



Commission néerlandaise pour  
25 ans l'évaluation environnementale

## GUINÉE (DRIVE18GN01)

Examen de qualité de l'EIES de 5 ponts  
de liaison et de désenclavement dans la  
ville de Conakry



23 novembre 2018  
Réf: 7292



---

## Avis du Secrétariat

---

<b>Objet</b>	<b>Examen de qualité de l'EIES de 5 ponts de liaison et de désenclavement dans la ville de Conakry</b>
<b>À</b>	Netherlands Enterprise Agency (RVO.nl)/ DRIVE
<b>Attn.</b>	M. Patrick PETERS Mme Sylvia DORLAND
<b>Date</b>	23 novembre 2018
<b>De</b>	La Commission néerlandaise pour l'évaluation environnementale
<b>Groupe du travail</b>	Mme Tanya VAN GOOL – présidente M. Jan HELMER – expert sur l'infrastructure et de la sécurité M. Roel SLOOTWEG – expert sur la biodiversité et l'écologie Mme Ellen de KEYSER – expert sur les impacts sociaux et de la réinstallation M. Giel HENDRIKS – secrétaire technique
<b>Contrôle de qualité</b>	M. Rob VERHEEM – directeur international
<b>Référence</b>	7292

---

© Commission néerlandaise pour l'évaluation environnementale (CNEE). *Examen de qualité de l'EIES de 5 ponts de liaison et de désenclavement dans la ville de Conakry*. 2018. 18 pages.

Contact:

w [www.eia.nl](http://www.eia.nl)

t +3130 234 76 60

e [ncea@eia.nl](mailto:ncea@eia.nl)

## Table de matières

1.	Introduction.....	2
2.	Principales conclusions .....	4
3.	Autres conclusions.....	12
Annexe 1 : Emplacement des cinq ponts de Conakry .....		16
Annexe 2 : Plan d'Action de Réinstallation .....		17

# 1. Introduction

Dans son souci de résoudre les embouteillages de la ville de Conakry, la Direction Nationale des Infrastructures (DNI) de Guinée s'est associée à Dijkstraal B.V. pour la construction de 5 ponts. Dijkstraal et DNI ont sollicité un financement pour ce projet auprès de RVO DRIVE. La RVO exige qu'une Évaluation d'Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES) soit disponible pour le projet afin d'appuyer la prise de décision sur le financement de ce projet. Cette EIES doit se conformer aux Normes de performance SFI indiquées par la RVO comme cadre de référence. Dijkstraal B.V., responsable du concept préliminaire du projet, a fait appel à Louis Berger, un Bureau d'études international pour réaliser cette EIES<sup>1</sup>.

En octobre 2018, la RVO a demandé à la Commission Néerlandaise pour l'Évaluation Environnementale (CNEE) d'examiner le rapport d'EIES reçu le 15 octobre. Le principal objectif de ce rapport consultatif d'examen est de donner des conseils sur la qualité du rapport et du processus d'EIES. Une ébauche de ce rapport consultatif a été discutée avec la RVO le 23 novembre 2018.

## **L'initiative du projet**

Ce projet de construction de cinq ponts se situe à Conakry, capitale de la Guinée. Le principal objectif de ce projet est d'améliorer l'accessibilité de la ville de Conakry par la construction de cinq ponts et l'amélioration des routes d'accès à ces ponts. Quatre de ces ponts sont prévus dans la Préfecture de Conakry, à savoir : le pont Kakimbo, le pont Demoudoula, le pont Kiroti et le pont Kissosso. Le cinquième pont, le pont Kassonya, est prévu dans la Préfecture de Coyah, en banlieue de Conakry. Ces ponts permettront d'augmenter l'accès à la ville depuis les quartiers densément peuplés qui en sont séparés par des marécages et des rivières. Les ponts mesurent de 96 m à 144 m de long, et nécessitent 13,54 km de routes (cf. Annexe 1 pour une carte de la zone du projet et de l'emplacement des 5 ponts).

Le projet comprend :

- la construction de cinq ponts mixtes acier-béton
- la construction et l'amélioration des routes les reliant au réseau urbain (existant)

Le Ministère des Travaux Publics, représenté par la Direction Nationale des Infrastructures (DNI), est l'initiateur de ce projet. La DNI est responsable de la planification des travaux (d'infrastructure) et de tout le réseau de la République de Guinée, de la recherche de financement et du suivi de ces opérations.

## **Approche adoptée par la CNEE**

Le présent avis a été préparé par un groupe de travail d'experts au nom de la CNEE<sup>2</sup>. Ce groupe réunit les expertises des disciplines suivantes : écologie, infrastructure, impacts sociaux et procédures de réinstallation.

La CNEE a examiné la version suivante du rapport d'EIES :

---

<sup>1</sup> La CNEE utilise le terme Évaluation des Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES) au lieu d'EIE afin d'insister sur les aspects sociaux inclus dans le cadrage.

<sup>2</sup> La CNEE, dont le siège est aux Pays-Bas, est un organe consultatif indépendant qui fournit des conseils indépendants sur l'EIES depuis 1985 aux Pays-Bas, et depuis 1993 au niveau international.

- Projet pour la réalisation de cinq liaisons et ponts d'accès à la ville de Conakry, ébauche de l'Évaluation des impacts Environnementaux et Sociaux (septembre 2018).

De plus, pour mieux comprendre les informations fournies dans le rapport d'EIES, la CNEE a examiné les informations supplémentaires ci-dessous :

- Évaluation socio-économique pour le projet des 5 ponts - septembre 2018
- Étude de faisabilité de chacun des cinq ponts :
  - Pont Kakimbo - septembre 2018
  - Pont Demoudoula - septembre 2018
  - Pont Kiroti - septembre 2018
  - Pont Kissosso - septembre 2018
  - Pont Kassonya - septembre 2018

Pour l'examen du rapport d'EIES, la CNEE s'est servie du cadre de référence suivant :

- Lois et règlements guinéens concernant l'évaluation environnementale, prescrits par le Bureau Guinéen d'Études et d'Évaluation Environnementale (BGEEE) ;
- Les Normes de performance SFI sur la Durabilité environnementale et sociale ;
- Les Directives générales de la Banque Mondiale sur l'environnement, la santé et la sécurité, et plus particulièrement celles sur la Construction & le Démantèlement ;

La CNEE a examiné le rapport d'EIES, complété par les informations de l'Évaluation socio-économique et les études de faisabilité fournies.

#### **Examen par la CNEE et Procédure locale d'EIE**

Pour obtenir le permis nécessaire, les initiateurs de projet doivent soumettre une EIES à l'Agence d'Évaluation Environnementale : BGEEE. Le présent examen par la CNEE, à la base d'une ébauche d'EIES, a eu lieu avant l'examen par le Bureau Guinéen d'Études et d'Évaluation Environnementale (BGEEE). Pour l'instant, l'EIES ne comprend pas de Plan d'Action de Réinstallation (PAR), ni un Plan de Restauration des Activités Économiques (PRAE).

Les réglementations locales d'EE en Guinée nécessite un processus de PAR/PRAE, pour lequel une consultation est faite actuellement, et qui dérivera un rapport autonome. Ce rapport doit être approuvé par le BGEEE aussi.

La CNEE fait la recommandation que l'EIES et les PAR/PRAE seront alignés et intégrés. Spécifiquement que le contenu d'EIES sera mis en disposition durant les consultations du PAR/PRAE et que l'EIES sera mis à jour basé sur les résultats de consultation du PAR/PRAE.

Au cas où une version finale de l'EIES est disponible à soumettre au BGEEE, la CNEE est prête à mener un deuxième examen, peut-être en collaboration avec l'examen du BGEEE.

#### **Guide de lecture**

Le chapitre 2 présente les principales conclusions du groupe de travail ainsi que les recommandations résultant de ces conclusions. Le chapitre 3 mentionne les autres conclusions et présente les recommandations liées à ces conclusions.

## 2. Principales conclusions

La CNEE remarque que l'Évaluation des impacts environnementaux et sociaux (ci-après EIES) contient de nombreuses données de base utiles. L'information sur la biodiversité et la description des différentes espèces dans la zone concernée est jugée très détaillée. De plus, l'analyse socio-économique est très riche en informations et la présentation graphique de la valeur actualisée des flux de trésorerie (fig. 20) est une bonne illustration. La consultation des personnes touchées par le projet (PTP) est considérée comme inclusive et les photos incluses dans les comptes-rendus de réunion facilitent une bonne compréhension.

Par contre, la CNEE conclut cependant que l'EIES ne fournit pas suffisamment d'informations pour une prise de décision informée par la RVO. Dans ce chapitre, la CNEE présente 7 secteurs clés pour lesquels l'EIES doit être améliorée afin de respecter les critères. Les conclusions détaillées sont reprises au chapitre 3 du présent document. La CNEE recommande qu'une évaluation supplémentaire soit menée et que l'EIES soit complétée pour combler les lacunes suivantes<sup>3</sup> :

- Conception et description du projet :  
Autant la conception que la description du projet sont incomplètes et nécessitent des éclaircissements.
- Cadre institutionnel :  
Le rôle des différentes parties prenantes et leur relation au projet n'ont pas été expliqués avec suffisamment de clarté.
- Impacts sur la biodiversité et mesures d'atténuation :  
Les impacts sur la biodiversité et les mesures d'atténuation pour la biodiversité et les services écosystémiques nécessitent davantage d'information.
- Impacts du projet et zone touchée insuffisamment définis :  
L'évaluation des activités du projet et de leurs impacts nécessite des éclaircissements et des explications supplémentaires en ce qui concerne le calendrier (planification) et les sites (cartes).
- Évaluation socio-économique :  
Il manque d'informations pertinentes sur les impacts socio-économiques du projet, y compris les impacts sur le déplacement et une distinction précise de la portée des impacts.
- Plan de gestion de la circulation :  
La gestion et l'évaluation des flux croissants de circulation nécessitent des informations supplémentaires.
- Plan de gestion environnementale et sociale et de suivi (PGESS).  
La gestion et le suivi des impacts environnementaux et sociaux ne sont pas suffisamment abordés dans le PGESS actuel.

Ces questions sont traitées plus en détail ci-dessous, et comprennent les recommandations pour résoudre ces lacunes.

---

<sup>3</sup> L'ordre dans lequel sont mentionnées les lacunes n'a aucun rapport avec une quelconque hiérarchie, priorité ou classification.

## Conception et description du projet

La description actuelle du projet et sa conception dans l'EIES ne sont pas suffisamment exhaustives et doivent être révisées :

L'EIES mentionne que la longueur des ponts Kakimbo et Demoudoula (respectivement 120 et 144 m) sera spécifiée après l'étude topographique et en considérant les contraintes environnementales et sociales. Cela implique de s'assurer que la largeur des routes d'accès est adaptée aux vitesses de référence basées sur le contexte de chacun des ponts et des quartiers traversés. Ces contraintes doivent être étudiées, incorporées à la conception du projet et expliquées sur les cartes. Ces éléments ont une influence sur la détermination des impacts environnementaux et sociaux et doivent donc être inclus dans l'EIES.

De plus, l'EIES doit démontrer que la conception des deux ponts et de leurs routes d'accès prend en compte d'une part différents modes de transport (véhicules à moteurs, charrettes, piétons et cyclistes) ayant des vitesses différentes, et d'autre part une augmentation potentielle de la circulation liée au développement futur du pays et de la capitale. L'augmentation de la circulation va entraîner de plus grands risques d'accidents, ce qui devrait être abordé et géré dans l'EIES. Là où les routes améliorées deviennent des axes principaux, il peut être également prudent d'intégrer dans la conception du projet des équipements pour les étals de marché, afin que les trottoirs soient suffisamment sûrs et soient libres pour les piétons. Troisièmement, l'EIES mentionne le risque pour les populations riveraines d'être exposées à des accidents sur les routes d'accès. La construction de trottoirs pour protéger les piétons a été incluse dans la conception du projet. Cependant, l'EIES mentionne également que « même si des trottoirs sont prévus pour les piétons, ceux-ci sont le plus souvent utilisés pour garer des véhicules », ce qui indique qu'il est nécessaire de prévoir des places de parking. Rien dans l'EIES n'indique que des places de parking aient été incluses dans la conception du projet. De plus, alors que 1,4 millions d'Euros ont été inclus dans le budget pour le mobilier urbain et l'éclairage, ces équipements ne sont pas mentionnés dans la description du projet ni dans sa conception, mis à part pour Kassonya. L'importance de tels équipements n'a pas non plus été expliquée.

Ni la description ni la conception ne fournissent de cartes des interventions exactes menées dans le cadre du projet. Autant l'une que l'autre gagnerait en clarté avec l'ajout de cartes. Cela aiderait en même temps à une meilleure identification des zones du projet subissant un impact direct ou indirect. Ainsi, il ne devrait pas y avoir de distinction entre la zone d'impact immédiat et la zone d'impact rapproché comme c'est le cas actuellement. Cela met en effet l'accent sur la zone d'impact rapproché – définie comme la zone où les gens subissent des déplacements – négligeant ainsi les impacts provoqués dans la 'zone d'impact immédiat'. Ne pas oublier que les zones tampons (naturelles ou de sécurité) peuvent s'étendre au-delà de l'emplacement de la voie.

Actuellement, ni la description ni la conception du projet ne démontre que des zones tampons, naturelles et de sécurité, ont été considérées ni pour la phase de construction ni pour la phase d'exploitation du projet. À partir des données scientifiques sur le bruit, la qualité de l'air et la circulation, recueillies pour chacune des routes d'accès, des zones tampons excluant toute habitation ou autre utilisation doivent être respectées de chaque côté des routes d'accès afin de protéger la santé et la sécurité des communautés locales, l'environnement et

les usagers de la route pendant la construction et l'exploitation. Ces zones doivent également être représentées sur des cartes.

Dans l'ébauche de l'EIES, des carrières et des bancs d'emprunt sont inclus dans la zone d'impact étendu, mais les effets connexes n'en ont pas été identifiés ni évalués. La description du projet ne mentionne pas les bases techniques, logistiques et administratives ni les équipements pour la fabrication des mélanges d'asphalte et de béton ; les impacts connexes n'en ont pas non plus été identifiés ni évalués. Les impacts environnementaux et sociaux des structures associées doivent également être identifiés et évalués, et doivent être décrits dans l'EIES, conformément aux Normes de performance SFI. Étant donné l'engagement du projet à se conformer aux normes internationales, y compris celles de la SFI, il n'est pas suffisant de rédiger pour ces structures une Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES), forme simplifiée de l'EIES, ainsi que l'exige la législation guinéenne.

De plus, les cinq ponts sont traités comme un seul projet, parce qu'ils s'avèrent interconnectés dans l'agglomération urbaine de Conakry, et qu'ils ont des incidences les uns sur les autres. Cependant, on peut considérer que le pont de Kassonya fera partie des (futurs) grands axes routiers, alors que les quatre autres feront chacun partie d'une zone résidentielle ou d'un territoire communautaire. La CNEE est d'avis que les ponts doivent être traités comme des projets individuels, puisqu'il n'y a pas d'interdépendance entre eux en ce qui concerne la circulation. Les 5 ponts sont des projets principalement indépendants. Les avantages d'un pont ne sont pas liés aux autres ponts : Kassonya fait partie du réseau routier de l'agglomération. Kiroti, Kakimbo, Kissosso et Demoudoula font partie du réseau de quartier. Ces quatre derniers n'augmenteront pas beaucoup la fluidité du trafic de l'agglomération de Conakry.

Il est recommandé d'adapter la conception et la description du projet de façon à incorporer les éléments mentionnés ci-dessus. Cela aura pour résultat de déterminer clairement la portée du projet en ce qui concerne à la fois le site et les différentes phases du projet.

### **Cadre institutionnel**

L'EIES mentionne plusieurs ministères. Elle n'indique cependant pas clairement quelles sont les tâches de chacun ni quelle est leur relation au projet actuel. Le fait de mentionner ces différents organismes (publics) sans y référer plus en détail dans l'EIES prêche à confusion et n'a même aucun intérêt. Il faut également confirmer si le Ministre de l'Énergie et de l'Hydraulique est en effet un partenaire institutionnel pertinent pour le projet des 5 ponts.

L'EIES présente les Comités Préfectoraux de Suivi Environnemental et Social (CPSES). Le rapport mentionne que leur création va se faire progressivement, et que les comités ne sont pas encore en place dans toutes les préfectures. Dans le chapitre sur le Cadre Institutionnel de l'EIES, il faut indiquer si les Comités Préfectoraux pour le Suivi Environnemental et Social pertinents pour le projet sont ou seront en place, afin de pouvoir déterminer les ressources nécessaires au projet pour le suivi environnemental et social.

Il est recommandé d'éclaircir la pertinence et le rôle des différents ministères mentionnés dans l'EIES ainsi que leur relation au projet. La création des Comités Préfectoraux ainsi que leurs tâches de Suivi Sociale respectives devraient être définies et décrites dans l'EIES.



## Impacts sur la biodiversité et mesures d'atténuation

La façon dont les différents impacts identifiés au chapitre 10 de l'EIES seront atténués n'apparaît pas clairement. Plusieurs impacts sont « préoccupants » ou « modérés » et exigent des traitements particuliers. L'EIES propose un système de qualité pour le prestataire, au lieu de mesures d'atténuation détaillées des impacts prévus. Pourtant, il est nécessaire que l'EIES explique clairement comment chacun des impacts « préoccupants » ou « modérés » seront atténués. Cela n'a pas été fait, et d'après les pratiques internationales, cela est une lacune.

L'atténuation des impacts sous forme de compensations pour la biodiversité n'a pas été abordée. Une question spécifique requiert cependant une attention particulière. D'après le rapport, dans les basses terres, le débit des rivières peut être considérablement perturbé par les dépôts de matériaux divers, comme les matériaux de déblai. Leur impact est considéré comme « préoccupant » sur tous les sites, et ayant une probabilité « certaine » pour le site de Kassonya qui présente la plus grande biodiversité. Le paragraphe atténuation n'indique aucune mesure pour éviter l'impact décrit.

Au lieu de cela, l'EIES réfère aux compensations de la biodiversité en introduisant des initiatives de restauration pour les sites de Kassonya et de Kakimbo. Ces initiatives ne sont pas spécifiées et restent minimales en termes de budget disponible. La CNEE recommande d'accorder davantage d'attention à une meilleure description des impacts prévus et aux possibilités (ou impossibilités) de les atténuer. L'EIES devrait d'abord signaler si les impacts peuvent être évités, puis comment les atténuer, et enfin comment les effets peuvent en être compensés, en justifiant la hiérarchie des mesures d'atténuation.

Il faut y ajouter la question des services écosystémiques affectés et la Norme de Performance (NP) 6 de la SFI sur la conservation de la biodiversité et la gestion durable des ressources naturelles vivantes. Cela s'applique au site de Kassonya où l'EIES indique que les perturbations peuvent être considérables. Aucune mesure d'atténuation n'a été définie.

Le rapport ne fait aucune référence aux services écosystémiques. À Kassonya, les mangroves de la zone intertidale en aval sont censées fournir des services écosystémiques qui sont exploités par les habitants (poissons et crustacés, bois d'œuvre, bois de feu, autres ressources forestières non ligneuses). D'après la NP 6 de la SFI sur la biodiversité, les services écosystémiques de la zone affectée par un projet devraient être identifiés et évalués en consultation avec les parties prenantes locales. La NP 6 stipule clairement que les impacts sur les services écosystémiques prioritaires devraient être évités. S'il est impossible de les éviter, des mesures d'atténuation doivent faire en sorte de maintenir la valeur et la fonctionnalité des services écosystémiques prioritaires.

Il est recommandé de fournir des informations plus détaillées sur les impacts potentiels affectant les rivières des basses-terres (en aval du site de construction) aux sites de Kassonya et de Kakimbo, particulièrement en ce qui concerne les perturbations par le dépôt de matériaux divers comme les matériaux de déblai. Cela devrait être suivi de la présentation de mesures d'atténuation pour réduire les impacts prévus. De plus, un inventaire des services écosystémiques de la zone touchée par le projet devrait être fait afin de répondre aux exigences de la SFI (NP 6) et d'obtenir une idée précise de tous les services écosystémiques de la zone affectée.

N.B. : pour les services écosystémiques de production agricole, un inventaire a été fait sur les sites du projet (sans faire allusion à leur nature de service écosystémique). Pour les services de la zone d'impact étendu, ceci devrait être fait pour pouvoir évaluer l'impact dans cette zone. Une attention particulière doit être accordée au site de Kassonya en aval duquel on présume des impacts.

### **Impacts du projet et zone touchée insuffisamment définis**

L'EIES ne fait pas de distinction nette entre les zones d'impact étendu, immédiat et rapproché. Aucune analyse ne semble appuyer les zones d'impact étendu et rapproché (ZIEt, ZIRa). Ces deux termes se rapportent à l'étendue de l'influence : local pour le site de construction et pour les sites d'emprunt, et étendu pour les courbes isophoniques, pour les cours d'eau en aval et pour le bas des pentes dans les zones sensibles à l'érosion ; la zone d'impact social concerne les déplacements domicile-travail etc.

Curieusement, les TdR pour l'étude d'EIES mentionnent que la zone d'impact ne dépasse pas les limites de la ville de Conakry. Il est difficile de vérifier si les impacts en aval du pont de Kassonya restent dans les limites de la ville de Conakry. Il faut souligner qu'une certaine façon de délimiter les zones d'impact, avant que l'évaluation actuelle soit effectuée, semble trop limitée et empêche l'évaluation d'être menée correctement. Cela entraîne la négligence des impacts possibles en dehors de la zone évaluée désignée.

Les informations fournies dans l'EIES permettent difficilement de déterminer si les niveaux d'impacts sont complets. L'EIES présente d'informations qualitatives, que ne couvre pas la zone d'influence entierement. Les circonstances dans lesquelles l'EIES a été menée peuvent avoir empêché de recueillir des informations quantifiées, comme des bandes dans le site de Kassonya (p.90) mais le rapport nécessite une description détaillée de la chaîne de causalité. Elle pourrait permettre de mieux comprendre les impacts et leurs zones d'influence. L'application de zones tampons, naturelles et de sécurité, faciliteront également l'identification de la zone d'influence.

Il n'y a pas de description proprement dite des activités, de sorte qu'on ne sait pas bien comment les impacts se produisent. L'EIES ne fournit aucune information sur les composantes du projet, les activités, l'emplacement de ces activités, ni quelles technologies seront appliquées. Cela soulève des questions : où se situent l'usine d'asphalte, la cimenterie, les sites d'emprunt, quelles routes sont utilisées pour les transports de matériaux ? La seule indication de l'EIES est que les usines de production seront en principe situées dans des zones éloignées des habitations. L'EIES devrait inclure dans son évaluation les impacts liés à l'extraction et au transport des matériaux et au transport des pièces pendant la phase de construction.

Dans tout le rapport, aucune indication uniforme n'est mentionnée entre la phase de construction et les phases d'exploitation. La distinction entre les phases de construction et d'exploitation doit ressortir plus clairement afin de faciliter l'identification des zones d'influence et d'améliorer l'identification et l'évaluation des différents impacts.

<p>Il est recommandé d'apporter dans l'EIES plus de précision dans la description des activités proposées, leurs impacts prévus et leurs zones d'influence. Ces éléments devraient être étayés par une carte et un calendrier qui présenteraient les différentes phases du projet.</p>
--

## Évaluation socio-économique

L'EIES donne, dans une certaine mesure, un aperçu des impacts du déplacement, mais il est prévu que les impacts du déplacement physique et économique, dus par exemple à la perte de logement ou de moyens de subsistance, seront plus graves et plus importants que dans la description actuelle. L'absence de données complètes sur le recensement et sur les biens, et l'absence de zones tampons, naturelles et de sécurité, le long des routes, va étendre la zone où les impacts du déplacement se feront sentir. L'EIES ne fournit pas suffisamment d'information, par exemple pour savoir quand et comment le projet va traiter de ces questions.

Le rapport ne décrit les méthodes d'indemnisation que de façon limitée. Il ne fournit aucune information sur les méthodologies qui détermineront les taux de compensation, et ne mentionne pas si les indemnisations seront aussi accordées en nature<sup>4</sup>. L'EIES n'indique pas si les coûts de l'indemnisation ont été calculés pour la totalité de la zone étudiée, p.ex. une zone qui excède de 4 m l'emprise au sol des travaux, ou seulement la zone d'impact immédiat qui provoquera des déplacements. L'évaluation actuelle manque d'informations essentielles pour un calcul correct du budget. L'EIES ne contient pas de Plan d'Action de Réinstallation comme le prescrivent les Termes de Référence et comme l'exigent les normes internationales. Afin de s'assurer que le projet soit conforme aux normes qu'il veut respecter, mais aussi du point de vue de la gestion du risque, un Plan d'Action de Réinstallation complet devrait être élaboré, qui contienne au minimum les éléments mentionnés à l'Annexe 3 de ce rapport.

Dans l'EIES, la description de l'environnement socio-économique amalgame les données sur la zone étendue du projet et sur la population directement touchée. Celles-ci devraient cependant être présentées séparément : les données socio-économiques sur la population directement touchée, basées sur une identification appropriée des zones d'impact du projet, devraient être présentées séparément sous forme de résumé dans l'EIES, et décrites intégralement dans le Plan d'Action de Réinstallation (PAR).

L'étude (qualitative) menée dans l'EIES ne fournit pas suffisamment d'informations essentielles. Il est indispensable de recueillir à la fois des données quantitatives et qualitatives pour comprendre les conditions socio-économiques.

Dans l'EIES, rien n'indique que les données sur la prévalence de la malaria et des infections sexuellement transmissibles (IST) pour la zone d'étude locale n'ont été enregistrées dans l'étude socio-économique. Ce sont des informations cruciales pour le suivi et l'évaluation de la présence de main d'œuvre sur les impacts sur la santé de la population locale pendant et après la construction, et elles doivent donc être incluses dans l'EIES.

L'EIES ne contient aucune information sur la vulnérabilité ni sur l'identification des facteurs risquant d'augmenter la vulnérabilité.

Il est recommandé d'élaborer un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) qui contienne toutes les informations nécessaires permettant de calculer correctement le budget.

Il est recommandé que les données socio-économiques soient améliorées et présentées dans un seul chapitre, en distinguant clairement les données concernant la zone étendue (commune et sous-préfecture) et les données concernant le quartier, et un résumé des données sur les populations affectées par le déplacement qui sont intégralement décrites dans le PAR.

<sup>4</sup> L'EIES fait référence aux pratiques d'indemnisation de Rio Tinto et des taux de Boké, une autre région du pays.

## Plan de gestion de la circulation

Autant l'EIES que l'étude socio-économique n'indiquent pas clairement de plan de gestion du trafic. Ceci est important parce que les ponts vont traverser des criques très découpées et relier des quartiers. Ils établiront une connexion supplémentaire entre les routes T (transversales) ; et leur tracé sera parallèle à la Route Le Prince, qui suit les hauteurs, et aux corniches nord ou sud ou à une route équivalente. On s'attend à ce que cela provoque des flux de circulation supplémentaires à travers ces quartiers pour relier la partie nord de Conakry (PK36) à Kaloum.

Actuellement, il n'y a pas de modèle de circulation, valable pour l'agglomération de Conakry, pouvant être appliqué pour les volumes de circulation attendus. Cela rend difficile la planification de la circulation et la justification de la construction des ponts. La CNEE estime que les interventions telles que les ponts proposés peuvent provoquer des changements à court terme dans les flux et les intensités de la circulation. Il est peu probable qu'elles augmenteront la capacité du réseau urbain déjà fort encombré. Une importante augmentation des accès au réseau et du nombre de déplacements à la journée ne pourra être obtenue qu'en adaptant les principaux facteurs du système de transport urbain. Par exemple, en créant ou recréant :

- une route d'accès principal qui traverse la totalité de l'agglomération, sans carrefours plans
- un système de transport en commun rapide, avec des voies réservées
- un accès à la ville limité à certains groupes ciblés
- l'instauration d'un péage pour des groupes ciblés
- le développement urbain (par le biais de la réinstallation) dans les zones plus faciles d'accès

Dans ce sens, on espère que la construction des ponts aura un effet à court terme sur la circulation dans l'agglomération, jusqu'à ce que celle-ci atteigne le même niveau de saturation qu'avant. Les variables telles que la durée du trajet et les émissions des véhicules peuvent très bien rester au même niveau. Le Plan de Mobilité Urbaine (PMU) en préparation, qui devrait être publié avant 2019, pourrait apporter quelques éclaircissements sur les questions mentionnées.

Il est recommandé d'élaborer un plan de gestion du trafic afin d'évaluer les impacts liés à l'augmentation des flux de circulation, y compris les prévisions concernant le trafic et les attentes à court et à long terme. Pour fournir une évaluation complète, il est crucial de disposer d'études et de rapports de référence.

### **Plan de gestion environnementale et sociale et de suivi (PGESS).**

La liste des mesures d'atténuation présentée dans l'EIES n'est pas exhaustive. Un résumé des mesures d'atténuation de l'impact du projet et des modalités de réalisation et de suivi ne fait pas mention de l'indemnisation comme mesure d'atténuation pour la destruction de biens privés, et ne mentionne pas non plus les impacts sur les moyens de subsistance et les mesures qui pourraient les atténuer.

Les parties prenantes de la communauté ont exprimé un vif espoir quant aux possibilités d'être employés sur le projet. Pour cela, un Plan d'action locale pour l'emploi est nécessaire ; il devra définir clairement ce qu'on entend par 'locaux' (Conakry est trop étendu pour être une zone prioritaire), identifier dans quelles zones les habitants seront embauchés en priorité et définir le processus d'identification des travailleurs locaux.

De plus, il faudra élaborer et mettre en œuvre un Plan de mobilisation des parties prenantes qui comprenne un mécanisme de réclamation et un plan de communication précisant que tout le monde ne pourra pas être embauché et expliquant la procédure locale d'embauche.

Le Plan de mobilisation des parties prenantes devra également présenter la stratégie pour (i) la communication avec les personnes qui habitent dans les 4 m d'emprise ou qui l'utilisent, et leur indemnisation, et (ii) la communication avec les personnes qui ont été enquêtées mais qui ne sont peut-être pas touchées par le projet. L'étude aurait suscité des attentes parmi ces gens quant à l'indemnisation. Ceci constitue un risque pour la réalisation du projet, et il faut pouvoir le gérer convenablement.

La période de construction est estimée durer de 8 à 12 mois. La fréquence des activités de suivi, établie actuellement à annuelle ou bisannuelle, doit être revue pour permettre un suivi régulier et la mise en œuvre de mesures de correction pendant la période de construction. Les indicateurs pour les impacts sociaux, y compris les ressources en eau pour les communautés, doivent également être intégrés dans la matrice et le plan de suivi.

Il est recommandé de compléter l'EIES par un PGESS qui respecte toutes les composantes essentielles de suivi des impacts de ce projet. La CNEE conseille d'inclure en plus du Plan d'Action de Réinstallation et du Plan de (gestion de la) circulation, les éléments suivants :

- Plan de mobilisation des parties prenantes avec un mécanisme de résolution des réclamations
- Plan de développement local

### 3. Autres conclusions

Ce chapitre traite plus en détail les autres conclusions sur ces lacunes et propose des recommandations pour les résoudre. Ces conclusions peuvent être considérées comme moins pertinentes, et c'est pour cela qu'elles sont traitées dans un chapitre distinct de celui des principales conclusions.

#### **Pas d'information sur les zones en aval**

L'EIES mentionne que le débit des rivières peut être considérablement perturbé par les dépôts de matériaux divers. Ceci nous amène donc directement à la question de savoir ce que pourraient être les impacts d'une telle perturbation en aval. Le rapport fournit des cartes du bassin hydrographique en amont des marigots jusqu'au site de construction du pont. Les bassins versants en amont des sites des ponts sont bien définis en ce qui concerne l'hydrologie et les débits de pointe. Les descriptions des sites sont bien présentées avec des photos illustratives.

Le rapport, lui, ne fournit cependant aucune information sur les zones en aval. En consultant la carte des différents sites pour les ponts, on observe que Kakimbo, Demoudoula et Kiroti se jettent directement dans la mer ; l'EIES ne fournit pas d'informations sur les écosystèmes côtiers, sauf pour les graves problèmes de qualité de l'eau. Kissosso et Kassonya se jettent dans un delta soumis à l'influence des marées. On peut s'attendre à ce que ces zones soient affectées par des changements hydrologiques ou une augmentation du ruissellement des sédiments.

Le pont de Kassonya est construit près d'une zone de mangroves très protégée ; c'est un site de grande importance écologique. La décision d'augmenter l'inventaire à 1 km en amont et en aval est donc fondée. Le choix de 1 km n'est cependant étayé par aucune information sur l'étendue possible de la zone affectée.

Il est recommandé de décrire la partie aval des 5 bassins hydrographiques et d'indiquer à quels impacts on peut s'attendre dans ces zones. Ceci est particulièrement pertinent pour la phase de construction où les déblais et les travaux de terrassement pourraient augmenter les flux de sédiments et les changements hydrologiques.

#### **Informations sur les espèces menacées et les populations vulnérables**

Les données de bases dans l'EIES identifient les espèces de grande valeur qui ont été évaluées par l'UICN comme vulnérables ou plus (c'est-à-dire menacées), ou les espèces n'ayant qu'un habitat restreint et/ou évaluées comme menacées dans la Monographie nationale sur la diversité biologique de Guinée. L'inventaire révèle 17 espèces de plantes de grande valeur. Pour les oiseaux, le vautour charognard (*Necrosyrtes monachus*) observé est répertorié comme NC, mais ceci n'est pas expliqué. L'UICN classe cette espèce comme gravement menacée. De plus, une espèce de grenouille, deux de poissons et 5 d'invertébrés sont considérées comme de grande valeur au niveau national et/ou mondial. Aucune de ces espèces n'est endémique uniquement en Guinée.

Une présentation par site du statut de conservation des espèces clarifierait ces questions

pour chaque site. L'EIES fournit actuellement des informations pour l'ensemble des sites et manque de ce fait de précisions et de vue d'ensemble pour chaque site. Les informations devraient être triées par site et clarifiées pour dresser un tableau plus exact de la situation.

Alors que la plupart des emplacements ont des zones urbaines très dégradées, deux sites présentent une biodiversité relativement importante en aval des ponts. Les sites de Kassonya (mangrove) et de Kakimbo (forêt résiduelle classée) contiennent le plus grand nombre d'espèces de flore ayant un statut particulier.

Pour les espèces de grande valeur, il faut recueillir davantage d'informations. Les informations n'ont été recueillies que pendant la saison sèche. Pour les arbres et les arbustes, cela peut être suffisant, mais pour la flore herbacée et les animaux, c'est plutôt insuffisant. Pour le vautour charognard, par exemple, il faudrait savoir s'il couve à proximité du site du projet. Pour toutes les espèces de grande valeur, une évaluation doit être faite sur :

- quels impacts le projet peut-il avoir sur ces populations ;
- la possibilité d'éviter (d'atténuer) ces impacts ;
- si les impacts ne peuvent pas être atténués, quel est le risque de perdre une grande partie de la population.

Le rapport stipule que la construction des cinq ponts pourrait avoir des impacts considérables sur ces espèces et leur habitat naturel. Mais l'EIES ne propose pas de mesures d'atténuation pour remédier aux impacts que cela pourrait infliger à ces espèces précises.

Il est recommandé d'évaluer la possibilité que de grandes parties des populations d'espèces vulnérables ou menacées soient perdues. Bien évidemment, l'évaluation devrait inclure les mesures d'atténuation pour prendre en compte les impacts sur les espèces menacées par le projet.

### **Pertinence de l'information sur les cadres institutionnels & les conventions (inter)nationales**

La pertinence des informations fournies sur le cadre politique, juridique et institutionnel au niveau national reste floue. Une liste des conventions vertes a été mentionnée dans le rapport (p.ex. Directives d'EIES de la CDB ou conventions de Ramsar), comprenant également la Stratégie Nationale pour la Biodiversité. Le rapport mentionne :

*« Pendant l'exécution des travaux, le projet devra prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer aux principales conventions ratifiées et signées par le Gouvernement de Guinée, afin que celui-ci puisse respecter ses engagements vis-à-vis de la communauté internationale en ce qui concerne la protection environnementale et sociale. »*

La consultation de la base de données de la Convention de Ramsar sur les zones humides par exemple, a révélé qu'aucun des six sites Ramsar de Guinée n'est affecté par le projet. De ce fait, il semble inutile de faire référence à cette convention. Le rapport fait également référence aux Principes de l'Équateur, mais ils ne sont pas abordés dans l'EIES. Les TdR réclament une attention particulière pour les conventions vertes et celles relatives au climat, mais celles-ci n'ont pas été traitées en détail non plus. L'EIES décrit le Code foncier et le Code des terres appartenant à l'État pour le projet, ainsi que la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. Cependant, il ne ressort pas clairement du rapport si cette procédure est applicable à ce projet ni si un « décret d'utilité publique » a été publié. C'est une étape

cruciale pour pouvoir procéder à la consultation. L'EIES doit confirmer que le projet est effectivement assujéti à la procédure d'expropriation et que le décret d'utilité publique a été publié, ou sinon quand est prévue sa publication, et ajouter une copie du décret s'il y a lieu. De plus, l'EIES semble faire référence à une infrastructure qui s'applique aux projets d'exploitation minière. L'EIES doit être adaptée au projet des 5 ponts, y compris l'infrastructure correspondante, et il ne faut donc pas faire de copier-coller depuis d'autres projets. Il est recommandé d'éclaircir comment les cadres cités et le besoin de référence à des conventions (inter)nationales sont pertinents pour l'activité du projet proposé et ses impacts. L'EIES devrait pour cela faire une stricte distinction : garder ce qui se rapporte au projet et supprimer ce qui ne s'y rapporte pas.

### **Plans de restauration et de conservation**

Un soutien de la restauration et de la conservation de la forêt classée de Kakimbo a été proposé. C'est une bonne initiative en soi, mais comme mesures de compensation, il n'est pas assez spécifié. Les termes de référence de l'intervention vont être ébauchés par l'Ingénieur. On peut se demander si cette responsabilité doit entièrement être confiée à l'Ingénieur. Impliquer des experts d'organisations locales en conservation de la nature pourrait contribuer à la qualité des mesures de conservation. Ceci est également recommandé pour le soutien de la conservation et de la valorisation de la mangrove de Kassonya et pour le soutien du reboisement et de la production maraîchère des basses terres de Demoudoula et de Kiroti.

Il est recommandé, lors de l'ébauche du plan de conservation proposé, que les instituts de recherches locaux ou régionaux spécialisés dans la conservation de la nature soient invités à contribuer au plan de conservation proposé.

### **Sécurité et entretien**

La phase de construction se caractérise par le transport de gros équipements lourds, de matériaux et de pièces par des routes étroites. Cela peut occasionner des dommages et entraîner des problèmes de sécurité. Les dommages au réseau routier de Conakry se situeront (i) entre les carrières ou les bancs d'emprunt et l'accès au projet, et (ii) depuis les sites de production (usines d'asphalte ou de béton) et le port maritime (éléments de ponts). Les problèmes de sécurité peuvent survenir des manœuvres sur le site avec des chargements lourds ou hors gabarit et le déplacement des véhicules. Cela n'a pas suffisamment été abordé dans l'EIES.

Le type de construction sélectionné à la fois pour les ponts et les routes d'accès est tel qu'il n'exige que relativement peu d'entretien. Le pont sera partiellement constitué d'éléments en acier galvanisé à chaud. Ces éléments devront être assemblés. Aux points d'assemblage, la protection contre la corrosion sera essentielle, et exigera une inspection et un suivi minutieux pour garantir une durée de vie de 40-60 ans pour les éléments galvanisés à chaud. L'EIES ne présente pas de plan d'entretien détaillé pour les ponts et les routes permettant de garantir la sécurité.



Il est recommandé d'embaucher des agents de sécurité afin d'assurer un bon fonctionnement et de bonnes conditions de vie dans la zone affectée. Une évaluation du site de construction et des routes d'accès qui seront très fréquentées pendant la construction, devrait être ajoutée à l'EIES. L'inspection de la zone affectée après la construction permettra des indemnisations et des réparations pour les dommages subis pendant la construction. Tout dégât dû à un chargement trop lourd ou à une utilisation abusive des trottoirs ou accotements doit pouvoir être réparé en fonction des rapports d'inspection.

Il est recommandé de présenter un plan d'entretien à la fois pour les ponts et les routes qui assurent la sécurité de la construction une fois en fonctionnement.

## Annexe 1 : Emplacement des cinq ponts de Conakry



*Source : Projet pour la réalisation de cinq liaisons et ponts d'accès à la ville de Conakry, ébauche de l'Évaluation des impacts Environnementaux et Sociaux – Louis Berger International (septembre 2018) p. 12.*

## Annexe 2 : Plan d'Action de Réinstallation

La norme de performance n° 5 de la SFI sur l'Acquisition de terres et la Réinstallation involontaire (NP 5) est claire en ce qui concerne l'acquisition de terres et la réinstallation : les conditions de vie et les moyens de subsistance devraient s'améliorer ou au moins être rétablis pour les PAP. La CNEE conseille de développer un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) pour le projet, conformément à la NP 5, qui contienne au minimum les éléments suivants :

- Description précise du projet et justification de l'empreinte du projet, la zone d'influence directe qui entraînera une réinstallation, y compris les zones tampons pour le bruit et la pollution atmosphérique représentées sur des cartes.
- Aperçu des efforts déployés pour minimiser les impacts de la réinstallation ; il faut démontrer quels emplacements possibles ont été étudiés pour ce projet afin de minimiser les impacts occasionnés.
- Objectifs et études déployées pour soutenir la planification de la réinstallation et sa réalisation, comme le recensement, les études socio-économiques, les études sur les biens ;
- Cadre réglementaire avec analyse complète des lacunes de la législation de Guinée applicable face aux exigences de la Norme de Performance 5 de la SFI sur l'acquisition des terres et la réinstallation involontaire, et aperçu des stratégies pour les faire concorder.
- Cadre institutionnel avec aperçu des parties prenantes qui sont pertinentes là où il s'agit d'acquisition de terres et de réinstallation ;
- Description des conditions socio-économiques de base des populations directement touchées, basée sur une méthode appliquée pour recueillir des données quantitatives et qualitatives auprès de toutes les personnes affectées par le projet (PAP). Les données devraient être recueillies auprès de toutes les personnes ayant des droits, officiels ou non, de propriété, d'utilisation, etc. sur un bien affecté par le projet. Les données doivent être recueillies auprès des hommes, des femmes, et des enfants le cas échéant, et pour des groupes spécifiques tels que les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées, vulnérables, les hommes et les femmes d'affaires.
- Description détaillée de l'ampleur du déplacement avec photos et cartes distinctes pour chacune des 5 composantes du projet, en indiquant si les impacts seront temporaires ou permanents.
- Aperçu de la stratégie de mobilisation des parties prenantes, y compris une identification de toutes les parties prenantes concernées et un résumé de la consultation publique et la publication concernant l'acquisition de terres et à la réinstallation.
- Définition des personnes déplacées et des critères pour déterminer leur droit à bénéficier d'indemnisation et d'autres aides à la réinstallation, y compris les dates butoirs correspondantes.
- Matrice des droits indiquant toutes les catégories de personnes affectées, leurs pertes, leurs droits en matière de compensation et les options qui leurs sont offertes.
- Évaluation et taux de compensation des pertes, y compris la méthode utilisée pour évaluer les pertes afin de déterminer le coût de remplacement. Prise en compte de l'évolution des conditions du marché immobilier : les montants d'indemnisation doivent permettre aux personnes affectées par le projet d'acquiescer un logement de remplacement et/ou, le cas échéant, un local de travail aux alentours de la zone du projet ; ceci afin qu'ils puissent toujours avoir accès à leurs activités liées aux moyens de subsistance qui ne sont pas affectées par le projet, et aux réseaux économiques et sociaux existants. Sinon ils risquent d'être repoussés vers des zones moins chères, et non seulement de perdre

leurs biens à cause du projet mais aussi d'être victimes de répercussions importantes sur leur bien-être, y compris leurs stratégies de subsistance. Calcul séparé des taux de compensation pour chacune des cultures, y compris les arbres productifs, conformément aux bonnes pratiques.

- Mesures d'indemnisation de la réinstallation et mesures d'assistance, y compris le cas échéant, la fourniture de compensation en nature et une justification des indemnisations en espèces.
- Mesures pour soutenir les personnes vulnérables.
- Mesures de restauration des moyens de subsistance pour améliorer ou restaurer les moyens de subsistance des personnes déplacées, y compris les employés des entreprises affectées ; pour les moyens de subsistance liés à la terre, la préférence va au remplacement des terres et au soutien pour un redémarrage des terres maraîchères par exemple, au lieu d'une indemnité financière.
- Aperçu du mécanisme de règlement des litiges.
- Rôles et responsabilités pour la mise en œuvre de la réinstallation.
- Calendrier et budget de mise en œuvre de la réinstallation, qui comprend les coûts d'indemnisation pour la zone qui subit les conséquences du déplacement.
- Mesures qui seront mises en œuvre pour le suivi et l'évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation par l'organisme d'exécution, complété par des observateurs indépendants pour garantir des informations complètes et objectives ; indicateurs de suivi des résultats pour mesurer les apports, les produits et les résultats des activités de réinstallation ; participation des personnes déplacées dans la procédure de suivi ; évaluation de l'impact de la réinstallation sur une période raisonnable une fois que toutes les réinstallations et activités de développement y afférent ont été achevées.