

Simfer SA

---

## Projet Simandou

L'installation de déchargement maritime  
(Marine Offloading Facility)

Etude d'Impact Sociale et Environnementale (EISE)

Résumé non technique



# Contents

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>NTS-1</b>
<b>2</b>	<b>Le projet</b>	<b>NTS-1</b>
<b>3</b>	<b>Environnement à l'état initial</b>	<b>NTS-3</b>
	3.1 Données physiques à l'état initial	NTS-3
	3.2 Environnement biologique à l'état initial	NTS-4
	3.3 Environnement humain à l'état initial	NTS-5
<b>4</b>	<b>Récapitulatif des impacts et des mesures d'atténuation</b>	<b>NTS-5</b>
<b>5</b>	<b>Prochaines étapes</b>	<b>NTS-8</b>



## 1 Introduction

Ce document est un résumé non technique d'une Etude d'impact social et environnemental préparée pour les premiers travaux de construction associés au Projet Simandou. Le Projet Simandou est un projet d'extraction du minerai de fer à grande échelle en Guinée, en Afrique de l'Ouest, organisé par Simfer S.A. (Simfer), un membre du groupe Rio Tinto. Simfer détient une concession minière pour la partie sud de la chaîne du Simandou, située dans le sud-est de la Guinée, en partenariat avec la Société Financière Internationale et le Gouvernement de Guinée. Le Projet Simandou inclut également une ligne ferroviaire transguinéenne et un port en eau profonde pour l'exportation du minerai de fer. Les principales activités de construction du Projet Simandou devraient débuter en 2012. Les premiers travaux de construction incluront : le développement et la mise en fonctionnement initiale de l'installation de déchargement maritime, avec un hébergement temporaire des travailleurs, une carrière et une combinaison de nouvelles routes et de réfection des routes existantes. L'ensemble de ces activités constitue « le Projet ». L'objectif de ce rapport d'EISE est triple :

- fournir des informations sur les développements proposés ;
- expliquer comment les développements proposés ont été planifiés et conçus pour minimiser le risque de répercussions sociales et environnementales ; et
- expliquer comment les développements proposés ont été planifiés et conçus pour maximiser les bénéfices.

Ce résumé non technique met en évidence les composants fondamentaux du Projet et les principaux points sensibles à l'état initial risquant d'être affectés par le Projet. Il récapitule les impacts clés et explique les mesures prévues pour empêcher, réduire, remédier à ou compenser les impacts négatifs. Plusieurs impacts à moindre échelle s'imposeront aussi. Ils sont traités en détail dans le rapport de l'EISE, qui comporte également une description des mesures permettant de les éviter et de les réduire. Les études de l'EISE ont été entreprises par une équipe internationale coordonnée par Simfer comprenant plusieurs spécialistes internationaux et guinéens.

## 2 Le Projet

Le « Projet » comprend une installation de déchargement maritime (MOF), une carrière, de nouvelles routes et la réfection de routes existantes (voir *Figure 1*). Le MOF sera composé d'hébergements pour les travailleurs, de parcs de stockage, d'une vaste zone de dépôt, et de zones d'approvisionnement en carburant et de stockage. Elle sera située à proximité de l'estuaire de la rivière Morébaya, dans le sous-district de Maferinya, juste au nord de l'Île Kabak. Le MOF facilitera l'importation des matériaux et de l'équipement requis pour la construction de la mine principale, du chemin de fer et de l'ensemble portuaire. La carrière, prévue sur un site de 19 hectares d'affleurements rocheux, fournira les rochers et les pierres concassés nécessaires à la construction de l'ensemble portuaire.



- Principal Road / Route Principale
- - - Upgrading of Existing Road /  
Modernisation des Routes Existantes
- - - New Road Corridor (Tentative Alignment) /  
Nouveau Routier (Alignement Provisoire)



CLIENT: **Simfer SA**

SIZE: **A4**

TITLE: **Figure 1  
Project Setting / Definition du projet**

ERM

DATE: 14/11/2011	CHECKED: MK	PROJECT: 0131299
DRAWN: GN	APPROVED: KR	SCALE: As scale bar

SOURCE: NASA Landsat Program, 2003  
PROJECTION: WGS 1984 UTM Zone 28N

DRAWING: **po\_PMOF\_Non\_Tech.mxd**

REV: **0**

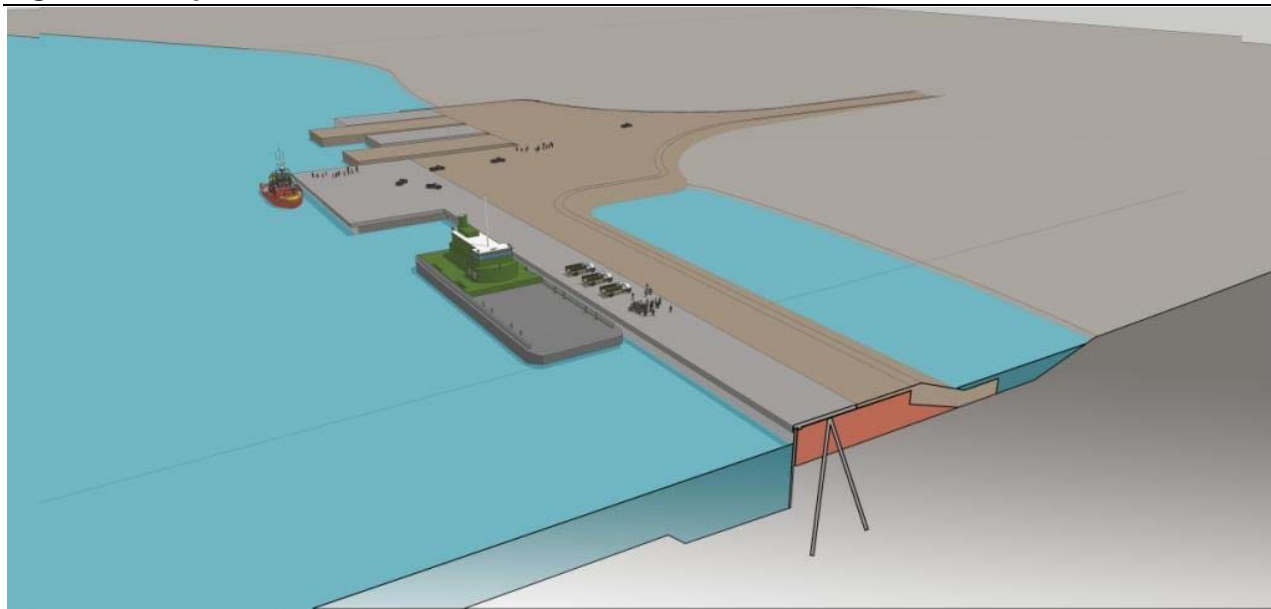
Le MOF s'étendra sur environ 1,9 km<sup>2</sup>, dont 1,35 km<sup>2</sup> seront consacrés à la zone de dépose. Un chenal d'accès au MOF sera dragué, ce qui générera quelque 14 millions de m<sup>3</sup> de déblais. Le chenal mesurera 100 m de large et environ 24 km de long. Le rejet des déblais sera effectué en mer, dans un lieu approprié. Une main d'œuvre maximale de 350 personnes sera nécessaire pour la construction du MOF. Au plus fort des opérations, le MOF emploiera jusqu'à 100 personnes, et on pourra compter 500 chargements de véhicules quittant le site tous les jours.

La construction du MOF devrait durer 16 mois. L'installation devrait être partiellement fonctionnelle en juin 2012 et entièrement opérationnelle en mai 2013. Pour profiter de toute la capacité du MOF aussi rapidement que possible, les activités de construction se dérouleront progressivement :

- La phase 1 impliquera le défrichage des terres afin d'établir une zone de dépose ; la construction d'une rampe de débarquement/roulage des barges ; une route d'accès ; la construction d'un camp temporaire pour les ouvriers (il pourra s'agir d'un camp à terre ou d'une barge d'hébergement amarrée sur la rivière Morébaya) ; et l'introduction de péniches de débarquement à tirant d'eau réduit pour le déchargement initial de l'équipement destiné à la construction du restant du MOF.
- La phase 2 impliquera la réfection de la route publique reliant Maferinya au site du MOF ; la construction de jusqu'à 40 km de nouvelles routes reliant le MOF à l'emplacement proposé pour le parc de stockage du port et à une chaussée proposée sur l'Île de Matakang ; le dragage initial d'un chenal d'approche et l'élimination des déblais de dragage ; l'établissement et l'exploitation d'une carrière et de fosse d'emprunt ; la construction d'un quai ; la création d'aires en dur ; l'installation d'équipements pour l'évacuation des eaux, la gestion des déchets, l'approvisionnement en eau, l'alimentation en électricité et le stockage ; et la construction de bureaux.
- La Phase 3 comprendra l'approfondissement du chenal d'approche par dragage, ainsi que l'élimination des déblais de dragage.

À la fin de la construction du port principal, le MOF devrait rester en service, mais toute activité ultérieure sera étudiée dans le cadre de l'EISE du Projet Simandou principal. La présente EISE couvre la période de construction et les trois premières années d'exploitation.

**Figure 2 Représentation du MOF**



### **3 Environnement à l'état initial**

#### **3.1 Données physiques à l'état initial**

La zone du Projet se trouve dans la région côtière au nord de l'Île Kabak, à environ 35 km au sud de la capitale Conakry. La région côtière a un climat tropical de mousson, caractérisé par de fortes précipitations pendant la saison des pluies et une forte aridité pendant la saison sèche. La zone en

question présente deux affleurements rocheux qui dominent le paysage, dont le plus grand devrait héberger la carrière, des mangroves bordant la rivière Morébaya et plusieurs criques, des zones de rizières cultivées (« *Bogoni* »), des prairies incultes et des aires d'arbres plantés et naturels. Les sols sont argileux à proximité de la rivière et le long des criques de la mangrove. Des sols rougeâtres abondent plus loin dans les terres et à l'intérieur du corridor des routes proposées. L'eau souterraine et l'eau de surface sont généralement inaptes à la consommation humaine car saumâtres, mais autrement de bonne qualité.

La salinité estuarienne et marine est contrôlée par le mélange de l'eau douce du système fluvial et de l'eau de mer. Tout le long de la côte guinéenne, la salinité diminue pendant la saison des pluies en raison de l'apport accru d'eau douce. Le niveau de turbidité est le plus élevé dans les zones en amont et diminue à l'approche de la mer. Le niveau de turbidité est également considérablement plus élevé pendant la saison sèche par rapport à la saison pluvieuse. Comme dans de nombreuses autres rivières de basse terre guinéennes, la forte charge de limon a provoqué la création de bancs de sable dans l'embouchure de la rivière qui sont immergés par la marée.

### **3.2 Environnement biologique à l'état initial**

Il n'existe aucune zone nationale ou internationale protégée à proximité de la zone du Projet.

Les habitats terrestres situés dans la zone d'étude comprennent savane, forêt de basse terre secondaire, terres cultivées/en jachère, affleurements rocheux et zones humides. Dans les zones de basse terre, une grande partie des forêts denses et des mangroves a été dégagée et utilisée pour la riziculture. Les forêts restantes sont principalement des forêts plantées, notamment d'arbres fruitiers et de palmiers à huile. Les affleurements rocheux sont caractérisés par un habitat unique avec des espèces végétales spécifiques. Les habitats aquatiques comprennent les mangroves, les marais salants, ainsi que la côte rocheuse, les bancs de sable et les plages. Les mangroves sont considérées comme étant particulièrement importantes car elles fournissent un habitat aux oiseaux migrateurs et au lamantin ouest-africain, ainsi que des aires de frai et d'alevinage pour diverses espèces de poissons et de crevettes. Elles stabilisent également les sédiments de fond et protègent le littoral des effets de l'érosion. Les huîtres des côtes rocheuses et des mangroves sont utilisées pour l'alimentation.

Outre un grand nombre d'espèces courantes, plusieurs espèces d'intérêt pour la conservation ou le commerce risquent d'être présentes dans la zone du Projet. Les espèces ou types d'espèces principaux d'intérêt pour la conservation sont répertoriés ci-dessous.

- Des informations provenant des villageois locaux suggèrent que le lamantin ouest-africain et le dauphin à bosse de l'Atlantique sont régulièrement aperçus dans les eaux littorales et donc susceptibles d'être occasionnellement présents dans l'embouchure de la rivière Morébaya, et notamment dans les criques de mangrove de plus grande taille.
- Plusieurs espèces d'oiseaux d'intérêt pour la conservation sont présentes dans la région, bien que certaines ne soient pas uniques au site du Projet et aient d'importantes aires de répartition. Des oiseaux migrateurs en provenance de l'Europe utilisent généralement les zones intertidales, les marais salants et les mangroves en hiver. De nombreuses espèces d'oiseaux résident également toute l'année durant dans les mangroves et les zones de forêt.
- Plusieurs espèces de tortues de mer et de crocodiles sont connues pour être présentes le long de la côte guinéenne. Bien que ces espèces puissent être présentes, elles n'ont pas été observées dans l'estuaire. Les plages situées à proximité de l'embouchure de la rivière seront probablement soumises à trop de perturbations pour permettre des activités importantes de nidification des tortues.
- La guitare de mer fousseuse et le requin à nez pointu ont été enregistrés dans les enquêtes menées dans le cadre de l'EISE. Plusieurs autres espèces de requins et de raies peuvent également être présentes dans les eaux littorales et côtières, notamment dans l'estuaire de la rivière Morébaya.

Aucun mammifère terrestre présentant un intérêt de conservation n'a été recensé, mais plusieurs espèces communes de chauve-souris et de rongeurs, ainsi que des patas, peuvent utiliser la zone plus vaste du Projet.

Les espèces d'intérêt commercial comprennent des espèces de poissons et de végétaux. Les pêches commerciales et locales ciblent le chinchard, la sardine, l'alose, le bars et le grondeur. On pense également que la guitare de mer est ciblée par les pêcheurs en Afrique occidentale. Les végétaux d'importance économique comprennent les palétuviers pour le bois de chauffage, le palmier à huile et le manguier.

### **3.3 Environnement humain à l'état initial**

La zone du Projet en général est largement exploitée pour l'agriculture, avec d'importantes zones converties en rizières. L'empreinte de l'installation de déchargement est, à l'heure actuelle, constituée en partie de terres incultes ou en jachère et en partie recouverte de rizières de type *Bogoni*. Les superficies des *Bogoni* cultivées actuellement ne sont pas connues. Il est possible qu'elles soient abandonnées saisonnièrement ou que les terres soient en jachère. L'agriculture est la principale source de subsistance de l'Île Kabak. Le riz constitue la principale culture, bien que les produits maraîchers (par ex. : poivrons rouges, aubergines, pastèques, gombos) soient aussi cultivés et vendus. Les autres sources de revenu importantes sont la pêche, la production de sel, le ramassage des huîtres et la production d'huile de palme. De nombreux foyers génèrent des revenus de plusieurs activités.

L'Île Kabak est entourée de plusieurs zones de pêche traditionnelle, bien qu'aucune n'ait été désignée comme telle. La zone du MOF ne comprend pas de village de pêcheurs pouvant être directement affecté par l'empreinte du projet, bien qu'il y ait quelques cabanes de pêcheurs le long du rivage de la rivière Morébaya qui paraissent temporaires (c'est-à-dire qui ne sont pas utilisées en permanence) et dont il n'est pas évident qu'elles font partie d'un village.

Il existe un village (Tomboulea) dans l'empreinte du MOF qui compte environ 7 à 10 structures, et dans lequel six ménages vivent sur et à proximité de l'affleurement rocheux situé sur la berge de la rivière. Plusieurs campements se trouvent également le long d'un chemin existant qui pourrait permettre d'accéder au site et le long de la route menant à Maferinya qui sera remise à neuf. La plupart des ménages sont natifs de la région, mais quelques-uns comptent des immigrants de la Sierra Leone. Les habitants du village de Madinagbe, situé à quelques kilomètres au nord de Singuie, utilisent également la terre.

L'approvisionnement en eau potable est un problème majeur dans tous les villages de l'Île Kabak parce que l'eau souterraine est saumâtre pendant une grande partie de l'année. Les habitants doivent donc se rendre plus à l'intérieur du pays pour trouver de l'eau potable. Dans l'empreinte du MOF se trouvent deux puits d'eau saisonniers. Plusieurs autres puits saisonniers et permanents sont situés le long des routes qui seront élargies.

Il existe plusieurs sites patrimoniaux d'importance historique ou culturelle sur les îles Kabak et Matakang. Cependant, aucun site du patrimoine culturel officiellement reconnu n'a encore été recensé dans l'empreinte du MOF ou à l'intérieur du corridor routier planifié, à l'exception de deux marques sur l'affleurement rocheux côtier, qui sont considérées avoir une valeur pour la population locale. Il est possible que d'autres sites non encore découverts soient également présents.

## **4 Récapitulatif des impacts et des mesures d'atténuation**

Une approche systématique a été suivie pour identifier et évaluer les impacts sur les environnements physique, biologique et humain. Les sections suivantes soulignent les impacts potentiels majeurs et les mesures qui seront prises pour les atténuer. Les activités du Projet peuvent être réparties en trois catégories principales pouvant avoir des impacts sur les environnements physique, biologique ou humain pendant la phase de construction. Il s'agit des travaux marins d'une part, des constructions à terre, de l'exploitation des carrières et de la construction des routes d'autre part, et enfin des événements exceptionnels. La majorité des impacts provient de la sélection du site et du défrichage, dont les conséquences se feront encore sentir durant la phase d'exploitation. Un petit nombre d'impacts

additionnels se produisent pendant la phase d'exploitation. Les impacts significatifs pendant les trois premières années d'activité se limitent aux accidents de la circulation, aux travaux de dragage d'entretien et aux conséquences de la migration interne, et ont été inclus dans le résumé ci-dessous, le cas échéant. Les principaux impacts des **travaux marins** sont résumés ci-dessous :

- Le dragage et le rejet des déblais entraînent de forts taux de sédiments dans la colonne d'eau et l'étouffement des fonds marins. Ceci affectera la répartition des poissons, des mammifères marins, des tortues et des habitats sensibles. Les mesures permettant d'éviter et de minimiser ces impacts consistent notamment à réduire au maximum la zone draguée et à développer un plan détaillé de gestion du dragage. Les mêmes mesures seront appliquées pendant le dragage d'entretien. Après l'application de ces mesures, l'impact est considéré comme étant d'*importance mineure*.
- Les collisions entre les navires utilisés pour le Projet et les mammifères marins et les tortues peuvent provoquer des blessures mortelles. L'impact potentiel sur les animaux sera géré en imposant des limitations de vitesse, en surveillant les animaux et en réduisant les activités si des animaux se trouvent dans un rayon de 50 m autour du navire. Après l'application de ces mesures, les impacts sur les tortues et les mammifères marins sont considérés comme étant d'*importance mineure*.
- Les moyens de subsistance dépendant de la pêche risquent de disparaître ou d'être perturbés suite à la disparition et au déplacement des zones de pêche traditionnelles et aux possibles collisions entre des bateaux et/ou des engins de pêche et les navires du Projet. Pour faire face à ces impacts potentiels, des chargés de liaison avec les communautés seront nommés pour informer les pêcheurs des activités prévues, leur expliquer les risques de navigation et les distances de sécurité/zones d'exclusion/de transit, et répondre à leurs questions. Des vaisseaux de patrouille seront utilisés pour éviter toute interaction entre les navires du Projet et les bateaux locaux. De nombreuses mesures seront mises en place pour éviter et minimiser les impacts que d'autres aspects du Projet pourraient avoir sur les poissons et sur les moyens de subsistance dépendant de la pêche. Après la mise en place de ces mesures, l'impact de la perturbation sur les moyens de subsistance dépendant de la pêche est considéré comme étant d'*importance mineure à modérée*.

Les principaux impacts engendrés par **les travaux de construction à terre dans le MOF, l'exploitation des carrières et la construction des routes** sont résumés ci-dessous :

- Le Projet entraînera la perte et la perturbation des moyens de subsistance terrestres, et plus particulièrement de l'agriculture et des activités associées, du fait de l'occupation des terres et du blocage des accès. Ceci concerne notamment une petite zone de rizières *Bogoni* se trouvant dans l'empreinte du MOF. Cet impact sera géré en concevant le Projet de manière à éviter, autant que possible, les terres ou colonies agricoles très productives et en garantissant le maintien des accès existants. Cependant, dans l'éventualité où cela ne pourrait être évité, un plan d'acquisition foncière, de réinstallation et de compensation pour les personnes affectées sera développé conformément au Cadre d'Action de Réinstallation et de Compensation du Projet. Suite à la mise en place de ces mesures, l'impact est considéré comme étant d'*importance modérée*.
- Des sites au patrimoine culturel important peuvent être perdus ou perturbés pendant les travaux de construction à terre, la construction des routes et les opérations d'extraction minière. En outre, le paysage sera modifié de manière permanente, ce qui pourrait avoir une importance culturelle. Le plus petit affleurement rocheux situé au bord de la rivière sera épargné pour préserver les deux caractéristiques d'intérêt culturel de ce rocher. Si un site ou un élément d'importance culturelle ne peut être évité, le Projet consultera la communauté locale pour déterminer les mesures d'atténuation et/ou de compensation requises. L'accès aux zones d'importance culturelle ou spécifique pour les communautés sera maintenu. Étant donné la nature de ces mesures et le peu de connaissances actuelles sur le patrimoine culturel dans la zone du Projet, l'impact a été évalué de manière prudente. L'impact sur le patrimoine culturel est considéré comme étant d'*importance modérée à majeure*, et l'impact sur le paysage d'*importance majeure*.
- Le Projet attirera dans la région des personnes à la recherche d'un emploi. Cet afflux de migrants internes exercera une pression supplémentaire sur les infrastructures locales et les organismes gouvernementaux, et entraînera une plus forte demande en terres et en ressources naturelles,

comme l'eau, le bois de chauffage et les poissons. En outre, la migration interne affectera la capacité des organismes gouvernementaux à fournir des services dans la zone. Pour gérer cet impact, une stratégie de migration interne et un plan seront élaborés et mis en œuvre en collaboration avec les autorités locales et les chefs traditionnels. Une fois que la stratégie de migration interne et le plan ont été élaborés, l'impact sur les collectivités publiques et les administrations locales est considéré comme étant d'*importance mineure à modérée*. L'impact sur l'infrastructure et sur la demande en terres et en ressources naturelles est considéré comme étant d'*importance modérée à majeure*.

- L'accroissement de la population conjugué à la présence d'ouvriers et à la migration interne pourrait augmenter la propagation des maladies. En outre, la stagnation de l'eau dans les zones où les flux de marées et les ruissellements naturels sont perturbés par le Projet, risque de développer les habitats et lieux de couvain pour les moustiques porteurs de la malaria et de propager la malaria localement. Ces impacts seront évités et réduits en limitant les contacts entre les ouvriers et la population locale mais aussi en élaborant et mettant en œuvre une stratégie de migration interne et un plan, comme décrit ci-dessus. Une étude attentive veillant à ne pas obstruer les cours d'eau permettra d'éviter la formation de nouveaux lieux de couvain pour les moustiques. Après la mise en œuvre de ces mesures, ces impacts sont considérés comme étant d'*importance modérée*.
- Les travaux de construction (notamment la construction des routes) peuvent provoquer la perte ou la détérioration d'un habitat de mangrove, sur une vaste étendue. L'obstruction des cours d'eau provoque une division de l'habitat et empêche les inondations régulières, qui ont un impact sur les animaux et les plantes tributaires de cet habitat. De plus, d'autres habitats de mangrove pourraient être détériorés suite à une conversion en rizières résultant de la perte de terres agricoles ou de l'immigration attribuées au Projet. L'exploitation du grand effleurement rocheux réduira le nombre d'habitats rocheux déjà limité. Le MOF et la route seront conçus de façon à maintenir l'écoulement libre de l'eau et à minimiser la perte de l'habitat de mangrove ; le plus petit effleurement rocheux dans la zone du Projet sera préservé. Une partie de la mangrove et le principal effleurement rocheux ne seront pas épargnés. L'impact résultant sur la mangrove et l'habitat rocheux est considéré comme étant d'*importance modérée*.
- Les activités de construction et d'exploitation vont augmenter la circulation. Les accidents de la route pourraient être mortels ou provoquer des blessures. Pour gérer cet impact, on réduira la circulation des véhicules traversant les zones communautaires à un niveau minimum et on élaborera un programme de sensibilisation à la circulation ; toutefois, l'impact restera d'*importance majeure*.
- Il y aura des émissions de bruit dues à la carrière et à la mise en place des pieux. Des mesures de réduction des bruits, comme l'utilisation d'équipements silencieux ou le dépistage et la réalisation des activités bruyantes durant la journée seront entreprises pour réduire les niveaux de bruit. Une zone de sécurité temporaire sera mise en vigueur autour de la carrière pour éviter les expositions inacceptables des ouvriers et de la population locale. Les personnes affectées auront droit à des compensations en conformité avec la politique de réinstallation et de compensation du Projet. La mise en place des pieux entraîne également des bruits subaquatiques par intermittence. Les opérations d'empilement sont d'une durée limitée. Les meilleurs moyens seront mis en œuvre pour réduire les impacts liés aux bruits et aux vibrations. Les mesures prises à cet égard pourront inclure départ, entretien efficace des équipements et l'utilisation de clôtures. L'impact résultant des bruits est de faible importance
- Les populations locales bénéficieront d'autres possibilités d'emploi. La politique d'emploi équitable et transparente du Projet sera appliquée aux personnes obtenant un emploi auprès du Projet. Une Procédure de gestion des griefs équitable, transparente, appropriée sur le plan culturel et accessible sera proposée à tous les ouvriers. Elle est considérée comme ayant un impact *positif* sur les communautés locales.
- Les autres impacts résultant de la construction à terre, de la construction de routes et de l'exploitation de la carrière sont de moindre importance, à condition que des mesures soient prises en considération pour éviter et réduire les impacts.

Les principaux impacts résultant **des événements exceptionnels** sont les suivants :

- Des déversements importants dus aux accidents de la route et des déversements dans les installations à terre pourraient se produire. Ces événements pollueront les sols et les plans d'eau locaux, ce qui risque alors de nuire aux écosystèmes terrestres et aquatiques. Cet impact potentiel peut être géré en introduisant des mesures destinées à réduire le risque d'accidents de la circulation, notamment l'éclairage adéquat des routes, des panneaux de signalisation et de limitation de vitesse appropriés et l'entretien régulier des véhicules. Le Projet élaborera également des plans d'intervention en cas de déversements de pétrole et de produits chimiques, qui seront mis à jour, revus fréquemment et testés (par le biais d'exercices, par exemple). Des équipements de lutte contre les déversements seront également disponibles sur le site. Au vu de ces mesures, du risque de déversement et des impacts potentiels en résultant, l'impact est considéré comme étant d'*importance mineure à modérée*.
- Des déversements importants sur l'environnement peuvent également se produire en cas de collisions entre navires ou d'échouages. Le rejet éventuel de polluants aura un impact sur la qualité de l'eau et nuira alors aux écosystèmes marins. Les mesures conçues pour éviter et réduire cet impact potentiel comprendront des contrôles de la navigation pour éviter les collisions et les échouages, comme par exemple, des feux et des aides à la navigation maritime au niveau du MOF et du chenal d'accès ainsi qu'une zone d'exclusion autour de la construction et des navires de dragage. Après la mise en œuvre de ces mesures, destinées à réduire le risque de déversement et les impacts potentiels en résultant, l'impact est considéré comme étant d'*importance modérée*.
- Une inondation excessive provoquée par un événement pluvieux exceptionnel, des marées et des ondes de tempête, empirée par la présence du MOF et des routes, affectera les habitats et entraînera la noyade / le déplacement des espèces. Des systèmes de drainage des eaux d'orage, d'irrigation et de ruissellement seront conçus de façon à minimiser les risques d'inondation causés par un événement pluvieux exceptionnel. Un Plan d'intervention d'urgence en cas d'inondation, accompagné de mesures d'urgence, sera également élaboré au cas où les niveaux d'eau dépasseraient les niveaux prévus. L'impact résultant est considéré comme étant d'*importance mineure*.

## 5 Prochaines étapes

L'EISE pour laquelle le présent résumé non-technique est rédigé, est remise au Gouvernement de Guinée pour examen et approbation. Elle est également mise à disposition des parties prenantes externes intéressées pour examen et commentaire, en étant distribuée aux autorités administratives nationales, régionales et locales ainsi qu'aux organisations non-gouvernementales, et publiée sur le Web (sur le site [www.riotintosimandou.com/index\\_seia.asp](http://www.riotintosimandou.com/index_seia.asp)).

Les communautés locales seront également consultées durant les visites sur le terrain qui sont programmées au cours des semaines à venir. Les équipes sur le terrain parleront aux représentants de l'administration locale, aux chefs locaux et aux membres de la communauté, ainsi qu'aux personnes dont les terres et les ressources peuvent être directement affectées par le développement. Toutes les opinions exprimées lors de ces consultations seront prises en compte lors de la mise au point des propositions pour le Projet.