

Projet Simandou

Termes de référence de l'étude d'impact environnemental  
et social

PARTIE E

Programme pour les Routes



## Tables des matières

<b>E1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>2</b>
<b>E2</b>	<b>DEVELOPPEMENT PROPOSE.....</b>	<b>3</b>
<b>E3</b>	<b>CADRE PROPOSE DE L'EVALUATION .....</b>	<b>5</b>
<b>E4</b>	<b>STRUCTURE DU RAPPORT D'EIES.....</b>	<b>15</b>
<b>E5</b>	<b>L' EQUIPE D'EIES PROPOSEE .....</b>	<b>17</b>
<b>E6</b>	<b>CALENDRIER PROPOSE DE L'EIES .....</b>	<b>17</b>



## E1 Introduction

Ce document est un complément (Partie E) aux Termes de référence de l'Etude d'Impact Social et Environnemental (EIES) du Projet Simandou, qui a été présentée au Gouvernement guinéen en Août 2010. Il couvre un programme de nouvelles routes et d'amélioration des routes requis en vue de la construction du Projet principal.

Comme détaillé dans les Termes de référence d'origine, Le Projet Simandou est un projet minier d'envergure mondiale comprenant:

- L'exploitation d'un gisement de minerai de fer à ciel ouvert dans la chaîne de montagnes de Simandou, au sud-est de la Guinée située environ 600 km de la côte guinéenne et 400 km la côte libérienne avec une capacité de production estimée de 95 millions de tonnes par an (Mtpa);
- La construction d'une liaison ferroviaire transguinéenne d'environ 670 km pour l'acheminement du minerai depuis la concession minières jusqu'à la côte; et
- Un nouveau port en eau profonde, qui devrait être construit au sud de Conakry, dans la Préfecture de Forécariah;
- des aménagements associés variés fournissant infrastructures et services publics conçus pour soutenir le projet incluant les matériaux de construction, l'énergie, l'eau, les accès et l'hébergement.

Le Projet Simandou est développé par la société de droit guinéen Simfer S.A. (Simfer). Simfer est membre du Groupe Rio Tinto et possède une concession de minerai de fer qui couvre la partie sud de la chaîne de montagnes de Simandou. Les actionnaires actuels de Simfer sont le groupe Rio Tinto (95%) et la Société Financière Internationale (SFI- 5%). La mine sera exploitée par Simfer et la construction de la liaison ferroviaires et des infrastructures portuaires sera réalisée par une société distincte à créer (connue comme structure de titrisation) devant être détenue à 51% par le gouvernement guinéen et à 49% par les actionnaires de Simfer et ses affiliés. Les développements de la mine, de la liaison ferroviaire et du port, leurs infrastructures connexes sont ci-après dénommés « Le Projet Simandou ». Une EIES pour le Projet Simandou dans sa globalité est en préparation et sera soumis au Gouvernement en 2012.

Ces Termes de référence du Programme pour les Routes, suivent les Termes de référence de deux autres ensembles de travaux préalables, ayant déjà été soumis et approuvés; ceux-ci concernaient une installation de déchargement maritime (en anglais « Marine Offloading Facility» abrégé en « MOF ») et Camps d'hébergement temporaires pour les travailleurs et les Centres d'approvisionnement logistique (Camps et CALs).

Les améliorations des routes proposées sont exigées avant le démarrage du programme principal de construction. Une demande d'autorisation anticipée est en conséquence en cours d'élaboration pour les développer en tant que travaux préalables. Une EIES sera soumise pour examen et approbation au

gouvernement guinéen dans le cadre de cette demande. Ces Termes de référence définissent le cadre proposé de l'EIES.

Le reste du document est organisé comme suit:

- *La Section E2* décrit les travaux proposés;
- *La Section E3* examine leurs impact potentiels importants et présente le cadre propose pour l'EIES;
- *La Section E4* présente la structure envisagée pour le rapport d'EIES;
- *La Section E5* identifie la composition prévue de l'équipe d'EIES: et
- *La Section E6* présente le calendrier de soumission proposé.

## **E2 Développement Proposé**

Cette section fournit une vue d'ensemble du Projet proposé, dont les détails seront élaborés dans le Rapport d'EIES. Les emplacements précis ou l'amélioration des routes sont susceptibles d'être nécessaires sont toujours en cours d'identification. Par conséquent ces Termes de référence n'apportent pas de détails spécifiques à ce stade. Plus d'informations seront fournies dans le rapport d'EIES, mais comme le programme sera développé progressivement dans les prochains mois, il est proposé que l'EIES suive une approche « d'évaluation de classe » (comme utilisée pour les EIES des camps et des CALs) L'EIES évaluera ainsi les impacts sur base sectorielle et identifiera les mesures d'atténuations courantes qui seront adoptées pour toutes les améliorations de routes. Les détails concernant chaque chantier de travaux routiers pris individuellement seront présentés dans des Dossiers de Site complémentaires lors de l'élaboration des plans de chaque emplacement.

Le Programme pour les routes inclue la réfection et la modernisation des routes existantes et le développement de nouvelles routes dans de nombreux endroits à travers la Guinée:

- afin de faciliter les mouvements des équipements et matériaux depuis l'installation de déchargement maritime prévue aux points situés sur le réseau routier existants aussi près que possible des sites de construction de la mine de Simandou, du réseau ferroviaire et du port; et
- afin de créer de nouvelles routes permettant de relier les routes existantes aux sites de construction et autres installations.

Des améliorations de routes complémentaires pourraient également être nécessaires afin de fournir un accès aux camps d'hébergement des travailleurs de la construction et aux Centres d'Approvisionnement Logistique, mais ces routes sont couvertes par l'EIES séparée des Camps et CALs.

L'EIES du Programme pour les Routes de Simandou couvrira les travaux nécessaires afin de planifier et construire les nouvelles routes et les routes rénovées. La construction inclura:

- un nettoyage du site;
- l'excavation de routes existantes, le remodelage de l'alignement vertical et horizontal en utilisant les surplus de zones excavées lorsqu'ils sont disponibles ou des matériaux provenant des carrières locales;
- l'amélioration du drainage existant et l'introduction d'un nouveau drainage de route;
- le nivellement, le compactage, le surfacage et le scellement; et
- l'amélioration des dispositifs de sécurité existants, par exemple le nivellement des accotements, la modification de courbure, la fourniture de bermes et de barrières, l'élagage d'arbres et de végétation envahissante afin d'améliorer les lignes de visibilité.

Une gamme d'équipements sera utilisée, notamment des niveleuses, des camions-benne rigides et articulés, des bulldozers à chenilles, des excavateurs, des abatteuses-groupeuses, des compacteurs, des camions-citernes, des porte-outils, des chargeuses à pneus, des véhicules à quatre roues motrices, des centrales d'enrobage mobiles, des épandeurs d'asphalte, des répandeurs de bitume et des générateurs électriques. De l'eau pourra s'avérer nécessaire durant la déroulement des travaux afin de le compactage des matériaux destinés au revêtement des routes et humidifier les zones et sera susceptible d'être extraites de puits de forage temporaires ou des berges des bassins.

L'EIES couvrira également les travaux auxiliaires requis en vue d'achever le programme d'amélioration des routes, notamment les bancs d'emprunts pour la fourniture de matériaux souples de remblais, des pistes d'accès provisoires, des campements temporaires mobiles et l'extraction temporaire d'eau de surface et souterraine. Le Programme pour les routes peut aussi exiger l'utilisation de roches ou de matériaux d'agrégats qui seront obtenus auprès de fournisseurs confirmés ou par le développement de carrières. Si le développement d'une carrière est nécessaire, les impacts associés seront traités dans une EIES des Carrières de Simandou séparée, qui est en préparation parallèlement à l'EIES de Programme de Simandou pour les Routes.

Le Programme Simandou pour les Routes fera état de la manière dont les impacts liés à la circulation sont traités lors du choix des nouvelles routes et la conception de la modernisation des routes, il fera également état de la manière dont sera gérée les impacts environnementaux tels que le bruit, la poussière et les émissions liées aux véhicules à travers une gestion efficace de la circulation, la formation des conducteurs, la maintenance des véhicules. Les impacts associés à l'utilisation des routes améliorées et nouvelles par la circulation induite par le Projet Simandou seront évalués dans l'EIES du Projet Simandou principale. La circulation liée au Projet inclura les poids lourds et utilitaires légers transportant les matériaux de construction et les équipements, les véhicules de transport de la main-d'œuvre (bus); et les voitures se déplaçant pour les besoins du Projet.

La majorité des routes pour le Projet seront des routes publiques et resteront opérationnelles après la construction du Projet Simandou. Si les routes ne s'avère pas nécessaires, elles seront supprimées et le terrain réhabilité pour un usage future approuvé.

### E3 Cadre proposé de l'Évaluation

L'Objectif principal des Termes de référence est d'identifier les impacts attendus du Projet sur l'environnement et les communautés afin que l'évaluation de ces derniers soit planifiée dans le cadre de l'EIES. Cette section souligne les impacts attendus du développement proposé, en fournissant une vue préliminaire de leur importance probable et en soulignant la façon dont ils doivent être évalués. En entreprenant cette évaluation initiale une attention particulière a été accordée aux orientations sur les Etudes d'Impact Social et Environnemental notamment aux normes internationales de la SFI en matière d'EIES ainsi que les politiques internes et normes de Rio Tinto

La méthodologie adoptée pour l'EIES suivra l'approche décrite dans *la Partie A* des Termes de référence initiaux approuvés pour le Projet Simandou. Le Calendrier des travaux est présenté dans la *Section E 6.*

Les impacts importants probables ont été détaillés dans le *Tableau E 3.1*. Les principaux sujets d'intérêt sont comme suit:

- Géologie et sols hydrogéologie;
- Hydrogéologie et Hydrologie, y compris les ressources en eau;
- Utilisation des sols;
- Qualité de l'air;
- Bruit et vibration;
- Biodiversité (Habitats, Flore et Faune et Services écosystémiques)
- L'Economie, le développement et moyens de subsistance;
- Démographie et migration;
- Patrimoine Culturel;
- Santé, sûreté et sécurité communautaires; et
- Travail et conditions de travail y compris les droits des travailleurs et santé et sécurité au travail.

Les informations suivantes sont incluses dans le *Tableau E 3.1*, pour chaque sujet.

- Sources d'impact: identifie la cause ou la source potentielle de l'impact lors de la construction, le fonctionnement et le déclassement
- Les impacts potentiels importants: examen des types d'impacts pouvant survenir base sur la revue du Projet et de ses interactions potentielles avec l'environnement de base
- Approche d'évaluation proposée: une vue d'ensemble du travail devant être réalisé afin de compléter l'évaluation

Les emplacements précis où les routes seront nécessaires n'ont pas encore été définis et pour cette raison les informations relatives à l'environnement initial de chaque site ne sont pas disponibles à cette heure. Les impacts potentiels décrits dans le *Tableau E 3.1* ont été développés en considérant les conditions sociales et environnementales qui seraient normalement rencontrées en Guinée et qui pourraient potentiellement être affectées par les nouvelles routes et les routes améliorées.

L'EIES de classe inclura une vue d'ensemble des conditions initiales et évaluera les impacts qui seront vraisemblablement générés par les routes nouvelles et améliorées. Les mesures d'atténuation définies dans l'EIES de classe s'appliqueront à la totalité des développements du Programme pour les routes. Des informations spécifiques à chaque site plus détaillées pour chaque route séparée seront présentées dans le dossier de Site et inclura une description des conditions de l'état initial local et de toute autre atténuation complémentaire spécifique au site nécessaire. La colonne relative à la Démarche d'Evaluation Proposée du *Tableau E 3.1* met l'accent sur les informations qui seront fournies au niveau de chaque site spécifique.

Tableau E 3.1 Effets potentiels important des développements routiers

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Évaluation Proposée
	Source	Description	
Géologie et Hydrogéologie	Nettoyage du site et nivellement dans le cadre des améliorations de routes ou de l'aménagement de bancs d'emprunt	Le nettoyage de terrains pour les nouvelles routes, l'élargissement des routes, les bancs d'emprunt ou les zones de travail temporaires pourraient conduire à l'élimination des couches protectrices du sol et de la végétation augmentant la vulnérabilité de l'eau souterraine à la contamination et réduire la recharge des nappes souterraines par infiltration.	Les conditions hydrogéologiques seront décrites en s'appuyant sur l'examen des informations existantes et des inspections du site si nécessaire. La vulnérabilité de l'eau souterraine à la contamination sera évaluée. Des mesures appropriées seront définies afin d'assurer la protection adéquate des ressources en eau souterraine.
Sols et eaux souterraines	Enlèvement ou érosion du sol pendant le dégagement du sol, exploitation des bancs d'emprunt et activités de réhabilitation	La végétation et la terre végétales seront coupées et enlevées dans le cadre de la préparation temporaire et permanente du site et de l'aménagement des bancs d'emprunt. Dans certaines zones le sol pourra être stocké en pile pour être utilisé lors du réaménagement. Une érosion, une perte ou une dégradation des sols pourraient potentiellement se produire si les sols sous-jacents et les dépôts de sols se trouvaient exposés au vent ou à l'eau et les sols compactés pendant l'entreposage ou par les mouvements des véhicules. La perte de ressources pédologiques pourrait potentiellement affecter négativement l'agriculture et les autres utilisations des terrains, les habitats, la flore et les services écosystémiques. Une dispersion du sol comme la poussière pourrait avoir un impact négatif sur les cours d'eau avoisinants et les communautés.	Les zones de travaux seront développées en considérant la nécessité d'éviter les zones de sols de grande valeur pour les communautés locales.  L'Évaluation inclura la prise en compte de la valeur de la qualité et l'utilisation des ressources du sol afin de déterminer la probabilité d'un impact important. Les risques relatifs à l'érosion et à la dispersion des sols seront identifiés.  Des mesures seront identifiées afin de minimiser toute perte pouvant se produire et gérer le sol afin de minimiser le potentiel d'impacts négatifs et maximiser les opportunités de réhabilitation.
	Gestion des déchets pendant la construction des routes et à l'emplacement des	Une gestion inadéquate des déchets potentiels en résultant pourrait conduire à une décharge inutile des déchets avec des impacts associés sur le sol et la qualité de l'eau souterraine.	Le potentiel de déchets résultants sera identifié et les flux de déchets caractérisés. Des mesures de gestion des déchets appropriées seront définies afin de s'assurer qu'ils sont gérés en accord avec la hiérarchie de gestion des déchets (réduire,

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Evaluation Proposée
	Source	Description	
	emprunts		réutiliser, recycler, élimination). et que les impacts négatifs soient évités dans la mesure du possible et minimiser la nécessité de décharge. Dans les cas où des décharges seront nécessaires, une conception appropriée sera développée pour assurer un protection adéquate du sol et des ressources en eau souterraines.
Hydrologie et ressources en eau de surface	Utilisation de l'eau pendant la construction des routes et l'aménagement des emprunts	L'eau peut être utilisée afin de préparer les surfaces et de supprimer la poussière pendant la construction et le fonctionnement des routes et l'aménagement des bancs d'emprunt. Des ruissellements d'eau excessifs pourraient éroder les zones avoisinantes, et rejeter des matières solides en suspension dans les cours d'eau à proximité.	Les zones et périodes de risque seront identifiées. Des bonnes pratiques de construction seront définies afin de s'assurer que l'utilisation de l'eau pendant la construction soit gérée attentivement de façon appropriée.,
	Utilisation de l'eau pendant la construction des routes et l'aménagement des emprunts	L'utilisation des ressources locales en eau pourrait affecter négativement les ressources en eau utilisées par les communautés locales ou associées à des zones de haute valeur de conservation pour la biodiversité.	Le processus de sélection des emplacements des emprunts et des nouvelles routes sera développé pour y inclure la prise en compte de la nécessité d'éviter les ressources en eau sensibles et minimiser l'empreinte des travaux de développement dans les zones sensibles. .  Des études hydrologiques seront menées afin de déterminer les ressources en eau durables qui peuvent être utilisées par le personnel du Projet sans affecter négativement les communautés locales ou la biodiversité.
Pollution de l'eau	Rejets routiniers ou inhabituels d'effluents liquides et d'autres substances dans le sol ou l'eau souterraine pendant la construction	Des rejets intentionnels ou accidentels dans le sol ou l'eau souterraine pourraient entraîner la contamination des sols et réduire la qualité des eaux souterraines, affectant de manière néfaste les utilisateurs de ces ressources en eau en aval et les habitats sensibles, la flore et la faune.	Les sources de rejets potentiels seront identifiées et la nature des rejets définie. Des mesures seront définies comme gouvernant la gestion de telles sources et de tels rejets. Une attention appropriée des événements inhabituels facilitera la définition de tout contrôle nécessaire afin de minimiser le risque de déversement et des plans de contingence seront mis en œuvre, dans le cas d'évènements

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Evaluation Proposée
	Source	Description	
	et le fonctionnement du site		inhabituels, afin de minimiser les risques d'impacts néfastes.
	Ruissellements provenant de la surface des routes	Les Ruissellements provenant de la surface des routes peuvent être contaminés par des matériaux dangereux utilisés couramment lors du fonctionnement normal des véhicules ( par exemple des résidus d'usure des pneus et freins, des dépôts huileux) ou par des contamination plus substantielles provenant lors d'accidents impliquant des fuites et déversement de carburant , hydrocarbures et chargements des véhicules.	Cette évaluation prendra en compte la manière dont le drainage des routes est conçu pour contrôler les ruissellements et identifier les contrôles pour atténuer la pollution provenant d'activités et d'événements inhabituels Les impacts des flux de drainage sur les eaux réceptrices en aval seront étudiés et des mesures pour contrôler les débits de crues identifiés.
Utilisation des sols	Emprises foncières permanents et temporaires pour les développements routiers et l'aménagement des emprunts	Des emprises foncières permanentes et temporaires pour faciliter le développement routiers et des emprunts pourraient potentiellement conduire au déplacement économique et/ou physique des personnes vivant, ou utilisant la zone locale, La perte de terrains utilisés pour des activités sources de revenus et de subsistance (par exemple l'agriculture, la chasse) pourrait avoir des impacts négatifs sur les moyens de subsistance.	<p>Le processus de sélection des nouveaux sites sera développé avec comme objectif premier de s'assurer que les déplacements physiques des personnes soient évités et afin de minimiser l'empreinte des travaux dans les zones sensibles.</p> <p>Les utilisateurs des terrains seront identifiés et les impacts potentiels sur les résidents, fermiers, et autres utilisateurs de ressources liées à la terre ou à l'eau seront identifiés en même temps que les impacts potentiels associés sur les moyens de subsistance.</p> <p>Une Politique cadre pour l'acquisition des terrains, la compensation et la relocalisation sera développée conformément aux normes internationales.</p>
	Les modifications de l'utilisation des terrains lors du développement de l'exploitation et de	La modification de l'utilisation des terrains aux emplacements des routes et des emprunts pourrait modifier le paysage et l'aspect visuel de la zone.	Le processus de sélection des emplacements des emprunts et des nouvelles routes sera développé pour y inclure la prise en compte de la nécessité de préserver les zones à haute valeur paysagère et le besoin de minimiser l'empreinte et l'impact visuel des

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Evaluation Proposée
	Source	Description	
	la réhabilitation du site		développements dans les zones sensibles.
Qualité de l'air	Des émissions atmosphériques provenant des véhicules de construction et des équipements utilisés pour les travaux routiers et l'utilisation des emprunts. Et la circulation durant l'utilisation des routes nouvelles ou améliorées.	La qualité de l'air ambiant est très bonne dans beaucoup de zones rurales de la Guinée. Les activités de construction le long des routes dans ces zones pourraient générer de la poussière pendant des périodes à court terme et des perturbations quand la végétation est supprimée et les sols deviennent exposés au vent. Les émissions de combustion provenant de la circulation pourraient impacter négativement la qualité de l'air local. Les véhicules de construction et des équipements, y compris les centrales à béton mobiles, pourraient avoir un impact négatifs sur les zones résidentielles avoisinantes et les zones de haute valeur au regard de la biodiversité.	<p>Les récepteurs sensibles comme les communautés et les zones à très forte biodiversité seront identifiés et cartographiés. Le processus de sélection des emplacements des emprunts et des nouvelles routes sera développé pour y inclure la prise en compte de la nécessité d'éviter ces récepteurs.</p> <p>La qualité de l'air ambiant et tout récepteur sensible seront décrits. Le potentiel d'impact sera évalué en considérant les normes et directives sur la qualité de l'air nationales et internationales (SFI et OMS). Des mesures seront identifiées afin d'atténuer tout impact potentiel significatif.</p>
Bruit et vibration	Bruits provenant des véhicules de construction et des équipements utilisés pour les travaux routiers et l'utilisation des emprunts. Circulation induite durant l'utilisation des routes nouvelles ou améliorées.	Les niveaux de bruit ambiant sont faibles dans beaucoup de zones rurales de la Guinée. Le bruit émis par les véhicules et les équipements pourraient affecter les communautés locales et la faune sensible dans des zones à haute valeur de conservation pour la biodiversité de manière négative. Si le travail est accompli pendant la nuit, le bruit pourrait être particulièrement manifeste dans les zones rurales. L'amélioration des routes et les nouvelles routes pourraient également attirer plus de circulation, avec l'augmentation des bruits liés à la circulation.	<p>Les récepteurs sensibles comme les communautés et les zones à très forte biodiversité seront identifiés et cartographiés. Le processus de sélection des emplacements des emprunts et des nouvelles routes sera développé pour y inclure la prise en compte de la nécessité d'éviter ces récepteurs.</p> <p>Les niveaux de bruit ambiant et tout récepteur sensible seront décrits. Le potentiel d'impact sera évalué en considérant les normes et directives sur les niveaux de bruit nationales et internationales (SFI et OMS). Les impacts sur les travailleurs seront également identifiés, évalués et atténués lorsque des impacts</p>

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Evaluation Proposée
	Source	Description	
			important pourraient potentiellement avoir lieu. Des mesures seront identifiées afin d'atténuer tout impact potentiel significatif.
Biodiversité	L'Emprise foncière pour les emprunts, les nouvelles routes ou l'élargissement de routes existantes au sein d'habitats importants	La perte d'habitats pourrait résulter de l'emprise foncière générant des impacts conséquents sur les espèces, la biodiversité, et les services écosystémiques fournis par ces habitats.	<p>Une caractérisation appropriée et une cartographie des habitats et espèces important(e)s et sensibles devront être effectuées. Tout service écosystémique associé devra être décrit.</p> <p>Le processus de sélection des emplacements des emprunts et des nouvelles routes sera développé pour y inclure la prise en compte de la nécessité d'éviter ces récepteurs y compris les zones de haute valeur de conservation pour la biodiversité.</p> <p>La vulnérabilité et l'importance des habitats seront prises en compte dans le cadre de l'évaluation des impacts sur la biodiversité. Des mesures d'atténuation seront définies le cas échéant afin d'atténuer les impacts importants.</p>
	L'Emprise foncière pour les nouvelles routes ou l'élargissement de routes existantes au sein d'habitats importants ou sensibles	La fragmentation des habitats, et perturbation des corridors fauniques pourraient être provoquées lors du développement des nouvelles routes ou de l'élargissement des routes existantes. La fragmentation et la séparation de ces corridors pourrait avoir un effet négatif sur les espèces animales qui dépendent de ces corridors pour l'alimentation, la reproduction ou la migration.	<p>Une caractérisation appropriée et une cartographie des habitats importants et sensibles , y compris les corridors fauniques, seront réalisées.</p> <p>Le processus de sélection des emplacements des emprunts et des nouvelles routes sera développé pour y inclure la prise en compte de la nécessité d'éviter ces zones sensibles telles que les habitats abritant une forte biodiversité et des couloirs fauniques.</p> <p>Une évaluation sera conduite afin d'établir l'ampleur de ces impacts sur la biodiversité et la conservation de la nature et des mesures seront identifiées afin d'atténuer de tels impacts.</p>
	Mouvement de	Des espèces exogènes ou envahissantes pourraient être introduites	Les risques résultant des introductions d'espèces exogènes seront

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Evaluation Proposée
	Source	Description	
	circulation, d'équipement et de personnels pendant les activités de construction.	par des engins de construction, du personnel ou par des matériaux (par exemple de la terre) importées en Guinée et déplacées entre différentes zones sensibles. Des espèces exogènes pourraient être introduites dans des écosystèmes locaux par le personnel du Projet ou transportées par des équipements utilisés dans de nombreuses zones, par exemple sur les roues des véhicules de construction se déplaçant d'un emplacement à un autre.	identifiés à la lumière de l'expérience acquise ailleurs en Guinée et les activités en cours de Rio Tinto à Simandou. Des mesures de contrôle appropriées seront développées conformément aux normes internationales y compris des règles strictes relatives à l'introduction et l'observation des espèces, le nettoyage et les procédures de quarantaine pour les équipements et les véhicules.
	Routes nouvelles améliorées dans les zones sensibles actuellement difficiles d'accès	Le développement de nouvelles routes et de routes améliorées pourrait induire l'entrée des personnes et de faune et de flore exogènes (y compris des espèces nuisibles et des mauvaises herbes) dans des zones jusque-là inaccessibles. Ceci pourrait avoir un impact négatif sur les habitats locaux existants, la faune et la flore (du à l'augmentation des perturbations, de la prédation, de l'invasion, des maladies, etc....)	Les zones sensible à haute valeur de biodiversité seront identifiées et cartographiées.  Le processus de sélection des nouvelles routes pendra en compte la nécessité d'éviter de faciliter l'accès à ces zones par des tierces-parties.
Démographie et Migration	Routes nouvelles et améliorées facilitant l'accès à des zones éloignées ou des zones à faible densité de population	Les nouvelles routes et les routes améliorées pourraient conduire à une augmentation localisée de la population liée à la migration des individus dans la zone en réponse à la fourniture d'un meilleur accès et à la recherche d'opportunités. Les augmentations de population locale pourraient potentiellement être associées avec une large gamme d'impacts positifs et négatifs. Par exemple, elles pourraient faciliter les échanges commerciaux et la croissance économique ou faire peser une contrainte supplémentaire sur les ressources locales rares (par exemple l'eau) (ou générer des conflits ou des déstabilisations des communautés existantes.	L'échelle et le caractère de flux migratoires internes potentiels seront évalués à la lumière de précédentes expériences à Simandou, dans le reste de la Guinée et à l'international, tout en tenant compte de l'accessibilité et de l'attractivité de la zone de Projet pour d'éventuels immigrants en provenance de Guinée et d'autres pays. Le Plan de Gestion des Flux Migratoires existant du Projet sera développé pour traiter le degré prévu d'afflux de population, gérer les effets négatifs potentiels et maximiser les bénéfices pour les communautés locales, les ressources et l'environnement conformément aux bonnes pratiques internationales et au document d'orientation de la SFI "Projects and People: A Handbook for Addressing Project-Induced In-

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Evaluation Proposée
	Source	Description	
			migration »
Economie, développement et moyens de subsistance	Routes nouvelles et améliorées facilitant l'accès à des zones actuellement sous-développées	Les activités de construction pourraient offrir des opportunités pour l'emploi local. Des impacts indirects positifs pourraient aussi découler du fait que les routes nouvelles/ou améliorées facilitent une meilleure connectivité avec les régions voisines, augmentant les opportunités d'échanges commerciaux et des développements économiques associés.	L'EIES inclura la prise en compte des impacts positifs sur l'économie et les moyens de subsistance. Les opportunités d'impact positifs seront identifiées et des mesures seront définies afin d'augmenter les bénéfices associés à de telles opportunités.
Patrimoine Culturel	L'emprise foncière pour les nouvelles routes, les routes améliorée et les emprunts facilitant l'accès à des zones auparavant inaccessibles	L'utilisation des terrains pour les développements pourrait potentiellement inclure des sites et des caractéristiques d'importance culturelle. Les sites d'importance du patrimoine culturel matériel (bâtiments historiques, sites archéologique enfouis) situés dans la zone d'influence du Projet pourraient être affectés directement et les sites alentours pourraient l'être également à leur emplacement.  Le Patrimoine Culturel immatériel pourrait également être affecté en raison de l'immigration des personnes allogènes perturbant le milieu et contexte des communautés existantes les cultures locales, les coutumes et les modes de vie traditionnels.  Des impacts positifs pourraient aussi survenir si les sites actuellement menacés sont protégées par le Projet.	Les sites et caractéristique d'importance culturelle seront identifiés et cartographiés en consultation avec les communautés locales. Le processus de sélection des emplacements pour les emprunts et les nouvelles routes prendra en considération la nécessité d'éviter ces zones et de minimiser l'empreinte des travaux dans les zones sensibles. Des mesures seront mises en place pour s'assurer que des impacts importants sur le patrimoine culturel immatériel ne se produisent pas. Ces mesures d'atténuation seront mises au point dans un Plan de Gestion du Patrimoine Culturel, la définition d'un Code de Conduite strict pour tout le personnel du Projet, un contrôle strict du personnel du Projet afin de minimiser les interactions négatives avec les communautés locales.
Santé, sûreté et sécurité communautaire	Personnel du Projet et Personnel de Sécurité interagissant avec les communautés locales	Le Personnel du Projet se déplaçant entre les zones peut apporter des maladies dans des secteurs isolés où le support médical est indisponible. La prévalence des MST pourrait s'accroître due aux activités du personnel du Projet et des personnes immigrant. Les communautés pourraient se sentir harcelées ou intimidées par le personnel du Projet, y compris le personnel de sécurité.	Les impacts potentiels seront identifiés et décrits. Des mesures appropriées seront prises afin d'atténuer le potentiel d'impacts importants. Les mesures pourront inclure des procédures de gestion de la santé afin de s'assurer que tout le personnel est apte au travail, une gestion attentive des interactions avec la communauté et un Code strict de conduite pour tout le personnel

Thème	Impact Potentiel		Démarche d'Évaluation Proposée
	Source	Description	
			du Projet, y compris le personnel de sécurité.
	Les Communautés locales accédant aux zones de travail et aux voies de circulations.	Il y aura une augmentation de la circulation durant la construction et le fonctionnement des routes et des équipements et matériaux dangereux pourraient être utilisés. Les communautés locales pourraient être exposées à des dangers sur les chantiers et en empruntant les voies de circulation locales. Une augmentation de la circulation pourrait conduire à l'augmentation du nombre d'accidents de la circulation touchant les populations locales et le bétail.	Les impacts potentiels seront identifiés et décrits. Des mesures appropriées seront prises afin de s'assurer que les zones de travaux soient clairement délimitées et gérées de manière à minimiser l'accès de la communauté aux zones, aux équipements dangereux, et matières dangereuses. Les consultations du Projet seront menées dans le cadre de cette évaluation et incluront des informations sur les dangers pertinents et les dispositions pour une communication continue avec les communautés affectées.
Travail et conditions de travail	Personnel du Projet, y compris les sous-traitants, mettant en place des pratiques de gestion du travail ou des conditions de travail inappropriées lors de la construction des routes ou l'aménagement des emprunts	La santé, la sécurité et le bien-être des travailleurs pourraient être impactés négativement par des procédures de gestion inappropriées du travail et des conditions de travail, y compris les droits de l'homme et les règles de santé et sécurité sur le lieu de travail.	Les impacts potentiels seront identifiés et décrits. Des mesures appropriées seront prises afin de s'assurer que les impacts négatifs soient évités et que toutes les activités soient gérées en conformité au droit national et international du travail, au droit international humanitaire et aux bonnes pratiques internationales.

## E4 Structure du Rapport d'EIES

La structure du Rapport d'EIES proposée pour l'Amélioration et le développement des Routes est exposée dans le *Tableau E 4.1*. La description proposée est conforme aux exigences de l'Arrêté 990/ NRNE/SGG/90 et a une structure conçue pour s'assurer que toutes les informations exigées soient fournies de manière pratique et aisément compréhensible.

**Tableau E 4.1 Structure du Rapport d'EIES proposée**

Section	Description du Contenu
0. Résumé non technique	Résumé concis, en langage simple afin de comprendre des résultats de l'EIES
1. Présentation	Historique du Projet, présentation du promoteur, présentation du contexte juridique applicable, analyse des exigences réglementaires applicables à l'EIES et de la méthodologie adoptée pour l'EIES.  Une analyse détaillée de la législation environnementale et sociale applicable au Projet et sur le contexte administratif et institutionnel du projet seront fournies sous forme d'annexe.
2. Description du Projet	La description du Projet fournira des détails techniques sur la localisation, la conception et les phases de construction, d'exploitation et de déclassement du Projet Et expliquera l'historique de son développement et les alternatives considérées.
3 Cadrage et Consultations des parties prenantes	Ce chapitre présentera les résultats des études de cadrage en cours, et résume les opinions et préoccupations des parties prenantes externes exprimées au cours du processus de consultation mis en œuvre pendant l'EIES.
4. Impacts sur l'Environnement Physique 5. Impacts sur l'Environnement Biologique 6. Impacts sur l'Environnement Humain	Chaque section thématique fournira les informations suivantes : <ul style="list-style-type: none"><li>• Une présentation du thème, des sources et des types d'impact abordés dans le chapitre (c'est-à-dire la portée) ;</li><li>• Une description de l'environnement à l'état initial pour chaque thème étudié ; et</li><li>• Une description des impacts et des mesures d'atténuation prévues pour éviter ou réduire les impacts, suivie par une évaluation de l'importance des impacts résiduels après mise en place des mesures d'atténuation.</li></ul>
Gestion des Risques Sociaux et Environnementaux	Cette section décrira le cadre à utiliser pour s'assurer de l'application des mesures d'atténuation.
Annexes	<ul style="list-style-type: none"><li>• Des informations afférentes seront fournies dans les annexes, lorsque cela sera nécessaire et incluront ce qui suit.</li><li>• L'Equipe d'EIES</li><li>• Les Termes de référence approuvés</li><li>• Un Modèle de Dossiers de Site</li><li>• Les Informations sur la conception des travaux proposés</li></ul>

Section	Description du Contenu
	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="496 226 1394 253">• Le Plan de Gestion Sociale et Environnementale du Programme pour le Routes</li><li data-bbox="496 282 1318 309">• Le Cadre de la Politique de Relocalisation et de Compensation du Projet</li></ul>

## E5 L'Equipe d'EIES proposée

L'équipe d'EIES sera menée par Environmental Resources Management Limited (ERM) (1) et sera formée de professionnels avec plus de 25 ans d'expérience sur le terrain dans chaque discipline environnementale et sociale pertinente comme identifiées dans la Section E3. Toutes les études spécialisées seront réalisées sous la supervision d'experts qualifiés disposant d'au moins 15 ans d'expérience. Des spécialistes locaux, guinéens et d'Afrique de l'Ouest seront inclus dans l'équipe d'EIES, au besoin.

## E6 Calendrier proposé de l'EIES

Le calendrier proposé pour la réalisation de l'EIES est présenté dans la *Figure E 6.1*. Ce calendrier actuel prévu envisage le dépôt du rapport d'EIES au Ministère de l'Environnement en Novembre 2011 en vue de la délivrance du permis environnemental requis pour Le Programme des Routes avant Janvier 2012.

**Figure E 6.1 Calendrier de l'EIES**

Activité	Jul	Aoû	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan
Accord sur les Termes de référence							
Collecte des données de base							
Consultations des parties prenantes							
Évaluation des possibilités et sélection du site préféré							
Étude des impacts et planification de la mitigation							
Rapport de l'EIES et soumission du PGES au gouvernement					◆		
Divulgateion de l'EIES et consultation							
Examen du gouvernement et prise de décision							

(1) ERM est membre du UK Institute of Environmental Management and Assessment EIA Quality Mark Scheme. Le Directeur de Projet d'ERM est agréé Principal EIA Practitioner et Practitioner Examiner.