracé autoroutier présentant des risques réduits pour son environnement, mais qui doit faire l'objet de mesures techniques conservatoires vis-à-vis des interférences avec les écosystèmes en présence et contraintes morphologiques des terrains, en particulier en ce qui concerne les steppes en voie de désertisation du gouvernorat de Médenine, et les sebkhas côtières du gouvernorat de Médenine. Sur le plan social, il n'existe pas vraiment de sections à risque pour le tracé retenu. Toutefois, on peut considérer qu'un contournement encore plus éloigné des zones péri-urbaines de Mareth et de Ben Guerdane aurait pu être envisagé pour éviter les plantations oléicoles, moyennant un allongement du linéaire autoroutier qui se serait répercuté par des surcoûts au niveau de la construction, et par un allongement du temps de parcours entre Gabès et Ras Jdir. La dimension environnementale a été intégrée dans la démarche de conception technique des deux nouvelles sections autoroutières en vue de la réduction des impacts.

6) Impacts Potentiels et Mesures d'Atténuation et de Bonification

6.1) Les impacts négatifs

6.1.1) Phase de chantier : la phase de préparation est importante pour l'installation des bases et la mobilisation des engins. Les premières atteintes physiques à l'environnement et au milieu humain sont enregistrées au cours de celle-ci et sont suivies par celles de la phase de construction.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

a) Perturbation des activités : pendant la phase préparation et ensuite de réalisation du projet, une partie des activités exercées dans le voisinage immédiat du projet sera perturbée. On dénombre 11 bâtis, dont 10 à usage agro pastoral et 1 à usage administratif. Leurs activités seront diminuées sans perte de revenus directs, les campagnes étant annuelles et limitées à 15 jours dans l'année. Le bâtiment des douanes devra être compensé en deux temps : en roulotte amovible dans un premier temps et ensuite définitif, en retrait aux limites de chaussée sur chacune d'elles une fois la mise en circulation effectuée.

b) Gene des circulations et des accès : les travaux provoqueront une perturbation de la circulation des véhicules et des piétons sur les voies traversantes, augmentée des risques d'accident liés aux déplacements des engins et véhicules de chantier tout comme sur les voies de déviation.

c) Tassement des sols autour des zones d'emprunt et de l'emprise sur lesquels ces véhicules circulent. Les aires d'emprunt non réhabilitées favorisent la stagnation d'eau insalubre et la prolifération de vecteurs de maladies à transmission hydrique.

d) Augmentation des ruissellements et du transport de matières solides vers le réseau hydrographique et donc perturbation des écoulements des oueds sujets à aménagement

e) Déplacements de réseaux : les travaux imposent le déplacement des réseaux téléphoniques et des conduites d'eau ainsi que ceux de transport électrique ou bien encore le rehaussement des pylônes porteurs. Le franchissement des conduites impose des ouvrages de protection de type dalot qui permet la visite des conduites de transport de gaz.

f) L'état acoustique : l'impact sera mineur pendant les travaux. La pollution sonore des engins de terrassement, de transport, de décapage, de bitumage va constituer une gêne temporaire et locale pour les populations riveraines au chantier principal et aux aires de travaux.

g) Détérioration du cadre de vie et de la santé : Au voisinage des lieux habités, l'amoncellement des déchets des travaux comme les déblais, les remblais, les gravats et les déchets issus des travaux vont constituer une gêne pour les populations. Les travaux vont générer des quantités de poussières fines relativement importantes sur le chantier et dans son voisinage. Ces poussières peuvent affecter les populations riveraines avec des risques de maladies respiratoires.

h) Erosion des sols : l'exploitation des zones d'emprunt peut augmenter l'érosion des sols. Les zones d'emprunt non réhabilitées sont susceptibles de favoriser la stagnation d'eau insalubre et la prolifération de vecteurs de maladies.

i) Pollutions : les installations d'enrobage comportent également un potentiel de pollution de l'air par les poussières et les émissions liées à la combustion. Les bases de chantiers peuvent engendrer une pollution par les eaux usées ou la mauvaise gestion des déchets susceptibles d'altérer la santé publique, et le cadre de vie-

6.1.2 Phase d'exploitation:

a) Milieu biologique le projet n'affectera pas directement les habitats naturels. Le projet n'a pas d'impact négatif sur les parcs naturels, des réserves de la biosphère ou des zones sensibles ou protégées. Mis à part le risque accidentel, on ne prévoit aucune dégradation supplémentaire de la qualité du milieu abiotique durant l'exploitation de l'autoroute. Le projet n'affecte à priori aucun site patrimonial, culturel ou religieux.

b) Milieu humain : les impacts négatifs du projet pendant la phase d'exploitation demeurent peu significatifs. Il comportera toutefois des nuisances pour les populations riveraines se limitant à la pollution générée par un trafic graduellement plus élevé,

(i) Pollution sonore : en phase d'exploitation, la vitesse pratiquée sera de 120 km/h. Les trafics y seront en constante augmentation. La nuisance sonore sera exacerbée par l'action combinée des véhicules plus nombreux à emprunter cette route et la proximité plus grande des riverains immédiats.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

(ii) Population et vie sociale : Une période d'adaptation au fonctionnement des dispositifs la nouvelle autoroute va être observée. Les cheminements/franchissements de/vers les centres urbains et agglomérations seront allongés de près de 2km pour les populations ainsi que les transhumances, les rétablissements ayant une fréquence d'implantation tout les 2 km

(iii) Activités économiques et habitat : l'accessibilité sera limitée pour certaines activités pendant la phase d'exploitation sur l'autoroute et sera doublée d'une diminution notable des activités économiques le long de la RN1. Ce sont particulièrement celles qui utilisaient les abords de la route nationale pour les activités de bord de voie et commerces notamment à Mareth et à Ben Guerdane.

6.2) Mesures d'Atténuation et de Bonification

6.2.1) Mesures compensatoires liées à la libération des emprises

L'acquisition de parcelles et le déplacement: un montant global de 6 millions de Dinars Tunisiens a été réservé à la compensation des expropriations et aux indemnisations des pertes de revenus. Des fouilles prospectives seront effectuées au voisinage des sites archéologiques recensés, et les dispositions conservatoires seront prises en collaboration avec l'INP. 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.

6.2.2) Mesures d'atténuation durant la phase des travaux

Les principales mesures d'atténuation, axées principalement sur l'organisation des travaux et l'équipement des bases vie, préconisées dans le cahier des charges à l'entreprise pour atténuer les nuisances générales des travaux, sont les suivantes :

a) 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.

b) Plan de circulation et de déviations : un plan de circulation des engins sera élaboré de manière à permettre la plus grande mobilité et 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.

c) 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.

d) Confinement des substances inflammables et dangereuses : les zones de stockage des produits inflammables (bitumes, lubrifiants et autres produits dérivés de la pétrochimie) 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, seront stockés dans un endroit prévu à cet effet clôturé et protégé de toute possibilité d'accident avec 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 l'ANPE.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

e) Sols contaminés par les carburants et lubrifiants: une aire spéciale sera réservée pour le traitement éventuel des sols contaminés par les produits pétroliers. Ils seront excavés et placés dans des bacs de confinement étanche et décontaminés à l'aide de solvants. Les sols traités seront évacués dans des dépotoirs autorisés.

f) Coupes d'arbres et de haïes vives: la coupe des arbres requière des autorisations préalables auprès de la l'ANPE et des CRDA 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 (après achèvement) au titre des mesures visant la lutte contre l'érosion éolienne et la désertification Cette action prévoit de planter le deux rives le long du projet autoroutier sur des bandes de cinquante (50 m) de largeur en moyenne pour chacune d'elle, soit près de 1600 ha.

g) 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.

h) 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.

i) 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 et de bitumes seront collectés, recyclés ou détruits. 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 rivières. Les déchets solides des chantiers seront acheminés vers des dépotoirs autorisés et permettraient une sélection et un recyclage notamment pour le bois, les métaux et les matières organiques en compost.

j) La construction des ponts, de PS, PI, PP de franchissement et de l'ouvrage de protection des pipelines: les chantiers nécessiteront l'exécution des travaux de génie civil en préservant les circulations en tout temps. les PS de rétablissement des voies secondaires sont normalisés, sont constitués d'une chaussée de 7,00 m, et le gabarit de franchissement de l'autoroute (hauteur totale) de 5,00 m. Ils sont au nombre de 31. Le gabarit en hauteur des PI étant de 4.40m pour une même largeur. 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.

k) 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, 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.).

6.2.3) Les mesures d'atténuation durant l'exploitation

L'installation d'une clôture continue en limite d'emprise, assortie d'une piste en terre, le long de l'Autoroute permettra de canaliser aussi bien les cheminements des populations riveraines que le passage des cheptels et de la sauvagine vers les passages de franchissement (P. supérieurs ou inférieurs) et les ouvrages hydrauliques. La plantation de près de 1600 ha de

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

bandes boisées contribuera à l'absorption de CO₂, tout en constituant, une protection contre les vents de sable, un moyen d'atténuation de bruit de la circulation, des zones d'ombrage pour les cheptels et éventuellement un réservoir fourrager dans la mesure où le sous-bassement est préparé à cet effet (immédiatement derrière la clôture).

La mise en place de fosses septiques, (ou branchement au réseau ONAS lorsque possible), sera effectuée pour recueillir les eaux usées sanitaires elles seront assorties au besoin d'un dispositif de traitement avant rejet dans le milieu naturel. Dans les aires de services, la STA prévoit la mise en place d'un système de collecte, de tri sélectif, de conditionnement et de stockage des déchets recyclables destinés à la revente aux recycleurs agréés.

6.3) Les impacts positifs

L'autoroute permettra une circulation de véhicules mieux structurée, plus fluide, les déplacements moins onéreux, améliorant ainsi l'état de la sécurité routière dans la région. Les avantages attendus se déclinent principalement par :

a) L'extension autoroutière du réseau classé permettra les échanges intra et interrégionaux et renforcera l'intégration du territoire Tunisien par la réduction des disparités sociales régionales. Il en complète le maillage. Le projet contribuera à réaliser les objectifs de croissance économique, d'évolution sociale et d'équilibre interrégional escomptés par le Gouvernement à travers les X^{ème}, XI^{ème} et reconduits dans le XII^{ème} Plan.

b) une réduction des temps de parcours ; l'état de congestion de la RN1 actuelle ne permet son parcours qu'en 3 heures 15' entre Gabes et Ras Jdir soit près de 50 km/h de moyenne. La mise en service de l'autoroute permettra le parcours des 160 km en 1 heure 40' à près de 115 km/h de moyenne.

c) une réduction des taux d'accidents : Elle sera permise par une meilleure structure des trafics dissociant le trafic des véhicules lourds et des véhicules légers plus rapides sur le projet et de la décongestion sur la RN1.

d) une facilitation des accès aux établissements de santé, d'éducation et administrations : les accès aux centres administratifs, économiques, éducatifs, médicaux et touristiques seront facilités et améliorés, en temps de parcours et en confort, de même que les échanges intra et interrégionaux.

e) une création d'emplois dans les phases chantier, d'exploitation et ultérieure d'entretien. le nombre et les qualifications seront fixés par les entreprises et leurs sous-traitants en fonction de leurs besoins. Considérant que la construction pour ce type de projet requière en moyenne entre 30 et 40 emplois au kilomètre, la création d'emploi est susceptible de s'établir autour de 5000 emplois, soit près de 2000 pour toute la durée de construction. Il est considéré près de 160 emplois pérennisés en phase d'exploitation (agents d'entretien, fonctionnement des gares de péage, etc...). Les populations environnantes constituent une main d'œuvre potentielle, notamment pour le gardiennage, les agents liés à la circulation en alternance sur les voies croisées et l'exécution manuelle de fossés d'assainissement, ou de désherbages ponctuels. Le recrutement de plusieurs cadres moyens et supérieurs, au nombre desquels on peut citer des conducteurs des travaux (ingénieurs), des chefs d'équipes (techniciens supérieurs), et des topographes (techniciens supérieurs).

f) Une facilitation des accès et des déplacements : le projet profitera aux populations riveraines et de toute la zone d'influence indirecte, notamment aux personnes vulnérables (femmes, enfants et personnes du troisième âge) pour la facilitation de leurs déplacements quotidiens vers les centres urbains, centres de santé et des établissements socio éducatifs ainsi

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

qu'aux travailleurs et autres hommes d'affaires, touristes et commerçants qui se déplacent chaque jour sur l'itinéraire du projet.

g) Une meilleure intégration environnementale : Les aménagements environnementaux des bas-côtés de l'autoroute (plantations) seront destinés lutter contre l'érosion éolienne mais aussi à améliorer l'esthétique et réduire l'ampleur des nuisances sonores et lumineuses, tout en constituant un réservoir fourrager (pour le sous bois constitué), ainsi qu'un abris de parcours particulièrement en période de grosses chaleurs.

h) Le développement des activités socio-économiques : L'installation du personnel de chantier dans les villes de Gabès, Médenine , Ben Guerdane va accroître la demande en logement de bas, moyen et haut standing portant à la hausse les revenus locatifs. La demande en équipement pourrait inciter les propriétaires des maisons à améliorer l'état de leurs constructions ; ce qui aura un impact positif sur le cadre de vie. Durant les travaux, la population de la zone du projet va connaître un accroissement, aussi bien par la présence du personnel des entreprises que par celle de personnes venues exercer des activités commerciales. L'autorité des Omdas sera renforcée pendant la phase des travaux par leur implication dans les engagements pris par les différentes parties (promoteur, entreprise et population), et sera un gage de cohésion sociale. De plus le flux temporaire de travailleurs vers la zone des travaux entraînera l'augmentation de la consommation de plusieurs produits de base tels que le carburant, des vivres, donc des revenus plus grands pour les gérants d'activités. Aussi, la mise en exploitation des deux nouvelles sections autoroutières va se traduire par une relocalisation sur les cinq bretelles de liaison par rapport à l'implantation antérieure sur les abords de la RN1.

7) **Changements Climatiques et Gestion du Risque Environnemental**

7.1 **Risques temporaires pour les riverains**

La réalisation du chantier provoquera des nuisances temporaires aux riverains (gêne, bruits, vibrations, pollution atmosphérique) du fait de la circulation des engins et le transport des matériaux. Cette dégradation de la qualité de l'air ne devrait pas avoir des conséquences sur la santé publique. Les travaux engendreront temporairement des ralentissements, des perturbations, des coupures/déviations de la circulation mais comportent des risques accrus d'accidents.

7.2 **Risque de découverte fortuite de vestiges archéologiques**

La région étant historiquement connue pour ses richesses patrimoniales, le risque de découverte fortuite de vestiges archéologiques non identifiées demeurera présent à proximité des sites répertoriés. Les fouilles prospectives seront systématiquement effectuées dans l'emprise avant que la machinerie ne soit actionnée. L'examen attentif conjoint des sites par les chargés de la Maitrise d'œuvre spécialisé en la matière, de la DGPC, des services spécialisés de l'INP, et du Responsable environnement de la STA, permettra l'établissement d'un état des lieux détaillé. En cas de découverte, la conséquence immédiate sera le glissement des délais de libération de l'emprise. Les démarches de sauvetage des vestiges ainsi que celles d'adaptation localisée du projet seront effectuées dans le cadre des dispositions des cahiers des charges.

7.3 **Risques liés au projet**

Des risques de ruissellement de matières polluantes dans les fossés (ou oueds) existeront suite à des déversements accidentels des huiles usées et de carburants ou du ruissellement sur les matériaux stockés. Dans certains secteurs il pourrait y avoir une pression supplémentaire sur les réserves en eau destinées aux besoins de la population et des oléiculteurs du fait des prélèvements. Le seul risque non accidentel qui peut être relativement craint est le risque d'érosion en aval des ouvrages hydrauliques et des ouvrages de franchissement.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

L'importance de ce risque découle du fait que la partie amont des bassins versants des 145 écoulements interceptés est située en majeure partie dans une zone de forte pente, avec un régime pluviométrique de type méditerranéen aride où les pluies sont rares, mais brutales (une pluviométrie de 100 mm tombant en moins de 2 heures est toujours possible, amplifiés par les changements climatiques), et où les terrains sont sensibles à l'érosion. La survenue de cette érosion aurait un impact, non seulement sur les sols, mais aussi sur la stabilité de l'infrastructure elle-même.

7.4 Changements Climatiques

Le projet n'entraînera pas de modifications notables sur les aspects du changement climatique. La route permettra une meilleure fluidité du trafic, et une décongestion des traversées d'agglomération. Les émissions supplémentaires de CO₂ générées par l'augmentation de trafic seront réduites mais extirpées des agglomérations, par comparaison à la situation sans projet où le dégagement des émissions est concentré aux points de congestion et aggravé par les nombreux arrêts /démarrages. La plantation des bandes boisées sur près de 1600 ha le long du projet contribuera de plus à l'absorption des dégagements de CO₂. L'adaptation des dimensions des ouvrages hydrauliques aux risques évoqués dans la section précédente est prise en considération et fait partie intégrante du projet.

8) Programme de Suivi Environnemental et Social

8.1 Suivant les dispositions institutionnelles Tunisiennes, la responsabilité du suivi des réalisations du projet sera organisée et présidée par le MEHAT en tant que Maître d'Ouvrage, et dispose des capacités humaines expérimentées et des moyens techniques suffisants dans ces domaines. La Société Tunisie Autoroute (STA) est responsable de l'exécution des travaux pour le compte du Gouvernement Tunisien (Maître d'Ouvrage Délégué). L'Unité de Gestion et de Suivi du Programme autoroutier (UGSP) 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). Elle s'appuiera sur les services des délégations régionales de l'équipement, des CRDA régionales et des Services régionaux de Contrôle de l'Agence Nationale de Protection de l'Environnement (ANPE) sous la tutelle du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD). La STA 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.

8.2 Le Maître d'œuvre sera responsable de la prise en compte de la composante environnementale et sociale du projet et sera responsabilisé à cet effet. A son initiative, le contrat d'exécution des travaux contiendra la description des pénalités qui seront appliquées aux Entreprises 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.

8.3 Les mesures générales de chantier sont prises dans le Cahier des Charges des entreprises. 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...), sont intégrées dans les coûts du projet. Le PGES intègre aussi 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 questions de sécurité routière et le

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

respect des règles du code de la route, iv) sur les aspects de fonction des pistes latérales de desserte et des franchissements des cheptels.

9) Consultations Publiques et Diffusion de l'Information

9.1 Conformément aux textes réglementaires Tunisiens et aux dispositions qui prévalent pour les projets de catégorie 1, l'EIES a été réalisée sur le principe de la consultation publique et s'est appuyée, d'une part, sur des visites de terrain, l'exploitation des documents de base, et d'autre part, sur les entretiens avec les services techniques, les opérateurs économiques, les groupements socioprofessionnels, les populations riveraines, les autorités administratives au niveau des Gouvernorats et délégations ainsi que les représentants des populations (Omdas).

9.2 Lors des rencontres organisées, le contenu du projet et ses enjeux économique, social, culturel et environnemental ont été présentés aux personnes consultées. Les informations ont été par ailleurs collectées sur les villages et agglomérations avoisinantes. Les personnes consultées ont exprimé leur acceptation et la concrétisation du projet autoroutier lors de l'information publique tenue le 21 sept 2010 au siège de la Wilaya de Médenine. Ils suggèrent l'utilisation de la main d'œuvre locale pour l'exécution des tâches subalternes et recommandent également que le projet trouve des solutions aux problèmes liés à la sécurité routière sur la RN1 ainsi qu'aux franchissements piétons et des cheptels.

9.3 Lors du recensement, les personnes affectées ont été consultées. Les entretiens leur ont permis de s'impliquer au-delà de la simple collecte d'informations et ont exprimé entre autres, leurs attentes face aux dédommagements. La participation des concernés à l'enquête publique conduite en fin de cycle par les commissions de reconnaissance et de conciliation permettra l'expression des doléances et favorisera la transparence et l'équité lors du processus de compensation. La clôture de ces enquêtes enclenchera l'étape finale d'indemnisation pour l'acquisition des parcelles. Les aspects d'occupation temporaire ou de location des terrains poursuivront le même processus jusqu'à la réception des travaux, et la STA sera pleinement partie prenante, une fois le décret de concession, pour les sections nouvelles, promulgué.

9.10 Divers moyens de communication sont mis à contribution pour bien informer les personnes affectées par le projet, dont la mise à disposition du Plan d'Indemnisation, la diffusion d'annonces par voie radiophoniques en langues locales. La diffusion d'annonce de l'information publique ayant déjà été constatée.

10) Initiatives Complémentaires;

10.1 Suivant le code de l'environnement en Tunisie, L'ANPE sera partie prenante directement dans le contrôle environnemental du projet. Son action s'inscrira plus particulièrement dans le domaine de ses prérogatives institutionnelles, à savoir le contrôle des nuisances et des risques de pollutions (gestion des risques de pollutions éventuelles, effluents liquides, déchets solides dont bitumeux, etc.). Le CRDA gèrera les aspects forestiers (coupes d'arbre et plantations nouvelles), les risques d'érosion et les travaux de conservation des eaux.

10.2 Il est indiqué à la section 6.2.1 une compensation des expropriations pour les populations affectées par l'occupation spatiale de l'emprise. De ce fait, le Gouvernement a préparé un Plan de Réinstallation et e Compensation (PRC) pour faciliter 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 plan poursuit trois objectifs ; i) l'acquisition des terres par l'étude des alternatives viables dans la conception du projet, ii) la participation des personnes affectées dans la mise en œuvre des compensations, iii) que les activités de compensation soient conçues et exécutées en tant que programme de développement durable fournissant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

10.3 Les expropriations nécessitées par la libération de l'emprise, pour cause d'utilité publique, sur une largeur moyenne de 90 m de ces deux sections autoroutières et de leurs échangeurs concernent 11 bâtiments et environ 2500 ha de terres de cultures et de parcours, 10 bâtis pour la section Gabes – Médenine qui ne sont pas à usage d'habitation et 1 bâti sur la section que la Banque finance, à savoir, Médenine - Ras Jedir (poste de contrôle avancé des douanes) à 5 km de la frontière. Ces expropriations foncières se feront sans déplacement de personnes. Sur la section Médenine –Ras Jedir, les surfaces à exproprier appartenant à des privés totalisent 628 ha, et sont au nombre de 845. Le projet épargne tous les oasis et la plupart des aménagements hydro-agricoles situés dans la plaine de la Jeffara, sauf trois situées en limite sud de Ben Guerdane.

10.4 Ce plan prévoit la mise en place d'une commission de mise en œuvre du PRC qui n'est autre que la Commission de Reconnaissance et de Conciliation (CRC). Le PRC sera appuyé par des prestataires extérieurs tels que, experts du Ministère Domaines de l'Etat (MDE), des collectivités décentralisées. L'exécution du PRC est entièrement à la charge de l'Etat Tunisien. Les fonds destinés aux dépenses du plan proviennent du Ministère des Finances. Il fera l'objet de la réalisation d'une évaluation externe à la fin du projet sous la forme d'Audit. Ce plan d'indemnisation se réalisera de sorte qu'aucune personne ne perde de moyens de subsistance dans le cadre de ce projet. Des rapports de suivi confirmeront que les compensations ont été versées adéquatement

11) Conclusion;

En prenant en compte les impacts et les mesures identifiées, ce projet est jugé acceptable sur le plan environnemental et social. Des indemnisations sont prévues pour les **845** personnes concernées. Les consultations publiques organisées ont permis de constituer la liste détaillée de ces personnes avec précision (noms, adresses, valeur de la structure affectée, etc...). Les principaux thèmes découlant de l'analyse et de l'évaluation environnementale ont été traités, et aux impacts identifiés sont associées des mesures adéquates susceptibles de les compenser ou les réduire. Les terrassements relatifs à ces travaux seront limités et leur effet sur le couvert végétal est mineur. Les impacts positifs attendus à caractère économique, social et sécuritaire sont importants en termes de création d'emplois tant directs qu'indirects. Le projet est titulaire du certificat d'acceptation environnementale provisoire délivré par l'Agence Nationale de la Protection de l'Environnement (ANPE) du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Le paiement des indemnisations des personnes affectées est une conditionnalité au premier décaissement sur le prêt de La Banque au Gouvernement Tunisien.

Références

Les documents relatifs à l'Environnement transmis par le Ministère de l'Equipement de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT) sont :

- i) L'EIES en version définitive Aout 2010,
- ii) le Plan de Réinstallation et de Compensation octobre 2010
- iii) Le recensement détaillé effectué en sept 2010,
- iv) le Procès Verbal de la Consultation Publique, septembre 2010,
- v) Le Certificat de Conformité Environnementale provisoire, le 17 juillet 2010.

RÉSUMÉ DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

