

**FICHE DE DONNÉES SUR LES MESURES DE SAUVEGARDE INTÉGRÉES  
ÉTAPE D'ÉVALUATION DU PROJET**

Rapport N°.: ISDSA1077

Date de rédaction/mise à jour : 20-Apr-2015

**I- INFORMATIONS DE BASE**

**1. Données de base du projet**

<b>Pays:</b>	Tunisie	<b>Identification du projet</b>	P146502
<b>Intitulé :</b>	TN-Projet des corridors de transport routier (P146502)		
<b>Chefs d'équipe :</b>	Vickram Cuttaree, Andrew Michael Losos		
<b>Date d'approbation du Conseil :</b>	08 Juillet 2015		
<b>Unité responsable :</b>	GTIDR		
<b>Secteur(s):</b>	Routes et autoroutes rurales et interurbaines (100%)		
<b>Thème(s):</b>	Services d'infrastructure pour le développement du secteur privé (50%), Développement des exports et de la compétitivité (30%), Intégration régionale (20 %)		
<b>Ce projet est-il traité sous OP 8.50 (Réhabilitation urgentes) ou OP 8.00 (Réponse rapide aux crises et urgences)?</b>			Non
<b>Données relatives au financement du projet (en millions de dollars USD)</b>			
Coût total du projet:	245.11	Total financé par la Banque:	200.00
Ecart :	0.00		
<b>Sources de financement</b>			<b>Montant</b>
Emprunteur			44.20
Banque internationale pour la reconstruction et le développement			200.00
Divers 1			0.91
Total			245.11
<b>Catégorie environnementale:</b>	B – Evaluation partielle		
<b>S'agit-il d'un projet répété?</b>	Non		
<b>S'agit-il d'un projet transféré ?</b>	Non		

**2. Objectifs de développement du projet**

Les objectifs de développement du projet consistent à : (i) réduire les coûts et le temps de transport et améliorer la sécurité routière sur des corridors sélectionnés entre les régions défavorisées et les régions plus développées en Tunisie et (ii) renforcer les capacités du Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de

l'Aménagement du Territoire en matière de gestion du patrimoine routier.

### **3. Description du projet**

Composante 1: Amélioration des corridors routiers. Le projet proposé contribuera à l'amélioration d'environ 145,5 km de tronçons routiers nationaux et régionaux à deux voies sur trois corridors routiers. Cette composante inclura : (i) 56 km de la route nationale 12 qui relie Sousse et Kairouan, (ii) environ 65 km de la route nationale 4 qui relie El Fahs et Siliana, et (iii) 24.5 km de la route régionale 133 qui relie Zaghouan à Tunis. Les travaux de génie civil comprendront l'élargissement et la réfection de tronçons de route, le cas échéant, la mise à niveau de 17 ponts et l'amélioration de 230 pontons, de 52 intersections, des panneaux de signalisation et la mise en œuvre d'autres mesures de sécurité routière.

Composante 2: Amélioration de la gestion du réseau routier. Le projet appuiera la transformation de la gestion du réseau routier et de la planification des investissements publics par le Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable. Cette composante est divisée en deux sous-composantes:

(a) Sous-composante 2.1: Le projet appuiera l'achat d'équipement de surveillance pour aider le Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable (MET) à mieux gérer le réseau routier national et régional. Le CETEC dispose d'un équipement datant des années 1960 à 1980 qui est obsolète. Il est donc indispensable que le laboratoire central de CETEC à Tunis, ainsi que les laboratoires régionaux de Sousse, Kairouan, Siliana et Zaghouan soit équipé avec un matériel moderne. L'équipement sera utilisé principalement pour soutenir le contrôle-qualité et la supervision des travaux. Le projet permettra également de financer l'achat de six véhicules pour la supervision des travaux de génie civil sur le réseau routier. L'utilisation de l'équipement financé par le prêt ne sera pas limitée au projet. Bien qu'il existe des laboratoires professionnels privés, leur nombre limité pour assurer une concurrence adéquate, et le rôle de des institutions publiques sera de pallier cet écart. Le plan à long terme est de permettre une situation où le secteur privé aura un rôle renforcé dans le contrôle-qualité de la route, mais l'équipement proposé répondra aux besoins immédiats à l'appui de contrôle de la qualité au-delà du projet.

(b) Sous-composante 2.2: Le projet appuiera le renforcement institutionnel du MET dans sa transition de modèles managériaux traditionnels de gestion des actifs routiers vers un système de gestion des actifs factuel, ayant pour support les technologies de l'information. Les activités comprendront notamment: (i) la conception et la mise en œuvre d'outils de prise de décision afin de mieux entretenir les routes et mieux gérer les dépenses publiques des routes, y compris dans les régions défavorisées; (ii) l'examen du rôle du secteur public et privé dans la gestion du secteur, y compris l'utilisation de contrats de performance pour la réhabilitation et l'entretien des routes; et (iii) le renforcement des capacités du personnel de gouvernement et le secteur privé (industrie contractuelles) sur la gestion moderne et contrats de performance. Le projet suivra la mise en œuvre de cette activité, qui devrait être achevée d'ici décembre 2016.

### **4. Zone couverte par projet et caractéristiques physiques saillantes pertinentes pour l'analyse des sauvegardes (si l'information est disponible)**

Le projet financera 3 corridors de routes, incluant (i) 57 km de la route nationale 12 entre Sousse et Kairouan, (ii) à environ 65 km de la route nationale 4 entre El Fahs et Siliana, et (iii) 24,5 km de la route régionale 133 entre Zaghouan et Tunis. Les travaux de génie civil comprendront l'élargissement et la modernisation des sections de la route si nécessaire, la mise à niveau de 17 ponts et l'amélioration de 230 pontons, 52 intersections de la route, des panneaux de signalisation et l'installation d'autres dispositifs de sécurité routière.

Il existe des droits de passage pour la route nationale 12 et la route régionale 133 et cela est suffisant le long des routes rurales, même si l'acquisition de terrains supplémentaires sera probablement nécessaire, en particulier pour l'amélioration des intersections de la route. Peu d'empiètement a été identifié lors des études; sur la RN12 et

RR133 le recensement a confirmé que moins de 10 structures (non résidentielles) et certaines clôtures construites dans le droit de passage seraient touchés. Les impacts sur la RN4 seront moins importants du fait que la route est située dans une zone moins peuplée. Dans les zones urbaines et semi-urbaines, les pistes seront soit déjà doublées, ou ne le seront pas en évitant ainsi le besoin de réinstallation physique. Il n'y a pas d'habitats naturels connus le long de la route nationale 12 et la route régionale 133, mais la réduction d'arbres le long des tronçons des routes nécessitera des mesures pour atténuer l'impact environnemental. Certains tronçons de la RN4 traversent des terres boisées et certaines sections de la superficie forestière seront affectées dans l'élargissement de cette route, notamment au Djebel Mansour.

## 5. Spécialistes de sauvegardes environnementales et sociales dans l'équipe

John R. Butler (GSURR)

Rebecca Emilie Anne Lacroix (GSURR)

Ruma Tavorath (GENDR)

6. Politiques de sauvegardes	Déclenchées?	Explication (Optionnel)
Evaluation environnementale OP/BP 4.01	<b>Oui.</b>	<p>Cette politique est déclenchée du fait que des impacts négatifs sont susceptibles d'affecter l'environnement si la mise à niveau et / ou la réhabilitation de certaines routes ne sont pas correctement planifiées, conçues ou construites. Les impacts environnementaux peuvent être liés à une mauvaise gestion des questions liées à la réhabilitation du site; les déchets de construction et les débris; la stabilité des pentes, l'érosion des sols et le contrôle des sédiments; poussières diffuses, le bruit, les déversements et autres émissions; les eaux pluviales et le ruissellement des eaux usées, etc.</p> <p>L'impact environnemental de la coupe d'arbres économiques et non-économiques qui bordent les tronçons de routes devront faire l'objet de mesures d'atténuation appropriées. Les questions de santé et sécurité au travail pour les ouvriers construisant les routes et les piétons ainsi que la sécurité routière auront également besoin d'une gestion, en particulier dans les zones urbaines.</p>
Habitats Naturels OP/BP 4.04	<b>Non</b>	<p>Il n'y a pas d'habitats naturels enregistrés ou connus dans la zone du projet et aucun impact négatif prévu. Les impacts potentiels sur les habitats naturels, le cas échéant, seront définis dans l'ESIA/ESMP.</p>
Forêts OP/BP 4.36	<b>Oui</b>	<p>Une des routes, RN4 va passer à travers un site de terres boisées. L'élargissement de cette route aura un impact sur certaines sections de</p>

		la couverture forestière, et la politique déclenchée permettra d'assurer que les mesures de vigilance appropriées sont prises pour remédier à ces impacts.
Lutte antiparasitaire OP 4.09	<b>Non</b>	Il n'est pas envisagé de se procurer ou d'utiliser des pesticides dans le cadre du projet.
Patrimoine culturel OP/BP 4.11	<b>Non</b>	Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur le patrimoine culturel physique. Cependant, le cas échéant, les procédures seront décrites respectivement dans l'ESMP et l'ESMF pour préserver les ressources culturelles pouvant être découverts lors de travaux ou de services fournis dans le cadre du projet en vertu de l'un de ses composants.
Populations autochtones OP/BP 4.10	<b>Non</b>	
Réinstallation involontaire des populations OP/BP 4.12	<b>Oui</b>	<p>La politique est déclenchée parce que l'amélioration des trois corridors routiers nécessitera l'acquisition de terres sur de petites bandes de terre le long des trois routes. L'acquisition de terres impliquera principalement les terrains agricoles, et seulement quelques structures permanentes ou semi-permanentes seront touchées. L'identification des terrains touchés a été réalisée pour les deux routes dont la conception technique a été achevée sera prête par l'Evaluation (RN12 et RR133).</p> <p>Deux plans d'action de réinstallation (RAP) ont été préparés conformément à l'OP 4.12 pour assurer l'application des politiques de sauvegarde pour la route nationale 12 et la route régionale 133. Pour ces deux routes, 510 personnes au total sont touchées par le projet et moins de 10 structures non résidentielles sont affectées. Aucune réinstallation physique des ménages ne sera nécessaire. 7 vendeurs informels seront déplacés de quelques mètres. Ils seront en mesure de maintenir leur commerce; leur infrastructure ou le revenu ne seront pas affectés négativement.</p> <p>Lors du recensement et de la consultation publique, certains vieux problèmes ont été identifiés pour les routes RR133, RN12 ainsi qu'un détour hors RN12. Le détour ne fait pas partie du projet, mais il peut y avoir des</p>

		<p>empiètements avec le PAP. Les informations préliminaires indiquent que ces problèmes respectivement, 10, 157 et 10 tronçons sur les trois routes. Un audit et un plan d'action sont en cours de préparation afin que les personnes touchées reçoivent une compensation en conformité avec la PO 4.12.</p> <p>Un cadre de politique de réinstallation a été préparé pour guider la préparation des RAP et de veiller à l'application des politiques de sauvegarde appropriées sur la troisième route dont la conception technique sera connu lors de la mise en œuvre (RN4).</p>
Sécurité des barrages OP/BP 4.37	<b>Non</b>	Le projet ne financera pas la construction ou la réhabilitation des digues, comme défini dans cette politique.
Projets relatifs aux voies d'Eaux Internationales OP/BP 7.50	<b>Non</b>	Aucune des routes du projet ne devrait figurer dans les cours d'eau internationaux.
Projets dans des zones en litige OP/BP 7.60	<b>Non</b>	Aucune des routes du projet ne devrait figurer dans les zones en litige.

## II. Principaux problèmes de sauvegarde et prise en charge

### A. Liste des principaux problèmes de sauvegardes

#### 1. Décrivez tous les problèmes de sauvegarde et les impacts associés au projet proposé. Identifiez et décrivez tout impact potentiel à grande échelle, significatifs et / ou irréversibles :

Le présent projet est classé en Catégorie environnementale B, car il va soutenir la réhabilitation des routes existantes dans le droit de passage avec des changements minimes de l'alignement déjà existant. Ceci est associé aux risques environnementaux qui ne sont pas significatifs et ont des mesures d'atténuation bien définies. Les principaux types d'impacts négatifs potentiels qui pourraient se produire en raison de la mise en œuvre du projet sont:

- La production de déchets de construction solides et liquides;
- La poussière, le bruit et les vibrations dues à l'utilisation de machines de construction (phase de construction), et en raison de l'augmentation de la densité du trafic (phase d'exploitation);
- La pollution de l'air par les gaz d'échappement et la poussière;
- Les dommages au sol en raison de travaux d'excavation et de construction;
- La contamination due à des déversements accidentels de carburant et lubrifiants sol;
- La pollution de l'eau due à la mauvaise gestion des déchets et les déversements accidentels de carburant et de lubrifiant
- les questions liées à la sécurité au travail et celle des piétons et de la circulation pendant la phase de construction.
- La suppression d'environ 2500 arbres lors de l'élargissement des trois routes
- L'acquisition de petites bandes de terre le long des trois routes (. Affectant 510 personnes affectées par le projet, ou PAP, sur la RN12 et RR133 nettement moins impacts sont attendus sur la RN4)
- La suppression d'environ 10 structures et certaines clôtures construites dans le droit de passage sur la RN12 et la RR133

Les impacts ci-dessus seront minimisés ou atténués par la mise en œuvre des mesures prévues par les plans

d'action de gestion environnementale et sociale et de réinstallation, lesquels seront suivis par la DGPC
<b>2. Décrivez tous les impacts potentiels indirects ou à long terme liées aux activités futures prévues dans la zone du projet:</b>
<p>Les impacts positifs potentiels comprennent l'amélioration de la fluidité du trafic et des effets de congestion d'atténuation (des émissions de perte de temps, réduite en raison de la réduction des temps d'attente), assurer une meilleure sécurité routière (moins d'accidents, passages piétons plus sûrs) et offrir des possibilités d'emploi à la main-d'œuvre locale. Cette connectivité améliorée se traduira par l'amélioration des possibilités d'emploi et de l'accès et l'opportunité de renforcer les revenus des entreprises due à une circulation plus facile et l'augmentation de la population.</p> <p>L'impact potentiel à long terme pourrait comprendre une amélioration de la circulation des véhicules et de l'impact du bruit associé, en particulier autour des zones habitées qui devraient être atténués par la mise en œuvre de mesures spécifiques, telles que les barrières sonores et de sécurité.</p>
<b>3. Décrivez toutes les alternatives du projet (le cas échéant) considérées pour aider à éviter ou à minimiser les impacts négatifs.</b>
<p>Le projet proposé ne comprend pas de nouveaux développements; il financera l'élargissement et la réfection des routes existantes, par conséquent, aucune autre solution n'a été envisagée. Il servira à financer la modernisation des ponts et l'amélioration de carrefours, les panneaux de signalisation et la mise en œuvre d'autres mesures de sécurité.</p>
<b>4. Décrivez les mesures prises par l'emprunteur pour traiter des questions de politique de sauvegarde. Évaluez la capacité de l'emprunteur de planifier et de mettre en œuvre les mesures décrites.</b>
<p>La DGPC a réalisé des évaluations d'impact environnemental et social sur les trois routes identifiées et les projets de plans de gestion environnementale et sociale (PGES) pour RN4, dans la mesure où le tracé de la route exacte n'a pas encore été décidé. La DGPC a préparé un cadre de politique de réinstallation (RPF) pour assurer l'application des politiques de sauvegarde appropriées et pour guider la préparation des plans d'action de réinstallation (RAP).</p> <p>Les PGES et RPF ont été consultés avec les parties prenantes au niveau politique et divulgués sur le site de l'Emprunteur et sur InfoShop en Décembre 2014. Le site spécifique de RN4 sera préparé après que l'alignement de la route aura été finalisé et que le processus de consultations et de la divulgation aura été achevé. Les plans de gestion environnementale et sociale (PGES) pour RN 12 et RN 133 ont été achevés en coordination avec l'équipe de conception de la route. En plus des mesures d'atténuation environnementales, les PGES comprennent les dispositions institutionnelles pour la surveillance, le reporting et le suivi et les exigences de formation et de coordination entre les multiples parties prenantes. Les outils d'examen pour les procédures de découvertes fortuites ont été inclus pour la sauvegarde des ressources culturelles pouvant être découvertes. Les plans d'action de réinstallation pour les RN12 et RR133 ont également été complétés conformément aux OP 4.12. La DGPC a accueilli des consultations spécifiques au site sur les projets de documents (PGES et CGES) avec toutes les parties concernées et affectées (y compris les communautés, les propriétaires terriens et les utilisateurs des terres, d'autres organismes concernés aux niveaux national et local, etc.) et les commentaires ont été intégrés dans la conception du projet et PGES / RAP. Les versions finales des PGES / CGES ont été divulguées sur le site de l'Emprunteur et sur des sites spécifiques de projet pour un accès facile par toutes les parties prenantes avant l'évaluation. La Banque a également divulgué les deux PGES et CGES sur l'InfoShop. Les PGES seront intégrés dans les conceptions et les documents d'appel d'offres des entrepreneurs et des documents de mise en œuvre et seront suivis afin d'assurer que les mesures de vigilance sont strictement respectées. La mise en œuvre des plans d'assainissement fait partie intégrante de la surveillance globale du projet et une évaluation indépendante sera effectuée après le versement des compensations pour assurer qu'il n'y a aucun paiement ou problème en suspens.</p> <p>Un système rigoureux de règlement des griefs a été mis en place pour permettre les feedbacks provenant des personnes affectées par le projet, y compris les questions liées à la réinstallation involontaire. Le GRM est décrit</p>

dans le PGES / CGES ainsi que dans le PGES/ RAP du projet. Des brochures détaillant le processus de GRM ont été distribuées lors des consultations publiques.

La DGPC a travaillé avec d'autres IFI, y compris la Banque africaine de développement et la Banque européenne d'investissement, mais pas avec la Banque mondiale au cours des dernières années et ne dispose, par conséquent, pas de suffisamment de connaissances sur les exigences en matière de sauvegarde de la Banque mondiale. Prise en charge étendue a donc été offert par la Banque au cours de la préparation des documents nécessaires garanties. Le MET a démontré une forte appropriation de répondre aux exigences de la Banque, qui est attestée par les préparant le Cadre de politique de réinstallation (FPR) en interne, de participer activement à des séances d'information et de formation et ayant désigné des points focaux sociaux et environnementaux pour préparer et mettre en œuvre la sociale et des garanties environnementales.

La DGPC devra recruter à temps plein un spécialiste environnemental et social pour soutenir l'équipe de projet au cours de la mise en œuvre et la supervision et pour assurer la conformité avec PGES et RAP. La provision budgétaire est incluse dans les PGES pour la formation technique de l'équipe de projet de l'emprunteur au niveau national et au niveau local dans les aspects environnementaux de la conception de la route, mise en œuvre, le suivi, le reporting et la maintenance. Ces mesures permettront de renforcer la capacité de la DGPC de gérer les impacts environnementaux et sociaux dans le respect des meilleures pratiques internationales dans le futur. Les principaux spécialistes du personnel de la DGPC des problèmes de réinstallation / environnementaux et sociaux lors de la préparation du projet ont été affectés à l'unité du projet (PIU) pour gérer ces questions, et un mécanisme de règlement des griefs est en place pour offrir aux citoyens touchés par le projet, de multiples points de contact pouvant traiter leurs préoccupations.

**5. Identifiez les principales parties prenantes et décrivez les mécanismes de consultation et d'information sur les politiques de sauvegarde, en insistant sur les personnes susceptibles d'être touchées.**

Les principales parties-prenantes du projet sont la DGPC, les municipalités locales et d'autres organismes gouvernementaux. Leurs rôles et responsabilités respectifs sont clairement énoncés dans le CGES et le PGES. Les communautés locales et les usagers de la route sont les bénéficiaires directs du projet. Une gamme plus large de la population de la Tunisie bénéficiera à plus long terme de l'augmentation prévue accès aux opportunités économiques et sociales ainsi que l'amélioration de la sécurité routière.

Consultations sur le PGES et le CGES ont eu lieu le 26 décembre à Tunis. Les principales parties prenantes identifiées dans le CGES et le CPR ont été invitées, même si la consultation était également ouverte aux membres du public et comprenait des représentants d'ONG environnementales. Les questions et commentaires soulevés, ainsi que les réponses donnés sont inclus en annexe dans le CGES. Celui-ci a été divulgué dans le pays le 1er décembre et le CGES devrait être divulgué en Février sur le site Web de la DGPC. Lors de la préparation des plans d'assainissement, des consultations ont eu lieu avec les personnes affectées par le projet, des représentants de la société civile ainsi que les ONG opérant dans la région. La DGPC a accueilli des consultations spécifiques sur les sites des projets PGES et RAP en Mars 2015, avec tous les acteurs concernés et touchés (y compris les communautés, les propriétaires terriens et les utilisateurs des terres, d'autres organismes concernés aux niveaux national et local, etc.). Les commentaires ont été incorporés dans les documents et ont été divulgués dans le pays et dans l'InfoShop en version française.

Le GRM a été conçu pour gérer les questions sociales et environnementales, ainsi que les préoccupations et les plaintes liées au projet. La DGPC est responsable de la mise en place, du maintien et du suivi. Une variété de canaux sera disponible pour le contact des personnes affectées et les autres parties prenantes (en personne, par téléphone, par courrier et / ou par courriel au niveau central local et / ou). Une brochure détaillée a été produite et mise à la disposition des personnes touchées par le projet lors des consultations publiques.

***B. Exigences de divulgation***

<b>Evaluation environnementale/Audit/Plan de gestion /Autre</b>	
Date de réception par la Banque	24-Mar-2015
Date de soumission à InfoShop	23-Avr-2015
Pour les projets de catégorie A, la date de la distribution du Résumé exécutif de l'EA aux Administrateurs.	
Divulgation « dans le pays »	
Tunisie	23-Avr-2015
<i>Commentaires:</i> Publié sur le site Web du ministère de l'Equipeement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire: <a href="http://www.mehat.gov.tn/">http://www.mehat.gov.tn/</a>	
<b>Plan d'action / Cadre / politique/Réinstallation</b>	
Date de réception par la Banque	24-Mar-2015
Date de soumission à InfoShop	23-Avr-2015
Divulgation « dans le pays »	
Tunisie	23-Avr-2015
<i>Commentaires:</i> Publié sur le site Web du ministère de l'Equipeement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire: <a href="http://www.mehat.gov.tn/">http://www.mehat.gov.tn/</a>	
<b>Si le projet déclenche les politiques de lutte antiparasitaire et de patrimoine culturel physique, les problèmes respectifs sont à traiter et divulguer dans le cadre de l'évaluation environnementale / Audit / ou EMP.</b>	
<b>En cas de non-divulgation des documents susmentionnés, fournir la justification :</b>	

**C. Indicateurs u respect de la conformité au niveau des entreprises**

<b>OP/BP/GP 4.01 – Evaluation environnementale</b>	
Le projet requiert-il un rapport EA (incluant EMP) report?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
Si oui, l'Unité régionale de l'environnement ou le directeur sectoriel (PM) a-t-il revu et approuvé le rapport d'évaluation environnementale?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
Les coûts et responsabilités pour la EMP sont-ils inclus s dans le crédit / prêt?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
<b>OP/BP 4.12 – Réinstallation involontaire</b>	
Un plan de réinstallation/ plan succinct/cadre politique/cadre du processus (selon le cas) a-t-il été préparé ?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
Si oui, l'unité régionale responsable des sauvegardes ou le manager sectoriel ont-ils revu le plan ?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
<b>OP/BP 4.36 - Forêts</b>	
L'analyse sectorielle des questions et problèmes institutionnels a-t-elle été effectuée ?	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input checked="" type="checkbox"/>
La conception du projet comprend-elle des mesures satisfaisantes pour	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>

surmonter ces contraintes?	
Le projet finance-t-il la récolte commerciale, et si oui, faut-il inclure des dispositions pour le système de certification?	Oui [ ] Non [X] NA [ ]
<b>Politique de la Banque sur la divulgation des informations</b>	
les documents concernant les politiques de sauvegardes concernées ont-ils été envoyés à l'InfoShop de la Banque ?	Oui [X] Non [ ] NA [ ]
Les documents pertinents ont-ils été divulgués dans le pays dans un lieu public, sous un format et dans une langue compréhensibles et accessibles aux groupes affectés par le projet et les ONG locales?	Oui [X] Non [ ] NA [ ]
<b>Toutes les politiques de sauvegardes</b>	
Un calendrier satisfaisant a-t-il été établi ainsi qu'un budget et des responsabilités institutionnelles claires, pour la mise en œuvre des mesures liées aux politiques de sauvegarde ?	Oui [X] Non [ ] NA [ ]
Les coûts liés aux mesures de politiques de sauvegardes ont-ils été inclus dans le coût du projet ?	Oui [X] Non [ ] NA [ ]
Le système de suivi et d'évaluation du projet comprend-il la surveillance des impacts de sauvegarde et mesures liées aux politiques de sauvegarde?	Oui [X] Non [ ] NA [ ]
Des dispositions de mise en œuvre satisfaisantes ont-elles été convenues avec l'emprunteur et également reflété de manière adéquate dans les documents juridiques du projet?	Oui [X] Non [ ] NA [ ]

### III. APPROBATIONS

Chef(s) d'équipe :	Nom(s): Vickram Cuttaree, Andrew Michael Losos	
<i>Approuvé par:</i>		
Conseiller pour les sauvegardes:	Nom:	Date:
Directeur sectoriel:	Nom:	Date: