

## ÉTUDE DE CAS: ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT - PASSAGE DE LA RIVIÈRE MKUZE A PHELENDABA

R. Millard, et S. le Hanie (1999)

### Objectifs de l'étude de cas

L'ÉIE de cette étude de cas a été effectuée par Environmental Impact Management Services (Pty) Ltd (EIMS) pour la Direction des routes d'Afrique du Sud (South African Roads Agency), Ministère des transports. La permission d'utiliser l'ÉIE a été accordée par Robert Millard, directeur d'EIMS, qui en est vivement remercié.

### 1. INTRODUCTION

L'Afrique du Sud a récemment vu l'introduction marquante de l'obligation d'effectuer une étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) sur les propositions de développement, par l'entrée en vigueur en 1997 des articles 21, 22 et 26 de la loi de 1989 sur la conservation de l'environnement. Ces règlements en matière d'ÉIE prévoient l'évaluation d'une gamme d'activités telles que la construction ou la modernisation des installations de production et d'approvisionnement en électricité et la récupération des terres situées en dessous du niveau de la haute mer. Ces activités comprennent aussi la construction ou la réfection des 'routes, voies ferrées, terrains d'aviation et structures et activités associées hors des limites des programmes d'aménagement urbain', où 'routes' signifie:

- n'importe quelle route classée route nationale aux termes de l'article 4(1)(a) de la loi sur les routes nationales de 1971 (Loi N° 74 de 1971), ainsi que toute partie d'une telle route; ou
- une 'route à péage', c'est à dire toute route dont les usagers doivent s'acquitter d'un droit; ou une autoroute nationale; ou
- une route provinciale numérotée et administrée par une autorité provinciale, ou une voie à grande circulation ou principale rue de collecte administrée par une municipalité ou une autorité locale; ou
- toute route située dans une zone désignée comme vulnérable ou considérée par l'autorité concernée comme vulnérable.

En outre, la Constitution elle-même confirme le droit des personnes à vivre dans un environnement qui ne nuise pas à leur santé ou leur bien-être. Pour finir, la loi récemment promulguée sur la gestion de l'environnement naturel (National Environmental Management Act - NEMA) cherche à 'assurer la gestion coopérative de l'environnement en mettant en place des principes de prise de décision sur les questions affectant l'environnement'. Il est donc clair que les conséquences des activités de développement doivent être prises en compte au cours du processus de prise de décision.

L'étude de cas choisie concerne une ÉIE relativement limitée, effectuée à l'occasion d'une proposition d'aménagement routier dans une zone importante pour sa bio-diversité. Paradoxalement, cette zone se caractérise également par une grande pauvreté et le manque de développement. L'étude de cas a été choisie pour illustrer certains principes clés de l'ÉIE en matière d'aménagement routier, dont:

- Comment adapter le processus d'ÉIE aux exigences de la prise de décisions;
- Les types de problèmes posés par un aménagement routier de ce genre;
- L'importance de la participation du public;
- L'importance de la mise en place des recommandations de l'ÉIE, par le biais d'un programme de gestion environnementale (PGE).

## 2. RÈGLEMENTS SUD-AFRICAINS EN MATIÈRE D'ÉIE

Le processus sud-africain d'ÉIE consiste essentiellement en trois éléments principaux : Portée, Évaluation et finalement Décision. La portée est le processus par lequel on détermine l'étendue de l'évaluation; elle comprend des consultations avec divers intéressés et avec le public, c'est à dire les 'parties intéressées et affectées' (PIA). Une fois la portée de l'évaluation déterminée, l'évaluation peut commencer à examiner toutes les questions posées. Ces questions sont étudiées pour déterminer si elles seront causes d'impacts, ainsi que l'importance, la durée et la signification de ces impacts. La dernière étape du processus est alors la décision, prise collectivement par toutes les autorités concernées, coordonnées par 'l'agent principal' et par les promoteurs du projet.

Dans le cadre de l'étude de cas, nous n'avons pas l'intention de décrire les règlements en détail mais plutôt de souligner deux principes importants. Le premier est le besoin de participation de la communauté, ce que le règlement décrit comme 'participation du public à certaines activités'. Le deuxième principe fondamental tient à ce que le processus prévoit la possibilité de prise de décision à la fin de la phase de Portée, si les autorités jugent que les impacts sont assez bien compris à ce moment-là pour pouvoir prendre une décision. La signification de ce deuxième principe consiste en ce que les règlements ÉIE deviennent alors positifs pour le promoteur sans compromettre d'aucune façon la protection de l'environnement.

## 3. AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

Le segment de la MR439 allant de la traversée de la rivière Mkuze à Phelendaba est la dernière section de l'accès touristique qui va de Hluhluwe à la frontière avec le Mozambique, puis à Maputo, qui ait encore une chaussée de gravier. Les aménagements proposés consistaient à moderniser cette route et le passage sur le marais Mozi adjacent, de la manière suivante:

- Goudronner la route existante, avec des déviations mineures à son tracé actuel;
- Construire un passage entièrement neuf sur le fond de la cuvette de Mozi - (norme de construction prévoyant l'inondation 1 an sur 50);

- Moderniser le pont au passage de la rivière inférieure Mkuze à la norme d'inondation 1 an sur 50;
- Moderniser la traversée de la rivière Mseleni à la norme d'inondation 1 an sur 50.

## 4. CONTEXTE

### 4.1 Environnement Biophysique

Le Maputaland, zone où l'aménagement proposé aurait lieu, est reconnu depuis longtemps comme une zone de grande diversité biologique. C'est aussi une zone qui a donné lieu à des controverses sur le plan de l'environnement, à la suite d'une ÉIE sur une proposition (ultérieurement rejetée) d'extension de l'exploitation minière de dunes. Les nombreux lacs de la région, dont le lac Ste Lucia, obligent à tenir compte d'importantes considérations hydrologiques. La végétation de la région est complexe et intéressante, caractérisée par un grand nombre d'espèces et décrite comme un 'point chaud' de la biodiversité en Afrique australe. Le marais Mozi, situé dans la région, était autrefois une voie d'eau peu profonde reliant Maputo à Ste Lucia. Les palmiers Ilala prolifèrent et sont une importante source de revenus pour les populations locales, qui produisent du vin de palme appelé injemane ou ubusulu.

La faune de la région est très nombreuse, avec 112 espèces de reptiles dont 20 sont considérés comme insuffisamment protégés et 7 menacés d'extinction à l'état sauvage. Aucune autre région d'Afrique du Sud ne possède une telle variété d'oiseaux tropicaux par rapport à sa superficie, avec 462 espèces notées. Parmi les 101 espèces d'avifaune d'Afrique du Sud ayant besoin d'être protégées, 47 se trouvent en Maputaland. Environ 102 espèces mammifères ont été notées dans la région.

### 4.2 Développement

Les Initiatives de Développement Spatial (IDS), outils importants de développement en Afrique du Sud, consistent en des programmes concertés visant à encourager de rapides investissements dans certaines zones désignées. L'IDS de Lubombo est une 'stratégie visant à convertir les ressources humaines et naturelles du territoire de Lubombo en une zone concurrentielle au plan international d'activités économiques et de croissance'. La MR439 constitue une infrastructure importante de l'IDS de Lubombo, avec les objectifs suivants:

- Dégager le potentiel économique de la région;
- Améliorer l'accès du nord-est du Maputaland pour les populations locales, les touristes et les activités commerciales;
- Assurer une liaison directe entre le nord du KwaZulu-Natal et le Mozambique.

Cette région possède un fort potentiel d'éco-tourisme, et grâce au retour de la paix au Mozambique et à la normalisation des relations politiques entre ce pays et l'Afrique du Sud, la route qui relie Hluhluwe et Farazela (sur la frontière avec le Mozambique) devient

de plus en plus utilisée pour le trafic touristique. Le revêtement actuel de la route n'est pas suffisant pour résister à l'augmentation de la circulation. La réfection de la route était également considérée comme une aide à apporter à l'une des communautés les moins développées d'Afrique du Sud.

### **4.3 Environnement social**

Le Maputaland est l'une des régions les plus pauvres et les plus sous-développées d'Afrique australe. Le chômage de la population active se monte à environ 38%, les emplois étant principalement dans les services du gouvernement. La plupart des gens pratiquent l'agriculture de subsistance. L'économie n'est pas bien différenciée, l'agriculture et la foresterie représentant presque 40% du PIB de la région. La région est dotée de riches attractions d'éco-tourisme, dont des réserves de faune, des réserves marines, des zones sauvages et des environnements estuariens. Le tourisme présente un potentiel certain d'accélération du développement.

## **5. QUESTIONS CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT**

### **5.1 Nouveau tracé**

En raison du potentiel éco-touristique des cuvettes de Mozi et Yenguenie et de la zone qui les sépare, et de la proximité de la forêt domaniale de Sodwana, le service de protection de la nature de KwaZulu-Natal (KZNNCS) a proposé un nouveau tracé de la route. Le service avançait également que le nouveau tracé fournirait un meilleur accès à la zone tribale de Kwa-Jobe, collectivité dont les revenus sont extrêmement faibles (R311 par an) et le taux de dépendance très élevé (15 personnes à charge par membre économiquement actif). Ce nouveau tracé a été appelé le tracé occidental.

### **5.2 Tracé oriental (existant)**

L'avantage principal de garder le tracé existant était que la plus grande partie de la superficie de la route prévue était déjà dégagée, donc les développements linéaires et autres dérangements étaient déjà présents. Le tracé existant était également moins coûteux car plus court. Les effets négatifs, cependant, de la traversée d'une forêt domaniale concernent les dangers que le trafic fait courir aux animaux sauvages, et les animaux sauvages au trafic, le braconnage opportuniste et le bruit de la route.

### **5.3 Tracé occidental (proposé)**

L'inconvénient principal présenté par ce tracé était le besoin de dégager environ 140 hectares de forêt sableuse adulte. En même temps, on hésitait à faciliter l'accès des bûcherons à la forêt, qui aurait causé sa détérioration. Certains avantages comprenaient l'élargissement d'un couloir de migration établi entre la réserve de faune de Mkuze et la forêt domaniale de Sodwana. Le tracé occidental aurait aussi éliminé le besoin de construire un passage sur le marais Mozi pour accéder à Kwa-Jobe.

#### 5.4 Réfection de la traversée du marais Mozi

La réfection proposée de la traversée aurait plusieurs impacts positifs dont la suppression des obstacles à la migration des poissons, l'amélioration de l'accès à Kwa-Jobe et l'augmentation de la fréquence des échanges d'eau, réduisant l'hypersalinité du lac Ste Lucia et améliorant les prises de poissons. Les impacts négatifs comprenaient la constriction du mouvement de l'eau, la possibilité d'effondrement des berges pendant les grandes inondations et la réduction de pression hydrologique sur le marais Mkuze pendant les inondations.

### 6. CONCLUSIONS DE L'ÉIE

Selon la conclusion qui a été tirée, le tracé oriental (existant) était préférable, notamment en raison de l'opposition véhémente au tracé occidental exprimée par les autorités tribales. Ceci ne signifiait pas que les impacts négatifs prévus du tracé oriental allaient être passés sous silence, surtout en ce qui concerne les effets négatifs potentiels de la traversée du marais Mozi. Pour cette raison, de strictes recommandations ont été incluses dans l'ÉIE sur l'adoption d'un programme sévère de gestion de l'environnement qui s'appliquerait à toutes les méthodes de construction.

### 7. CONCLUSIONS SUR L'ÉTUDE DE CAS

1. Elle fait ressortir la complexité de l'ÉIE quant à la dynamique des systèmes sociaux et naturels;
2. Elle indique l'importance de la participation du public pour tenir compte à la fois des désirs des communautés locales et des autres possibilités suggérées;
3. Une étude approfondie de la Portée s'est avérée suffisante pour la prise de décision, malgré la complexité des problèmes, sans avoir besoin d'une étude intensive et détaillée qui aurait eu de considérables implications sur le temps et les ressources;
4. Elle fournit une indication des problèmes qui sont à prévoir dans le cas de constructions routières en sites ruraux et écologiquement fragiles;
5. Elle souligne l'importance de la mise en place d'un programme de gestion environnementale (PGE) pour assurer que les recommandations contenues dans l'ÉIE sont appliquées pendant l'exécution du projet.

**Source: Millard R and S le Hanie (1999). Mkuze River Crossing to Phelendaba, Environmental Scoping. Report Project SAPR S58-040-01/1. Johannesburg: Environmental Impact Management Services.**