



REPUBLIQUE DE GUINEE

Travail-Justice-Solidarité



MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE L'ELEVAGE
PROJET DE MOBILITE ET DE CONNECTIVITE RURALES (PMCR)

TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE QUATRE PONTS DANS LES PREFECTURES DE BOKE
ET DALABA,

FINANCEMENT : BANQUE MONDIALE

Don n° D4120-GN

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES)



Octobre 2023

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Le projet de construction de quatre ponts ruraux dans les préfectures de Boké et Dalaba est initié par le Ministère de l'Agriculture et de l'Élevage sur financement de la banque mondiale, dans le cadre du développement des infrastructures de base en milieu rural et contribuer ainsi, à l'amélioration des conditions de vie des communautés locales et à la croissance de l'économie régionale et nationale.

Ce projet fait partie d'un ensemble de projets nationaux d'infrastructures rurales qui vise la réduction de la pauvreté, l'augmentation de la sécurité alimentaire et l'amélioration des conditions de vie des populations rurales par la mise en place d'un réseau fonctionnel d'infrastructures rurales de transport, durable et respectueux de l'environnement.

Le Cabinet Géo-Management-Ressources (GMR) a été mandaté pour la réalisation de l'étude d'impact environnemental et social dudit projet. Les principaux objectifs à atteindre par cette étude sont les suivants :

- Identifier les parties prenantes ainsi que leurs préoccupations, opinions et attentes ;
- Mener un inventaire de base et collecter toutes les données nécessaires à l'évaluation des impacts ;
- Effectuer des études sur l'environnement biophysique et humain et identifier les enjeux environnementaux et sociaux ;
- Évaluer les impacts environnementaux et proposer des mesures d'évitement, d'atténuation et de bonification des impacts ;
- Élaborer un PGES.

Cette étude environnementale a été effectuée conformément aux exigences légales et réglementaires en vigueur en Guinée et aux standards internationaux orientés vers la protection et la gestion durable de l'Environnement et l'amélioration du cadre de vie. Il s'agit principalement :

a) Du cadre de politique comprenant les principaux textes suivants :

- o Le Plan National de Développement Économique et Social,
- o La Lettre de Politique de Développement Agricole,
- o Le Schéma Directeur d'Aménagement de la Mangrove,
- o La Politique et Stratégie Nationales de gestion des ressources en eau ;

❖ *Cadre juridique national :*

- La charte de la transition
- Le Code de l'environnement de la République de Guinée
- Le Code Foncier et Domaniale (Ordonnance N°0/092/019/PRG/ SGG/ 92 du 30 mars 1992) et autres dispositions liées au processus d'expropriation.
- Le Code de l'urbanisme
- Le Code révisé des collectivités des collectivités décentralisées
- Le Code pastoral (Loi N°L/95/51/CTRN du 29 août 1995)
- Le Code du travail (Loi L/214/072/CNT du 10 janvier 2014)
- La Loi L/94/006/CTRN du 14 février 1994 instituant le Code de la sécurité sociale.
- Le Code de la santé publique
- Le Code de l'eau (Loi N°L/94/005/CTRN du 15 février 1994)
- Loi L/96/009 du 22 juillet 1996, relative à la gestion des catastrophes naturelles et anthropiques en République de Guinée

❖ *Cadre réglementaire :*

- L'arrêté 1646 portant procédures administratives des évaluations environnementales en République de Guinée

- ;
- D/2019/221/PRG/SGG du 26 juin 2019
- Le Décret 2014/PRG/SGG du 17 janvier 2014 portant directive de réalisation d'une étude environnementale et sociale des opérations minières ;
- Le Décret N°200/PRG/SGG/89 du 8 novembre 1989 fixant régime juridique des installations classées pour la protection de l'environnement.
- L'Arrêté N°990/MRNE/SGG/90 fixant procédure, contenu et méthodologie de l'EIES ;
- L'Arrêté N°A/2013/474/MEEF/CAB du 11 mars 2013 portant adoption du Guide Général d'Évaluation Environnementale la procédure administrative en matière d'évaluation environnementale et sociale ;
- L'Arrêté 03/8003/PRG/SGG du 21 octobre 1993 énumère toutes les activités industrielles pour lesquelles une autorisation intégrée est requise ;
- L'Arrêté Conjoint 93/8993/PRG/SGG du 11 octobre 1993 fixant la nomenclature technique des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- Normes guinéennes de rejets atmosphériques, de bruit, au rejet d'eaux usées.

❖ **Cadre institutionnel :**

Les institutions principales concernées par la gestion environnementale et sociale du projet de construction de ces quatre ponts sont :

- Le Ministère de l'Agriculture et de l'Élevage. Il a pour mission la mise en œuvre de la politique du Gouvernement guinéen en matière de développement agricole et d'élevage, elle est le ministère tutelle du projet PMCR ;
- Le Ministère des Travaux publics. Il a pour mission, la conception, l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du gouvernement dans le domaine des travaux publics et d'en assurer le suivi.
- Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable à travers : La Direction Générale de l'Agence Guinéenne d'Évaluation Environnementale ; la Direction Nationale des Forêts et Faune ; la Direction Nationale des Pollutions nuisances et changements climatiques ; la Direction Nationale de l'Assainissement et du Cadre de Vie ;
- Le Ministère des Mines et de la Géologie à travers la Direction Nationale des Mines ; le Centre de Promotion et de Développement Minier (CPDM), le Service national de coordination des projets miniers, le Bureau de stratégie et de développement, etc. Ce département ministériel est la tutelle de tous les projets et/sociétés/compagnies intervenant dans le secteur minier en Guinée.
- Le Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation. Il est chargé d'organiser et de contrôler les collectivités, de diriger et coordonner les opérations en cas de calamités naturelles en collaboration avec certains départements ;
- Le Ministère de la santé et de l'Hygiène publique, il s'occupe de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de la santé et de l'hygiène en Guinée ;
- Le Ministère en charge de l'urbanisme et de l'habitat, il a pour mission la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de construction, d'aménagement, d'urbanisme, des habitats et des villes en Guinée ;
- Le Ministère de l'Énergie, de l'hydraulique et des Hydrocarbures. Il a pour mission la mise en œuvre de la politique du Gouvernement guinéen en matière de gestion de l'Énergie, de l'Hydraulique et des hydrocarbures en Guinée.

❖ **Cadre juridique internationale :**

- L'EIES a suivi les normes et conventions internationales ratifiées par la Guinée, parmi lesquelles :
- Les Politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la banque mondiale ;
- La Déclaration de Rio sur le Développement Durable ;
- La Convention sur la Diversité Biologique ;

- La Convention relative aux Zones Humides d'importance Internationale particulièrement comme habitat des oiseaux d'eau, la Convention de Stockholm sur les Polluants Organiques Persistants, etc...
- Dans les différentes zones d'étude, les affaires publiques y sont gérées formellement par des élus locaux mais le choix de ces élus est encore très fortement influencé par des réseaux traditionnels et notamment par le conseil des sages. L'organisation sociale est centrée autour de la famille fondatrice ou maraboutique, qui intervient dans toutes les questions liées à la vie du village, surtout la gestion de conflits.

❖ **SYNTHESE DES RESULTATS DES RENCONTRES DES CONSULTATIONS PUBLIQUES**

Les rencontres d'échanges ont permis de fournir à l'équipe des informations précises concernant le projet. Les parties prenantes (société civile, population, associations, autorités coutumières) montrent certainement un intérêt fort pour le Projet, jouissent localement d'une capacité d'influence (voir Tableau 29). Cette influence se traduit essentiellement sur le plan social, et plus particulièrement en termes de capacité de mobilisation sociale. Tous sont de façon unanime, optimistes par rapport à la réalisation du projet et s'engagent à l'accompagner honorablement dans leurs domaines de compétences.

Les principales préoccupations et attentes et opinions sont résumés ci-dessous :

- Les parties locales ont souhaité que tout ce qui est nécessaire soit accompli pour que ce projet de construction des ponts ne tarde pas à se concrétiser au regard de ses retombées positives ;
- Des doléances ont été faites pour que les jeunes des localités riveraines soient privilégiés lors du recrutement des travailleurs.
- Elles affirment que la réalisation de ces ponts faciliterait leur déplacement en toute saison et en toute sécurité et que pour eux, ce sont les projets miniers qui génèrent des impacts négatifs.
- Les communautés ont sollicité un appui pour l'aménagement des plaines agricoles et la construction de certaines infrastructures de base (orages, pistes rurales, etc....)
- En outre la consultation a permis de noter que la construction des ponts n'entraînerait aucun déplacement physique involontaire. Elle n'affecterait pas des sites sites culturelles.
- La rencontre avec les services techniques de la préfecture de Boké a principalement tourné autour d'une préoccupation majeure concernant les plaines agricoles et les différents aménagements opérés. Une recommandation a été faite pour réussir la mise en valeur des plaines de la zone, il s'agit de trouver la solution à l'insécurité foncière.

En effet, la précarité du droit foncier est préoccupante pour le développement les activités agricoles. Dès qu'un lopin des terres est aménagé ou qu'il fait l'objet d'un projet d'aménagement, des nombreuses voies sortent pour réclamer sa propriété. L'insécurité foncière apparaît, selon eux, comme l'un des principaux handicaps à l'exploitation des terres à grande échelle.

❖ **IDENTIFICATION ET L'EVALUATION DES IMPACTS**

Les principaux impacts potentiels du projet sur l'environnement biophysique et humain (tableau suivant portant synthèse du PGES) se présentent comme suit :

1. Lors des travaux de construction, les eaux des cours d'eau ou bras de mer seront soumises à une forte pollution liée aux travaux de forage des fondations et aux déversements accidentels de produits chimiques tels les carburants, les huiles usagées et graisses, les laitances de ciment au cours de la fabrication de béton et des travaux de construction des pieux. La réalisation des fondations profondes dans le lit (terrassement, fouille, etc.) et le creusement éventuel d'un chenal vont considérablement augmenter la turbidité du milieu aquatique pendant la durée des travaux. Cette augmentation va atténuer la pénétration lumineuse et influencer négativement sur l'oxygénation des eaux de fond et la production photosynthétique, et indirectement sur le peuplement zoo-planctonique entraînant une perte de la diversité biologique. Les activités de construction risquent d'entraîner aussi la

perturbation de la vie et du comportement de la faune aquatique et la dégradation de son habitat. Cette situation conduirait des espèces à migrer temporairement ou définitivement à la recherche d'autres zones plus calmes.

2. Les impacts sur le milieu humain concernent essentiellement la perturbation de la traversée des cours d'eau ou bras de mer par les piétons et motocyclettes.
3. Toujours en phase de construction, le personnel de chantier sera exposé aux risques de blessures, d'accident et de noyade.
4. **Risque de propagation du VIH-SIDA en phase de chantier** : la zone du projet est une zone fragilisée par un niveau de pauvreté élevé. Avec l'arrivée des travailleurs de l'entreprise chargée des travaux disposant des pouvoirs économiques et financiers importants, cette situation favorisera les contacts entre ce personnel et la population féminine locale. Ce qui constituerait un risque de propagation des IST y compris le VIH-SIDA.
5. Dans la zone de Ouné et Téné, aucune aire protégée n'a été identifiée. Le milieu terrestre est riche en ressources fauniques, l'émission des bruits entraînerait l'éloignement des animaux durant toute la phase de construction.
6. La présence de travailleurs pourrait entraîner la perte de la biodiversité, à travers l'augmentation du braconnage pendant la phase de construction. En outre la présence du pont pendant la phase d'exploitation faciliterait aussi l'évacuation de la viande de brousse et du bois dans les zones de projet.
7. Le projet contribuera à la création de nouveaux emplois temporaires pour la main d'œuvre locale. La création de ces emplois portera sur :
 - Le recrutement des contractuels par l'entreprise chargée de réaliser les travaux et ses sous-traitants. Les populations environnantes constitueront une source potentielle pour la fourniture de la main-d'œuvre ;
 - Le développement circonscrit d'activités économiques.
8. Du point de vue impacts positifs en faveur de la population pendant la phase exploitation
 - a. Le pont supprimera tous les risques, désagréments et autres difficultés liés à la traversée. Les populations riveraines pourront se déplacer aisément et à tout moment.
Etant avant tout un enjeu pour les collectivités, le pont en tant qu'infrastructure routière aura un impact positif significatif sur la vie sociale dans l'ensemble de la zone, notamment dans le domaine du développement.
 - b. Les impacts du pont sur les activités économiques, durant la phase d'exploitation et d'entretien sera significatif dans la mesure où l'absence d'un pont a constitué pendant longtemps un obstacle majeur à la pratique des activités de subsistance et aux échanges économiques efficaces entre les zones riveraines d'une part et les régions lointaines d'autre part. La construction du pont permettra également de valoriser les prix des produits agricoles dans les différentes localités.
9. Les principaux enjeux environnementaux et sociaux potentiels du projet se résument par :
 - L'amélioration du mouvement des personnes et de leurs biens,
 - L'amélioration des pratiques et de la production agricoles (aménagement, mécanisation, acquisition des intrants et écoulement de la production, ect..),

- L'impulsion d'un développement des services sociaux de base et l'amélioration du revenu des agriculteurs et des éleveurs,
- La dégradation des terres agricoles riveraines des sites Katongoro et Bintimodia,
- la dégradation des écosystèmes entourant les sites de ponts;
- Le risque de pollution des eaux des bras de mer et rivières abritant les sites,
- La perte d'espèces animales et végétales de conservation (présence de *Khaya senegalensis* sur le site de Téné),
- La création d'emploi pour au moins 50 personnes.

❖ **MESURES D'ÉVITEMENT, D'ATTENUATION, DE MINIMISATION, DE COMPENSATION OU DE BONIFICATION :**

Les mesures appropriées pour éviter, minimiser, compenser ou bonifier les impacts les plus significatifs se présentent comme suit :

Ce projet de construction des quatre (4) ponts générera des impacts positifs d'une importance majeure et des impacts négatifs d'une importance moyenne. Des mesures adéquates ont été élaborées pour gérer les impacts identifiés. L'application rigoureuse de ces mesures permettra de réaliser convenablement le projet sur le plan environnemental et social.

1. Utiliser les barrages flottants anti-pollution pour limiter les zones de réalisation des pieux, afin que la perturbation soit localisée. Ces barrages serviront aussi à protéger les eaux contre les déversements accidentels de polluants issus des engins de forage ;
2. Au niveau des sites de Katongoro et Bintimodia, récupérer et stocker les sédiments issus du décapage et du forage du sol de fondation pour leur réutilisation dans l'aménagement des casiers rizicoles ;
3. Pour atténuer la pollution de l'air par les poussières résultant du mouvement répété des véhicules et engins de chantier, l'entreprise doit arroser régulièrement le sol et les plateformes ;
4. Pour garantir des meilleures conditions sécuritaires au personnel et aux installations, l'entreprise devra se conformer aux mesures suivantes :
 - L'enceinte de la base de chantier sera entièrement clôturée et son accès interdit au public. Elle doit être éclairée et gardée 24h/24 ;
 - La base de chantier doit être pourvue d'une quantité suffisante de réceptacles pour les déchets ordinaires de chantier de sorte à éviter que ceux-ci ne viennent causer l'insalubrité dans la zone des travaux.
5. Avec l'existence d'engins roulants (automobiles et motos) dans la zone, la gestion des huiles usagées ne pose pas de difficultés. Les huiles seront collectées et réutilisées comme lubrifiants et pour la protection du bois de charpente contre l'attaque d'insectes, etc.
6. Les déchets ordinaires, comme les déchets organiques, pourront être évacués loin des agglomérations dans un endroit approprié. Les déchets plastiques et les rebus métalliques pourront être récupérés par les ouvriers ou la population riveraine du chantier.
7. Stocker au fur et à mesure les sacs vides de ciment et les brûler dans une zone inhabitée.
8. Éviter de déverser sur les sols les laitances de ciment issues du lavage des bétonnières ;
9. L'entreprise devra fournir à chaque travailleur des équipements de protection individuelle indispensables : gilets fluorescents, bottes de sécurité, gants, casques, cache-nez, lunettes de protection, casques anti-bruit. Le port de ces équipements doit être obligatoire pour tous les travailleurs et visiteurs de chantier.
10. À la fin de la construction du pont, avant sa restitution officielle aux autorités, l'entreprise contractante doit installer des panneaux de signalisation afin de protéger l'ouvrage et éviter les accidents.
11. Avant le démarrage de travaux bruyants, informer les communautés riveraines.
12. Réceptionner éventuellement les plaintes des riverains en y apportant des mesures correctives efficaces.
13. Lors du recrutement de la main d'œuvre non spécialisée, l'entreprise devra privilégier la main d'œuvre

locale compétente la plus proche des sites.

14. Procéder à des séances d'Information d'Education et de Communication en matière de lutte contre MST et VIH/SIDA.

o SYNTHSE DU PGES

Un Plan de gestion environnementale et sociale des mesures d'atténuation et de bonification des impacts a été élaboré, les différents acteurs de mise en œuvre sont identifiés et leurs responsabilités sont dégagées pour s'assurer de l'efficacité des mesures préconisées. Il inclut un plan de gestion des risques et un autre pour le renforcement des capacités.

Le coût des mesures, hors mesures à incorporer dans le coût technique du projet, s'élève à 964 000 000 de francs guinéens, répartis comme suit :

- 276 000 000 de francs guinéens pour Katongoro,
- 256 000 000 de francs guinéens pour Bintimodia,
- 216 000 000 de francs guinéens pour le site Ouné, et
- 216 000 000 de francs guinéens pour Téné.

SYNTHESE DES COUTS DU PGES :

N°	ACTIVITES	COUT TOTAL GNF	COUT TOTAL US
1	Mise en œuvre mesures préconisées	964 000 000	
2	Renforcement des capacités des parties prenantes	300 000 000	
3	Information et diffusion de l'EIES	200 000 000	
TOTAL		1 464 000 000	169 824,00

Le coût total de la mise œuvre du PGES est estimé à Un milliard quatre-cent-soixante-quatre milles (1 464 000 000) soit (145 000 000 USD).

❖ Mécanisme de Gestion des Réclamations/Plaintes (MGR/P)

Le mécanisme de gestion des réclamations/plaintes dans le cadre du sous projet, le PMCR se rabattra sur les comités de gestion des plaintes mise en place par l'ANAFIC. Ces Comités seront redynamisés par le PMCR avant le démarrage des travaux du sous projet. Ils seront chargés de gérer les différentes réclamations et plaintes sensibles et non sensibles.

NB : toute personne qui souhaite avoir les informations complémentaires sur le rapport doit en faire la demande à l'adresse suivante : coordination.pmcrguinee@gmail.com , mkaba@magel.gov.gn moribakou1990@gmail.com dans un délai de deux (2) semaines à compter de la date de publication de ce résumé.

Le Coordonnateur du PMCR

Mamadi KABA