

République de Guinée
Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics
Ministère du Plan et de la Coopération Internationale

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE
RAPPORT DE L'ÉTUDE PRÉPARATOIRE POUR
LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU PONT
FARANAH SUR LA ROUTE NATIONALE N° 2

Octobre 2023

AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE
(JICA)

Katahira & Engineers International
Eight-Japan Engineering Consultants Inc.

IM
JR
23-117

Avant-propos

L'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) a décidé d'exécuter par l'entremise de la coentreprise (joint-venture) constituée de Katahira & Engineers International (KEI) et de Eight-Japan Engineering Consultants Inc. (EJEC) une étude préparatoire pour le projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale No2 en République de Guinée.

De mars 2021 à octobre 2023, une mission chargée de l'étude préparatoire a tenu une série de discussions avec les autorités compétentes de la Guinée et a mené des enquêtes de terrain dans les zones cibles du projet. Au retour de la mission au Japon, par suite aux travaux au Japon, le présent rapport a été achevé.

Je suis heureux de remettre ce rapport et je souhaite qu'il contribue à l'avancement du projet ainsi qu'au renforcement des relations amicales entre nos deux pays et à la promotion du développement de la République de Guinée.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements sincères aux acteurs concernés pour leur coopération avec la mission d'étude préparatoire.

Octobre 2023

TANAKA Hiroo
Directeur Général
Département du Développement de l'Infrastructure
Agence Japonaise de Coopération Internationale

Résumé

1. Description sommaire du pays

La République de Guinée (ci-après dénommée « la Guinée ») est une république située dans la partie la plus occidentale de l'Afrique de l'Ouest et un pays membre de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (ci-après dénommée « la CEDEAO »). Le pays a une superficie de 245 857 km² et compte une population totale de 13,13 millions d'habitants (2020, Banque mondiale) avec un revenu total par habitant est de 930 US\$ (2019, Banque mondiale). La capitale du pays est Conacry qui donne sur l'océan Atlantique et la Guinée est divisée en huit régions administratives (Gouvernorat de Conacry, Région de Mamou, Région de Kindia, Région de Boké, Région de Labé, Région de Faranah, Région de Kankan, et Région de Nzérékoré). La Guinée est la première des colonies françaises à devenir un pays indépendant par référendum en 1958.

Un coup d'État a eu lieu en septembre 2019, et la révocation du président ainsi que la destitution du gouvernement et la suspension de la constitution ont été déclarées par Mamadi Doumbouya qui est devenu le président de la Transition de la junte militaire, et un accord de principe de passer à un régime civil en 2024 a été conclu.

2. Arrière-plan, contexte et aperçu du projet

Le pont Faranah, qui fait l'objet de l'étude préparatoire du présent projet, est situé dans la ville de Faranah, sur la route nationale n°2. La route nationale n°2 joue un rôle important en reliant la capitale à la Guinée forestière de Guinée, à l'extrême sud-est, qui est la zone la plus grande productrice de produits agricoles destinés à l'exportation du pays. Les produits agricoles tels que les noix de cajou, le caoutchouc, le café et le cacao sont transportés sur cette route nationale pour le port de Conacry et les voisins. De plus, la route nationale N° 2 est le corridor économique important qui relie la Côte d'Ivoire et le Libéria, et l'ensemble du tronçon routier est actuellement à double voie et certains tronçons dont la chaussée est en mauvais état sont réparés avec le soutien d'autres bailleurs de fonds. Cependant, le pont Faranah, dans la ville de Faranah qui est une ville régionale, reste à voie unique en raison du déficit budgétaire du gouvernement guinéen, ce qui en fait le plus gros goulot d'étranglement de la route nationale No2.

Étant donné que ce pont à voie unique a été construit dans les années 1950, le temps d'attente au niveau du pont est produit en raison de l'attente de passage des véhicules venant en sens inverse et des véhicules de marchandises circulant à basse vitesse. En outre, tandis que la Guinée dispose des réglementations en matière de poids pour chaque type de véhicule, le contrôle réel des véhicules surchargés n'est pas pratiqué et ce pont vieillissant risque de s'effondrer. La Guinée connaît une forte croissance économique avec un taux de croissance du PIB (produit intérieur brut) de plus de 6,0 % chaque année depuis 2016 (Banque mondiale). Le volume du trafic devrait donc continuer à augmenter, et il existe un risque que le temps d'attente devienne de plus en plus long et plus grave. Par conséquent, la reconstruction du pont Faranah est un défi à relever dans l'immédiat.

Le « projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale No2 » vise à assurer la sécurité du trafic et à renforcer la connectivité interrégionale par le biais de la reconstruction du pont Faranah par un pont à double voie pouvant supporter le passage mutuel des véhicules lourds dans le but de stabiliser la logistique domestique, y compris les produits agricoles et les articles ménagers. De plus, le présent

projet est positionné pour renforcer la fonction de la route nationale No2 comme corridor international et promouvoir les activités économiques avec les pays voisins.

3. Contenu du projet

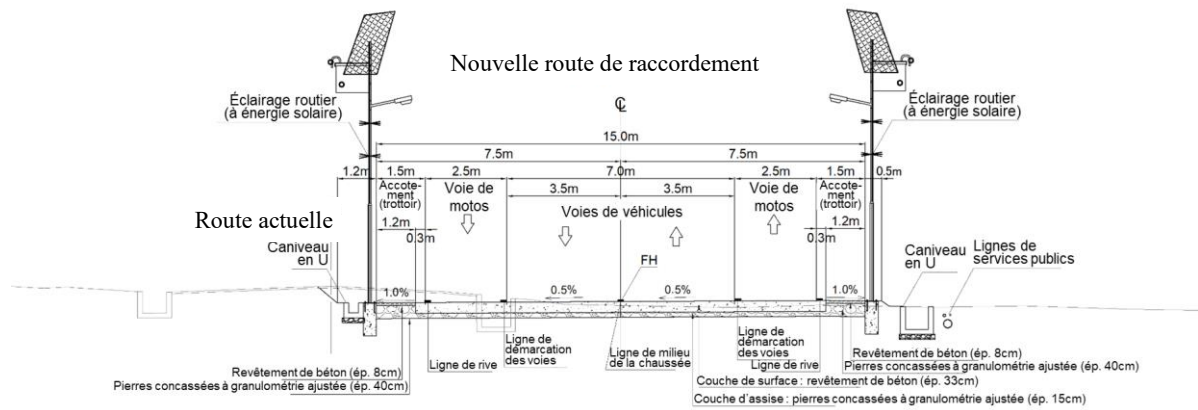
L'aperçu du projet est indiqué ci-après.

Tableau-1 Aperçu du projet

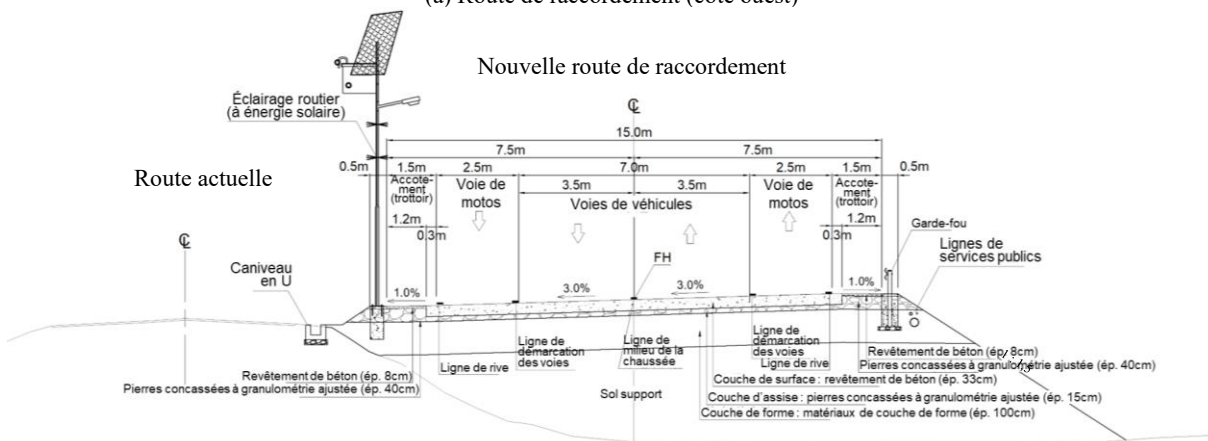
Élément du projet		Description du projet				
Objectif du projet		Dans la ville de Faranah, sur la RN2 qui relie la capitale à la Guinée forestière, remplacer le pont vétuste à voie unique par un pont à deux voies, pour assurer la sécurité du trafic en prévenant l'effondrement de l'ouvrage, et améliorer les services de transport sur cette route nationale, et ainsi contribuer à fluidifier la logistique en Guinée et avec les pays voisins et à dynamiser les activités économiques.				
Section cible du projet		Longueur totale 0,574 km (STA. 0 - STA.5+74) Partie terrassement coté point de départ (côté Ouest) L = 245,0 m Pont L = 70,0 m Partie terrassement coté point d'arrivée (côté Est) L = 258,0 m				
Structure de la largeur		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Section terrassement</th> <th>Section pont</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Largeur totale : 15,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Trottoir/accotement : 1,500 m × 2 </td> <td> Largeur totale : 17,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Accotement : 0,500 m × 2 Trottoir : 1,500 m × 2 Accotement de protection : 0,500 m × 2 </td> </tr> </tbody> </table>	Section terrassement	Section pont	Largeur totale : 15,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Trottoir/accotement : 1,500 m × 2	Largeur totale : 17,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Accotement : 0,500 m × 2 Trottoir : 1,500 m × 2 Accotement de protection : 0,500 m × 2
Section terrassement	Section pont					
Largeur totale : 15,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Trottoir/accotement : 1,500 m × 2	Largeur totale : 17,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Accotement : 0,500 m × 2 Trottoir : 1,500 m × 2 Accotement de protection : 0,500 m × 2					
Structure du revêtement	Couche de surface/base	Voie véhicules : revêtement béton (ép. 330 mm) Trottoir : revêtement béton (ép. 80 mm)				
	Plateforme supérieure	Voie véhicules : pierres concassées à granulométrie ajustée (ép. 150 mm) Trottoir : pierres concassées à granulométrie ajustée (ép. 400 mm)				
	Plateforme inférieure	Matériaux de couche de forme (ép. 1 000 mm)				
Installation d'évacuation des eaux routières		Caniveaux béton en U (largeur fond 300 à 800 mm) Tuyaux béton d'évacuation latérale (diam. intérieur 300 mm, 700 mm, 800 mm)				
Installations annexes à la route		Station de moto-taxis				
Équipements de sécurité routière		Signalisation horizontale Passage piétons Rail de sécurité Éclairage routier Poteaux de protection				
Pont		Pont de dalle creuse à trois travées attelées L = 70,000 m				
Revêtement des rives		Gabions en escalier				

Source : Mission d'étude de la JICA.

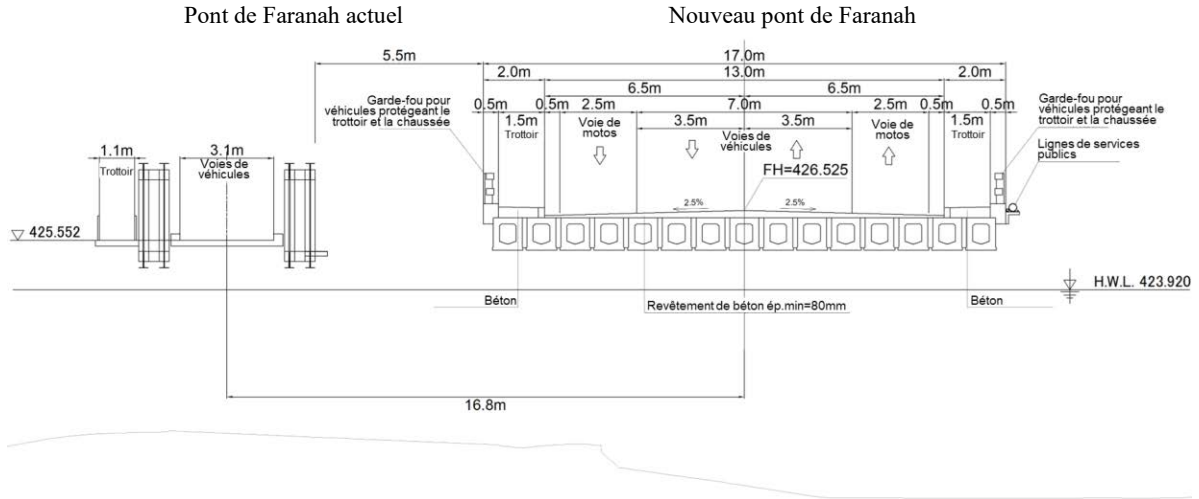
Les sections transversales standard des routes et du pont cibles sont présentées ci-après.



(a) Route de raccordement (côté ouest)



(b) Route de raccordement (côté est)



(c) Portion du pont

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure-1 Section transversale standard

4. Durée des travaux et coût approximatif du projet

Lorsque le présent projet sera mis en œuvre dans le cadre de la coopération financière non remboursable du Japon, la période de conception détaillée sera de 8,0 mois et la durée des travaux sera de 31,0 mois. Le coût du projet sera déterminé avant la signature de l'Échange de Notes.

5. Évaluation du projet

(1) Pertinence

Sur la base de ce qui suit, la mise en œuvre du projet par le biais de l'aide financière non remboursable du Japon peut être jugée pertinente.

1) Plans de développement du secteur routier en Guinée

La Guinée a fait de la « mise en place d'un cadre macroéconomique et fiscal » l'un des piliers de programme de référence intérimaire (PRI), et vise à diversifier ses industries en dehors du secteur minier, tout en s'efforçant de promouvoir les exportations de produits agricoles dans ce cadre. Dans le PRI, le pays se fixe pour action prioritaire le « renforcement de la connexion interrégionale » et le « bitumage des routes de connexion avec les pays voisins » et est en cours d'aménagement des infrastructures routières qui contribueront également au transport des produits agricoles.

Le remplacement du pont Faranah par un pont à deux voies pouvant résister au trafic des poids lourds circulant dans les deux sens a pour but d'assurer la sécurité du trafic et de renforcer la connectivité interrégionale, en vue de pérenniser le transport national des produits, à commencer par les produits agricoles et les produits de subsistance. Le présent projet a pour but de renforcer les fonctions de la route nationale n°2 (RN2) et de promouvoir les activités économiques avec les pays voisins, matérialisant ainsi le PRI mentionné plus haut.

2) Synergies avec d'autres partenaires de développement et bailleurs de fonds

Le remplacement du pont Faranah devrait avoir un effet synergique avec les tronçons aménagés par d'autres partenaires de développement et bailleurs de fonds. Les détails de la route nationale No2 réparée par d'autres bailleurs de fonds sont mentionnés dans « 1-1-1 (4) 2) Situation sur l'aménagement de la route nationale No2 ».

(2) Efficacité

La mise en œuvre du présent projet devrait avoir les effets suivants :

1) Effets quantitatifs

Tableau-2 Efficacité de l'aménagement

Indice	Valeur de référence (Résultats 2022)	Valeur cible en 2030 3 ans après l'achèvement du projet
Volume moyen de trafic journalier	8 000 UVP/jour	11 803 UVP/jour
Nombre de passagers	29 351 personnes/jour	42 671 personnes/jour
Trafic de véhicules de transport de marchandises	262 véhicules/jour	417 véhicules/jour
Volume de marchandises	275 (10 000 tonnes/an)	438 (10 000 tonnes/an)

Indice	Valeur de référence (Résultats 2022)	Valeur cible en 2030 3 ans après l'achèvement du projet
Vitesse de déplacement sur le tronçon qui sera aménagé (573 m)	17 km/h	30 km/h
Temps de trajet sur le tronçon qui sera aménagé (573 m)	122 secondes	69 secondes
Élimination des files d'attente	45 m	0 m
Coût du temps de trajet dû aux déviations lors de la fermeture de la route dans le cas des travaux de réparation	580 924(USD)	249 539(USD) (851 193 USD)
Bénéfice économique de l'augmentation de la capacité de trafic	-	1 443 963 (USD/an)

2) Effets qualitatifs

- La reconstruction du pont Faranah devrait résoudre le problème de glot d'étranglement et améliorer la stabilité de la logistique.
- L'aménagement du pont Faranah réduira les accidents de la circulation aux carrefours désordonnés grâce à l'aménagement de passages piétons. Cela permettra aux piétons et aux usagers de la route en situation de vulnérabilité de traverser en toute sécurité. En outre, des hôpitaux et des écoles secondaires sont situés à proximité du projet cible. L'aménagement améliorera l'accessibilité et la sécurité routière pour les élèves et les patients externes, qui font partie des usagers de la route en situation de vulnérabilité, lors de leurs déplacements domicile-école et domicile-hôpital.
- L'aménagement du pont Faranah assurera un éclairage adéquat la nuit. Cette mesure devrait non seulement accroître la visibilité nocturne et améliorer la sécurité routière, mais également prévenir les violences sexuelles à l'encontre des femmes (par exemple le harcèlement sexuel) la nuit.

Sommaire

Avant-propos

Résumé

Sommaire

Plan de situation du site faisant l'objet de l'étude/Vue du projet achevé/Photos de l'état actuel

Liste des figures et tableaux

Liste des abréviations

1.	Arrière-plan et contexte du projet	1-1
1-1	Situation actuelle et défis à relever du secteur cible.....	1-1
1-1-1	Situation actuelle et défis à relever.....	1-1
1-1-2	Signification et nécessité du projet.....	1-7
1-2	Arrière-plan, contexte et aperçu de la coopération financière non remboursable	1-10
1-3	Tendances de l'aide du Japon	1-14
1-4	Tendance de l'aide apportée par d'autres bailleurs de fonds.....	1-16
2.	Situation sur le projet	2-1
2-1	Structure de mise en œuvre du projet	2-1
2-1-1	Organisation et personnel	2-1
2-1-2	Finances et Budget	2-7
2-1-3	Niveau technique.....	2-8
2-1-4	Installations et équipements existants.....	2-10
2-2	Situation sur le site du projet et les environs	2-15
2-2-1	Situation sur l'aménagement des infrastructures concernées	2-15
2-2-2	Étude des conditions naturelles et étude du volume du trafic	2-18
2-2-2-1	Conditions naturelles	2-18
2-2-2-2	Cours d'eau et hydrographie/hydrologie.....	2-22
2-2-2-3	Levés topographiques	2-25
2-2-2-4	Caractéristiques géologiques	2-32
2-2-2-5	Comptage de trafic.....	2-45
2-2-3	Considérations environnementales et sociales	2-59
2-2-3-1	Aperçu du projet	2-59
2-2-3-2	Considérations environnementales et sociales servant de base pour l'étude	2-61
2-2-3-3	Systèmes et organisations relatifs aux considérations environnementales et sociales.....	2-79
2-2-3-4	Examen comparatif des propositions alternatives.....	2-98
2-2-3-5	Établissement de la portée des impacts et TdR des considérations environnementales et sociales.....	2-98
2-2-3-6	Résultats de l'étude sur les considérations environnementales et sociales (y compris les résultats des prévisions).....	2-107
2-2-3-7	Étude d'impact.....	2-118
2-2-3-8	Mesures d'atténuation et coût de la mise en œuvre de ces mesures	2-128

2-2-3-9	Plan de suivi.....	2-145
2-2-3-10	Structure de mise en œuvre du PGE et du PSE.....	2-166
2-2-3-11	Consultations avec les parties prenantes et divulgation d'informations	2-168
2-2-3-12	Mécanisme de règlement des griefs	2-176
2-2-4	Acquisition de terrains et réinstallation des habitants	2-178
2-2-4-1	Nécessité d'acquérir des terrains et de procéder à la réinstallation des habitants.....	2-178
2-2-4-2	Cadre juridique pour l'acquisition de terrains et la réinstallation.....	2-178
2-2-4-3	Ampleur et portée de l'acquisition de terrains et de la réinstallation	2-192
2-2-4-4	Mesures spécifiques d'indemnisation et d'assistance	2-199
2-2-4-5	Modalités de mise en œuvre du PAR	2-223
2-2-4-6	Calendrier de mise en œuvre.....	2-225
2-2-4-7	Coûts de mise en œuvre du PAR et ressources financières.....	2-228
2-2-4-8	Système de suivi du PAR par l'agence de mise en œuvre	2-230
2-2-4-9	Consultation avec les parties prenantes et divulgation d'informations	2-234
2-2-5	Mesures pour l'intégration de la dimension de genre	2-235
2-2-5-1	Cadre juridique pour le genre	2-235
2-2-5-2	Inégalité entre les hommes et les femmes.....	2-237
2-2-5-3	Impact du projet sur les femmes et les groupes vulnérables.....	2-238
2-2-5-4	Approche du projet en matière d'intégration de la dimension de genre.....	2-239
2-2-5-5	Structure de mise en œuvre du projet pour l'intégration de la dimension de genre et renforcement des capacités.....	2-242
2-2-5-6	Suivi de l'intégration de la dimension de genre dans le cadre du projet	2-243
2-2-6	Autres	2-243
2-2-6-1	Formulaire de suivi (projet)	2-243
2-2-6-2	Liste de contrôle des considérations environnementales et sociales.....	2-243
3.	Description du projet.....	3-1
3-1	Aperçu du Projet.....	3-1
3-2	Conception générale du projet objet de la coopération	3-2
3-2-1	Orientations de conception	3-2
3-2-1-1	Zone objet de la coopération.....	3-2
3-2-1-2	Orientations fondamentales de la conception	3-2
3-2-2	Plan de base	3-4
3-2-2-1	Tableau d'ensemble du Projet.....	3-4
3-2-2-2	Conception de la route	3-5
3-2-2-3	Conception du revêtement	3-47
3-2-2-4	Conception du pont.....	3-56
3-2-3	Dessins de concept de base.....	3-70
3-2-4	Plan d'exécution des travaux.....	3-100
3-2-4-1	Principes d'exécution des travaux	3-100

3-2-4-2	Points à prendre en compte dans l'exécution des travaux.....	3-101
3-2-4-3	Plan de construction du pont/plan des travaux temporaires.....	3-102
3-2-4-4	La répartition des travaux	3-103
3-2-4-5	Plan de supervision de l'exécution des travaux	3-106
3-2-4-6	Plan de contrôle de la qualité	3-107
3-2-4-7	Plan d'approvisionnement en matériaux et matériels de construction.....	3-108
3-2-4-8	Plan d'orientation initiale et d'encadrement de l'exploitation.....	3-110
3-2-4-9	Plan de la Composante Soft	3-110
3-2-4-10	Calendrier d'exécution.....	3-111
3-2-5	Plan de mesures de sécurité.....	3-112
3-2-5-1	Entrepreneur.....	3-112
3-2-5-2	Consultant	3-116
3-2-5-3	Plan de mesures d'urgence.....	3-116
3-2-5-4	Mesures de la prévention contre la Covid-19	3-117
3-3	Grandes lignes des responsabilités incombant à la partie guinéenne	3-117
3-3-1	Responsabilités incombant à la partie guinéenne	3-117
3-4	Plan d'exploitation, d'entretien et de gestion du projet.....	3-120
3-4-1	Méthode d'entretien et de gestion	3-120
3-4-1-1	Inspections périodiques et entretien/gestion de routine	3-120
3-4-1-2	Réparations	3-120
3-4-1-3	Système d'entretien et de gestion	3-121
3-4-1-4	Points à prendre en considération dans le cadre des travaux d'entretien et de gestion	3-121
3-5	Coût approximatif du projet	3-122
3-5-1	Coût approximatif des travaux cibles de l'aide financière non remboursable.....	3-122
3-5-2	Coût d'exploitation et d'entretien.....	3-123
4.	Évaluation du projet	4-1
4-1	Conditions préalables à la mise en œuvre du projet	4-1
4-2	Apports nécessaires (prise en charge) de la partie guinéenne pour la réalisation du plan de l'ensemble du projet.....	4-1
4-3	Conditions extérieures.....	4-1
4-4	Évaluation du projet	4-1
4-4-1	Pertinence	4-1
4-4-2	Efficacité.....	4-2
4-4-2-1	Effets quantitatifs.....	4-2
4-4-2-2	Effets qualitatifs	4-10

[Document]

1. Membres de la mission d'étude
2. Programme de l'étude
3. Liste des homologues participants (visiteurs)
4. Procès-verbal (M/D) et notes techniques (T/N)
 - 4-1 Procès-verbal (M/D1) anglais
 - 4-2 Procès-verbal (M/D1) français
 - 4-3 Procès-verbal (M/D2) anglais
 - 4-4 Procès-verbal (M/D2) français
 - 4-5 Procès-verbal (M/D3) anglais
 - 4-6 Procès-verbal (M/D3) français
 - 4-7 Notes techniques (T/N 1) anglaises
 - 4-8 Notes techniques (T/N 1) françaises
 - 4-9 Notes techniques (T/N 2) anglaises
 - 4-10 Notes techniques (T/N 2) françaises
5. Liste des documents rassemblés
6. Ressources techniques
 - 6-1 Résultats des analyses hydrauliques/hydrologiques
 - 6-2 Résultats de l'étude géologique et des essais des matériaux
 - 6-3 Formulaire de suivi environnemental et social
 - 6-4 Liste de contrôle des considérations environnementales et sociales
 - 6-5 Estimation du volume de trafic future
 - 6-6 Résultat du calcul du drainage
 - 6-7 Résultat du calcul de l'unité de base pour le coût de temps de parcours
 - 6-8 Méthode de calcul du volume de marchandises

Plan de situation

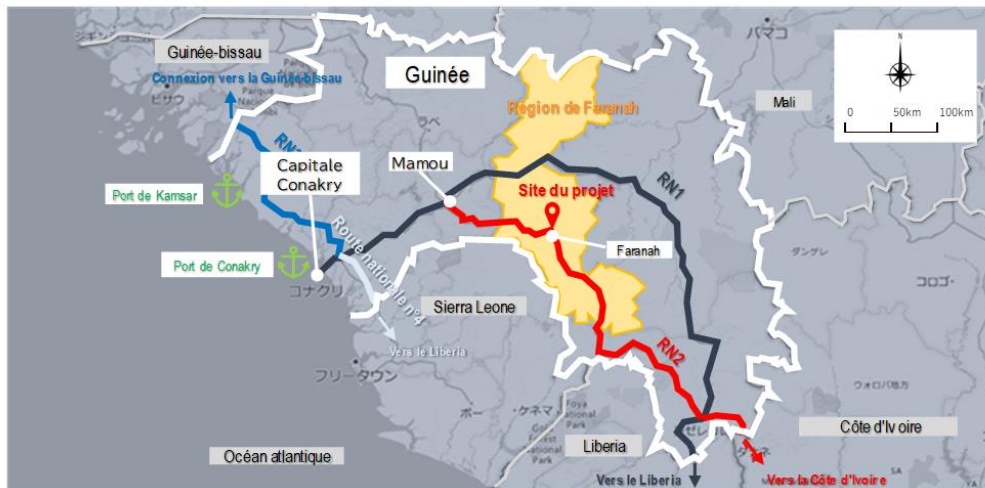
Guinée : à l'extrémité ouest du continent africain



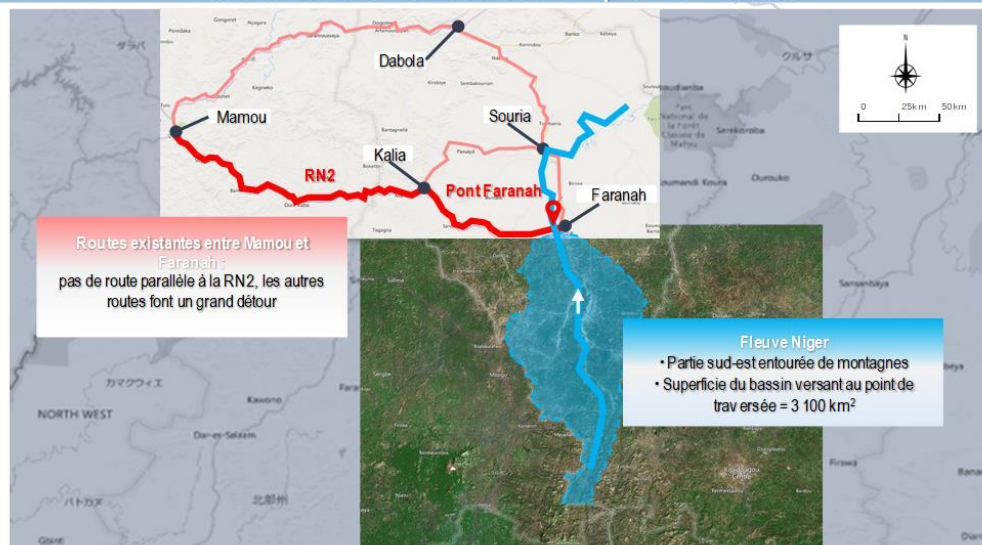
Site du projet : à environ 300 km de la capitale Conakry, à l'intérieur des terres



Situation des alentours de la route nationale n°2



Situation des alentours du pont Faranah



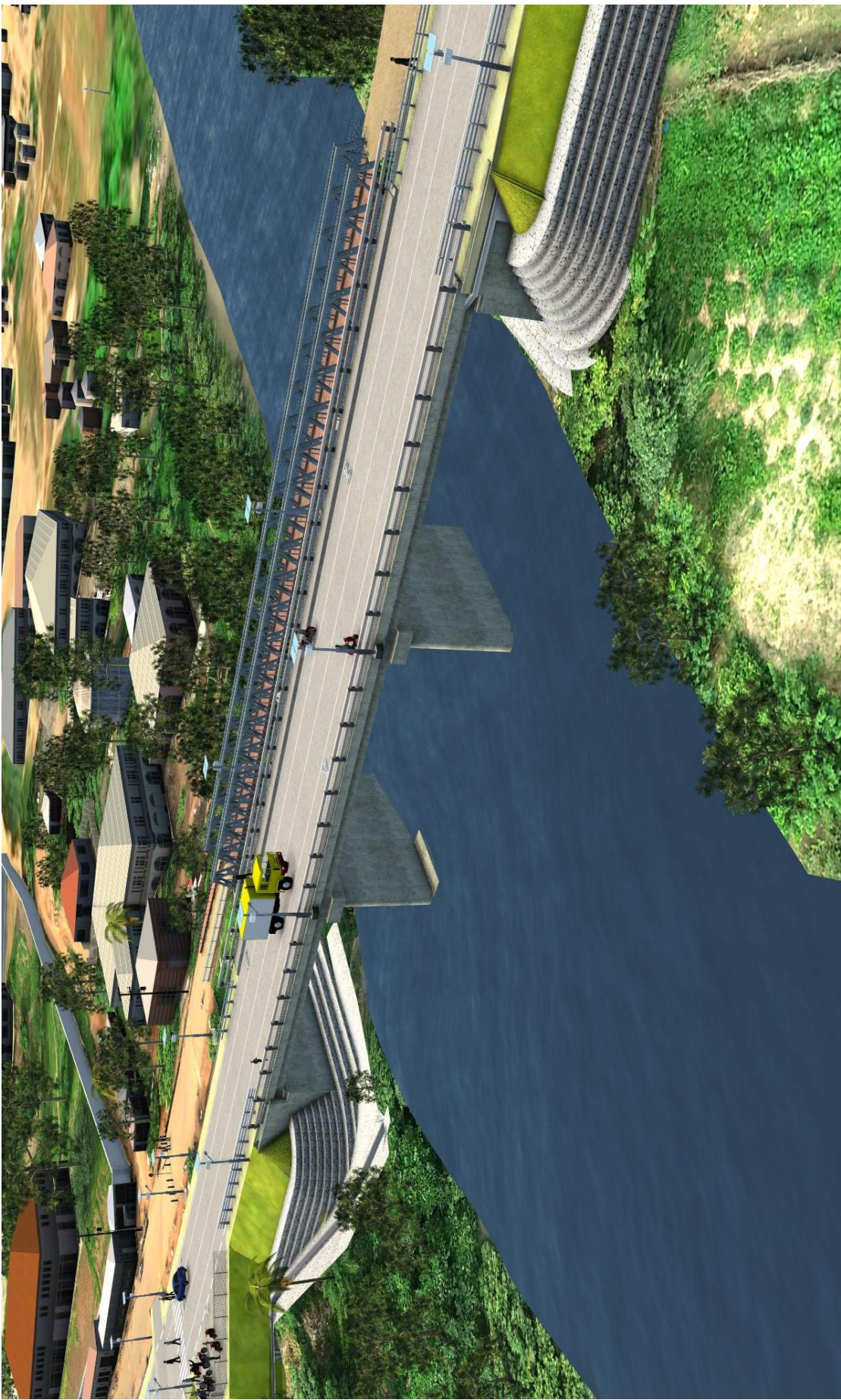
Plan de situation du site faisant l'objet de l'étude



Vue du projet achevé (vue d'ensemble du pont Faranah et de la route depuis le sud-ouest)



Vue du projet achevé (pont Faranah vu depuis le nord-ouest)



Vue du projet achevé (pont Faranah vu depuis le sud-est (côté amont))








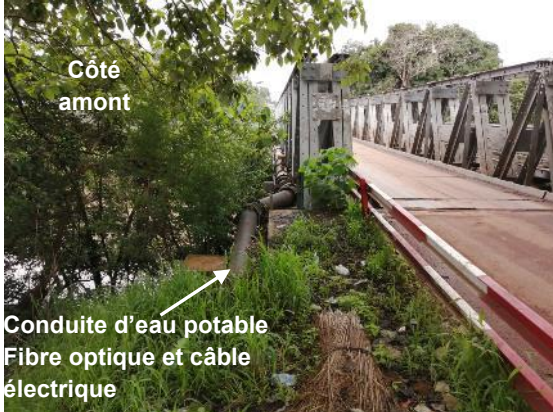
Vue d'ensemble du pont Faranah (depuis l'amont)



Vue de l'aval depuis le pont Faranah



Vue de l'amont depuis le pont Faranah

 <p>Installation de prise d'eau</p>	 <p>Côté aval</p> <p>Côté amont</p> <p>Vers Mamou</p>
<p>Présence côté aval de l'installation de prise d'eau d'une station de purification</p>	<p>Pont à une voie véhicules avec une voie piétonne installée côté aval</p>
 <p>Traces de chocs de véhicules</p>	 <p>Panneau d'historique des réfections</p>
<p>Traces de choc de véhicules</p>	<p>Le MITP procède à des inspections régulières et renouvelle le plancher tous les deux ans</p>
 <p>Câble téléphonique</p>	 <p>Côté amont</p> <p>Conduite d'eau potable Fibre optique et câble électrique</p>
<p>Ligne téléphonique côté aval</p>	<p>La conduite d'eau potable, le fibre optique et le câble électrique sont installés du côté amont.</p>



Limitation de vitesse à proximité de Faranah



Croisement de véhicules sur le pont Faranah



Route côté rive droite



Route côté rive gauche



Bouchon du pont Faranah



Bassin de retardement

Liste des figures et tableaux

Liste des figures

Figure 1-1-1 Réseau routier national.....	1-2
Figure 1-1-2 État des sections bitumées et non bitumées (routes nationales).....	1-3
Figure 1-1-3 État d'aménagement de la RN2	1-4
Figure 1-1-4 Emplacement de chaque station de mesure de la charge par essieu	1-5
Figure 1-1-5 Photos des stations de mesure de la charge par essieu	1-6
Figure 1-2-1 Carte de situation du pont Faranah.....	1-12
Figure 1-2-2 Utilisation des terres à Faranah	1-13
Figure 1-2-3 Conditions de circulation au pont Faranah.....	1-13
Figure 1-2-4 Conditions d'utilisation de la voie piétonne du pont Faranah.....	1-13
Figure 2-1-1 Documents relatifs à l'organisation du Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics	2-5
Figure 2-1-2 Organigramme de la Direction Nationale des Infrastructures	2-6
Figure 2-1-3 Organigramme du MPCCI.....	2-7
Figure 2-1-4 Organigramme de l'AGEROUTE	2-9
Figure 2-1-5 Situation sur la réparation routière.....	2-10
Figure 2-1-6 Situation sur la circulation du pont Faranah.....	2-11
Figure 2-1-7 Situation sur les piétons et conditions du trottoir	2-11
Figure 2-1-8 État actuel du pont Faranah.....	2-12
Figure 2-1-9 Occupation de pont.....	2-13
Figure 2-1-10 Situation actuelle sur la zone du projet	2-14
Figure 2-1-11 Départ de la route de raccordement (à gauche : vue du côté ouest, à droite : vue du côté est).....	2-14
Figure 2-1-12 Carrefour sur la rive du côté ouest du pont (à gauche : école de formation professionnelle, à droite : station d'épuration).....	2-15
Figure 2-2-1 Situation sur la réhabilitation de la RN1	2-15
Figure 2-2-2 Revêtement en latérite sur la route nationale No29.....	2-16
Figure 2-2-3 Carte de la ligne ferroviaire	2-16
Figure 2-2-4 Chantier de construction et chemin de fer le long de la route nationale N°2 (près d'Ouré- Kaba).....	2-17
Figure 2-2-5 Carte des zones climatiques de Guinée	2-18
Figure 2-2-6 Emplacement de la station d'observation météorologique	2-19
Figure 2-2-7 Températures moyennes mensuelles et températures maximales et minimales moyennes mensuelles à proximité du site cible de l'étude.....	2-20
Figure 2-2-8 Vitesse moyenne mensuelle et vitesse maximale mensuelle du vent	2-20
Figure 2-2-9 Précipitations annuelles.....	2-21
Figure 2-2-10 Précipitations moyennes mensuelles.....	2-21
Figure 2-2-11 Précipitations quotidiennes maximales annuelles	2-22
Figure 2-2-12 Superficie du bassin versant.....	2-23

Figure 2-2-13 Modifications de forme du chenal au cours du temps	2-24
Figure 2-2-14 Photos aériennes utilisées pour la sélection du tracé (Bing Maps).....	2-25
Figure 2-2-15 Plan du levé topographique du cours d'eau (avec indication des courbes de niveau)	2-26
Figure 2-2-16 Profil transversal du cours d'eau (emplacements de sélection du tracé).....	2-27
Figure 2-2-17 Jauge de niveau d'eau	2-27
Figure 2-2-18 Levé topographique du tracé et levé par drone	2-28
Figure 2-2-19 Étude des équipements d'utilité publique (eau).....	2-29
Figure 2-2-20 Étude des équipements d'utilité publique (électricité).....	2-30
Figure 2-2-21 Étude des équipements d'utilité publique (ligne téléphonique).....	2-30
Figure 2-2-22 Carte de situation des équipements d'utilité publique du côté ouest du pont Faranah	2-31
Figure 2-2-23 Carte de situation des équipements d'utilité publique du côté est du pont Faranah ...	2-31
Figure 2-2-24 Carte topographique des environs de Faranah.....	2-32
Figure 2-2-25 Carte géologique des environs de la Guinée	2-32
Figure 2-2-26 Coupe transversale des strates du pont Faranah.....	2-34
Figure 2-2-27 Situation sur les sondages en cours (point P3)	2-35
Figure 2-2-28 Situation des tests en laboratoire en cours.....	2-36
Figure 2-2-29 Carte de la zone du test CBR.....	2-38
Figure 2-2-30 Courbe d'accumulation granulométrique des échantillons de test CBR.....	2-38
Figure 2-2-31 Résultats des tests de CBR1 et CBR2	2-39
Figure 2-2-32 Résultats des tests de CBR3 et CBR4	2-40
Figure 2-2-33 Photos de l'étude	2-40
Figure 2-2-34 Résultats des tests de compactage des matériaux latéritiques dans la région de Faranah	2-41
Figure 2-2-35 Courbe d'accumulation granulométrique pour les matériaux latéritiques et sableux dans la région de Faranah	2-42
Figure 2-2-36 Photos des tests d'agrégats en cours	2-42
Figure 2-2-37 Résultats des tests de réactivité alcali-silice.....	2-43
Figure 2-2-38 Courbe d'accumulation granulométrique pour les échantillons d'agrégats.....	2-43
Figure 2-2-39 Résultats des tests de compactage et de CBR pour les graviers concassés à granulométrie ajustée (0 à 31,5)	2-44
Figure 2-2-40 Points d'enquête de circulation.....	2-46
Figure 2-2-41 Carte des frontières préfectorales de la Guinée.....	2-53
Figure 2-2-42 Vitesse de circulation autour du pont de Faranah.....	2-56
Figure 2-2-43 Vue d'ensemble de l'étude de la vitesse de circulation la voie de déviation	2-58
Figure 2-2-44 Zone cible de la présente étude	2-60
Figure 2-2-45 4 régions naturelles de la Guinée	2-61
Figure 2-2-46 Climat dans les environs du site prévu.....	2-62
Figure 2-2-47 Climat et conditions météorologiques dans les environs du site du projet.....	2-62
Figure 2-2-48 Carte de localisation du parc national du Haut-Niger	2-63
Figure 2-2-49 Carte de localisation des réserves naturelles et du parc national du Haut-Niger dans les	

environs du site du présent projet.....	2-63
Figure 2-2-50 Fleuve Niger et ses bassins.....	2-64
Figure 2-2-51 Espèces menacées d'extinction vivant probablement dans les environs du site prévu.....	2-66
Figure 2-2-52 Topographie de la Guinée	2-66
Figure 2-2-53 Géologie de la Guinée.....	2-66
Figure 2-2-54 Décharges illégales autour du site prévu.....	2-68
Figure 2-2-55 Division administrative de la Guinée.....	2-69
Figure 2-2-56 Croissance du PIB en Guinée.....	2-71
Figure 2-2-57 Champ de maïs autour du site du projet.....	2-72
Figure 2-2-58 Pâturage autour du site du projet.....	2-72
Figure 2-2-59 Station-service située dans le site du projet.....	2-73
Figure 2-2-60 Boutiques sur le trottoir autour du site du projet.....	2-73
Figure 2-2-61 Évolution du taux de pauvreté en Guinée.....	2-74
Figure 2-2-62 Station d'épuration à côté du site du projet.....	2-75
Figure 2-2-63 Lavage du linge par des habitants dans le fleuve Niger	2-75
Figure 2-2-64 Centre de formation professionnel dans les environs du site du projet.....	2-75
Figure 2-2-65 Hôpital régional de Faranah	2-75
Figure 2-2-66 Grande mosquée de Faranah	2-76
Figure 2-2-67 Nombre de personnes infectées par le paludisme et de décès	2-78
Figure 2-2-68 Nouveaux cas d'infections par le VIH en Guinée.....	2-78
Figure 2-2-69 Croisement des véhicules sur le pont Faranah	2-78
Figure 2-2-70 Passage des écoliers	2-78
Figure 2-2-71 Températures moyennes annuelles des 50 dernières années en Guinée	2-79
Figure 2-2-72 Précipitations moyennes annuelles des 50 dernières années en Guinée.....	2-79
Figure 2-2-73 Procédure d'EIES en Guinée.....	2-88
Figure 2-2-74 Organigramme du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable.....	2-89
Figure 2-2-75 Sites de l'étude par échantillonnage.....	2-108
Figure 2-2-76 Emplacement prévu du site d'élimination des déchets pour le projet	2-111
Figure 2-2-77 Arbres de bord de route à abattre (Gmelina arborea).....	2-114
Figure 2-2-78 Le fleuve Niger à la saison sèche (avril)	2-116
Figure 2-2-79 Le fleuve Niger à la saison des pluies (septembre)	2-116
Figure 2-2-80 Débit moyen et niveau d'eau moyen du fleuve Niger à Faranah (2010-2020)	2-117
Figure 2-2-81 Répartition des portées.....	2-117
Figure 2-2-82 Structure de mise en œuvre du PGE / du PSE.....	2-168
Figure 2-2-83 Carte des propriétés foncières à l'intérieur de l'emprise du projet.....	2-195
Figure 2-2-84 Carte de localisation des bâtiments dans l'emprise du projet	2-196
Figure 2-2-85 Sites candidats à la réinstallation d'entreprises.....	2-202
Figure 3-2-1 La zone objet de la coopération.....	3-2
Figure 3-2-2 Schéma de circulation de front de deux motos de 150 cc ou moins.....	3-7
Figure 3-2-3 Schéma des sections transversales standard de la RN2.....	3-8

Figure 3-2-4 Section transversale standard	3-9
Figure 3-2-5 Établissement de la zone cible de l'examen comparatif des tracés	3-10
Figure 3-2-6 Les tracés comparés	3-11
Figure 3-2-7 Vues latérales du pont (comparaison des trois options)	3-13
Figure 3-2-8 Emplacement des installations routières, etc., sur la nouvelle route de raccordement.	3-15
Figure 3-2-9 Plan de positionnement du pont actuel et du nouveau pont	3-15
Figure 3-2-10 Schéma du plan de tracé en plan	3-16
Figure 3-2-11 Plan de profil en long	3-18
Figure 3-2-12 Schéma de la zone de départ	3-19
Figure 3-2-13 Schéma de la zone de fin.....	3-20
Figure 3-2-14 Structure stratigraphique de la zone en remblai	3-20
Figure 3-2-15 Intersection à proximité de l'école de formation professionnelle	3-21
Figure 3-2-16 Schéma de la station de taxis motos	3-22
Figure 3-2-17 Mode d'accès à l'exploitation agricole	3-23
Figure 3-2-18 Profil en travers de l'accès à l'exploitation agricole	3-23
Figure 3-2-19 Mesures à prendre à la bifurcation avec la route actuelle.....	3-24
Figure 3-2-20 Schéma de l'intersection	3-24
Figure 3-2-21 Schéma des dispositifs de blocage des véhicules	3-24
Figure 3-2-22 Emplacement des marquages au sol et des panneaux.....	3-25
Figure 3-2-23 Emplacement des marquages au sol et des panneaux.....	3-25
Figure 3-2-24 Marquage au sol des voies dédiées aux motos	3-26
Figure 3-2-25 Emplacement des signalisations de la station de taxis motos.....	3-26
Figure 3-2-26 Bassin de collecte des eaux pluviales.....	3-27
Figure 3-2-27 État du dispositif de drainage existant sur la rive ouest	3-30
Figure 3-2-28 Vue en section du drainage de la rive ouest	3-31
Figure 3-2-29 Vue en plan du drainage de la rive ouest.....	3-31
Figure 3-2-30 Surface de collecte des eaux pluviales de la rive ouest.....	3-32
Figure 3-2-31 État du drainage de la rive est	3-34
Figure 3-2-32 Vue en section du drainage de la rive est	3-34
Figure 3-2-33 Vue en plan du drainage de la rive est.....	3-35
Figure 3-2-34 Surface de collecte des eaux pluviales de la rive est.....	3-35
Figure 3-2-35 Disposition des lignes de services publics, projet de plan de déplacement vue en plan	3-37
Figure 3-2-36 Disposition des lignes de services publics, projet de plan de déplacement.....	3-38
Figure 3-2-37 Vue schématique de la procédure de déplacement des conduites d'eau.....	3-40
Figure 3-2-38 Vue schématique de la procédure de déplacement des conduites d'eau.....	3-41
Figure 3-2-39 Vue schématique de la procédure de déplacement des conduites d'eau.....	3-41
Figure 3-2-40 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne électrique (état actuel)	3-42
Figure 3-2-41 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne électrique.....	3-42
Figure 3-2-42 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne électrique.....	3-43
Figure 3-2-43 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne Internet (état actuel) ..	3-43

Figure 3-2-44	Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne Internet	3-44
Figure 3-2-45	Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne Internet	3-44
Figure 3-2-46	Projets de schémas de structure de revêtement	3-54
Figure 3-2-47	Structure de la largeur de chaussée	3-56
Figure 3-2-48	Profil en travers du tronçon du pont.....	3-57
Figure 3-2-49	Véhicule de conception	3-57
Figure 3-2-50	Distribution des tremblements de terre par intensité.....	3-58
Figure 3-2-51	Coupe transversale du cours d'eau du projet	3-59
Figure 3-2-52	Forme de la pile et valeur de la constante C.....	3-61
Figure 3-2-53	Niveau des hautes eaux du projet (compte tenu de la hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles).....	3-62
Figure 3-2-54	Schéma d'examen de la position des piles du nouveau pont	3-63
Figure 3-2-55	Vue latérale du pont de Faranah.....	3-67
Figure 3-2-56	Glissières de sécurité.....	3-68
Figure 3-2-57	Plan de distribution de regards d'évacuation des eaux de ruissellement	3-68
Figure 3-2-58	Regards et conduite d'évacuation des eaux de ruissellement	3-68
Figure 3-2-59	Etendue du revêtement de rives.....	3-70
Figure 3-2-60	Aire de fabrication des poutres en béton précontraint et équipement de fabrication des poutres (proposition)	3-103
Figure 3-3-1	Sites potentiels des principales installations (par exemple, le site de construction) qui seront utilisées dans le cadre du projet.....	3-119
Figure 4-4-1	Itinéraire de déviation en cas d'effondrement du pont Faranah.	4-3
Figure 4-4-2	Itinéraires de transport du cacao et du café	4-11

Liste des tableaux

Tableau1-1-1 Catégories et longueurs des routes (km)	1-3
Tableau1-1-2 Stations de mesure de la charge par essieu.....	1-5
Tableau1-1-3 Pénalité en fonction du taux de surcharge.....	1-7
Tableau1-3-1 Réalisations de la Coopération financière non remboursable du Japon	1-14
Tableau1-4-1 Situation sur l'aménagement des routes nationales par d'autres bailleurs de fonds (en cours).....	1-16
Tableau1-4-2 Situation sur la mise en œuvre des projets routiers (terminés).....	1-16
Tableau 2-1-1 Budget et Dépenses concernant la maintenance routière pour les 5 dernières années .	2-7
Tableau 2-2-1 Données d'étude météorologique	2-18
Tableau 2-2-2 Températures moyennes mensuelles et températures maximales et minimales moyennes mensuelles à proximité du site cible de l'étude.....	2-19
Tableau 2-2-3 Vitesse moyenne mensuelle et vitesse maximale mensuelle du vent.	2-20
Tableau 2-2-4 Contenu des levés.....	2-25
Tableau 2-2-5 Liste des résultats des sondages	2-33
Tableau 2-2-6 Liste des résultats des tests en laboratoire (tests géophysiques)	2-35
Tableau 2-2-7 Liste des résultats des tests en laboratoire (test de roche).....	2-37
Tableau 2-2-8 Liste des résultats des tests de teneur en humidité naturelle et des tests de limite liquide/plastique sur les échantillons CBR.....	2-39
Tableau 2-2-9 Résultats des tests de teneur en humidité naturelle et des tests de limite liquide/plastique sur les matériaux latéritiques dans la région de Faranah	2-41
Tableau 2-2-10 Résultats des tests de densité et de taux d'absorption d'eau pour le sable collecté à la périphérie de la région de Faranah	2-41
Tableau 2-2-11 Liste des résultats des tests d'agrégats dans la carrière de Gueckedou.....	2-42
Tableau 2-2-12 Contenu de l'enquête de circulation	2-45
Tableau 2-2-13 Résultats du comptage de trafic du 8 juin 2021 (jour de semaine pendant 24 heures)	2-47
Tableau 2-2-14 Résultats du comptage de trafic du 9 juin 2021 (jour de semaine pendant 24 heures)	2-48
Tableau 2-2-15 Résultats du comptage de trafic du 12 juin 2021 (jour de week-end pendant 24 heures)	2-49
Tableau 2-2-16 Résultats du comptage de trafic du 10 novembre 2022.....	2-50
Tableau 2-2-17 Résultats du comptage de trafic du 11 novembre 2022.....	2-51
Tableau 2-2-18 Résultats du comptage de trafic du 12 novembre 2022.....	2-52
Tableau 2-2-19 Résultats des enquêtes OD au bord de la route	2-54
Tableau 2-2-20 Nombre moyen d'occupants à bord par type de véhicule	2-54
Tableau 2-2-21 Longueur maximale d'attente	2-55
Tableau 2-2-22 Résultat de la mesure du poids par essieu.....	2-57
Tableau 2-2-23 Réglementation guinéenne en matière de poids par type de véhicule.....	2-57
Tableau 2-2-24 Vitesse de circulation par catégorie de route et par type de véhicules	2-58
Tableau 2-2-25 Principal contenu du projet	2-59
Tableau 2-2-26 Climat dans la ville de Faranah	2-62

Tableau 2-2-27 Espèces menacées d’extinction vivant probablement dans les environs du site prévu	2-65
Tableau 2-2-28 Évolution de la population des collectivités dans la préfecture de Faranah	2-69
Tableau 2-2-29 Taux brut de scolarisation par région (%)	2-70
Tableau 2-2-30 Taux d’alphabétisation en Guinée par sexe chez les plus de 15 ans (%)	2-71
Tableau 2-2-31 Répartition des langues d’alphabétisation chez les alphabétisés en Guinée (%)	2-71
Tableau 2-2-32 Taux de chômage par région et par activité (%)	2-73
Tableau 2-2-33 Taux de chômage par région et par sexe (%)	2-73
Tableau 2-2-34 Taux de pauvreté par région (%)	2-74
Tableau 2-2-35 Proportion du travail des enfants (5 à 14 ans) en Guinée (%)	2-74
Tableau 2-2-36 Productivité du travail en Guinée	2-77
Tableau 2-2-37 Proportion des travailleurs dans le secteur informel par région et par sexe (%)	2-77
Tableau 2-2-38 Indicateurs de soins de santé	2-78
Tableau 2-2-39 Principales lois et réglementations relatives aux considérations environnementales et sociales en Guinée	2-79
Tableau 2-2-40 Principales conventions relatives aux considérations environnementales et sociales	2-83
Tableau 2-2-41 Normes environnementales applicables	2-85
Tableau 2-2-42 Catégorisation des projets dans l’évaluation environnementale en Guinée	2-86
Tableau 2-2-43 Organismes relatifs aux considérations environnementales et sociales	2-90
Tableau 2-2-44 Comparaison entre les LD de la JICA (2022) et les lois guinéennes en matière de considérations environnementales et sociales	2-91
Tableau 2-2-45 Établissement de la portée des impacts (avant-projet)	2-99
Tableau 2-2-46 TdR de l’étude de l’état des lieux (avant-projet)	2-103
Tableau 2-2-47 Sites de l’étude par échantillonnage	2-107
Tableau 2-2-48 Normes environnementales applicables	2-108
Tableau 2-2-49 Résultats de l’étude sur la pollution atmosphérique	2-109
Tableau 2-2-50 Résultats de l’enquête sur la qualité de l’eau	2-110
Tableau 2-2-51 Résultats de l’étude sur les sols	2-111
Tableau 2-2-52 Résultats de l’étude sur le bruit (dB A)	2-112
Tableau 2-2-53 Résultats de l’enquête sur les vibrations (mm/s)	2-113
Tableau 2-2-54 Espèces menacées de l’UICN recensées à proximité du site proposé	2-114
Tableau 2-2-55 Résultats de l’étude sur les sédiments	2-118
Tableau 2-2-56 Résultats de l’étude d’impact sur l’environnement	2-119
Tableau 2-2-57 Mesures d’atténuation et coûts de mise en œuvre de ces mesures	2-128
Tableau 2-2-58 Ventilation des coûts liés à la mise en œuvre des mesures d’atténuation des incidences sur l’environnement et à leur suivi	2-144
Tableau 2-2-59 Plan de suivi (avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service)	2-145
Tableau 2-2-60 Organisations impliquées dans la mise en œuvre du PGE et du PSE	2-167
Tableau 2-2-61 Plan de consultation publique et de divulgation d’informations sur le projet (avant-projet)	2-169
Tableau 2-2-62 Calendrier des réunions de consultation des parties prenantes, ordre du jour provisoire,	

public cible et nombre de participants.....	2-170
Tableau 2-2-63 Questions et réponses lors de la première consultation publique.....	2-173
Tableau 2-2-64 Questions et réponses des discussions des groupes de consultation	2-174
Tableau 2-2-65 Questions et réponses lors de la seconde consultation publique	2-174
Tableau 2-2-66 Organisations chargées de la mise en œuvre du GRM.....	2-176
Tableau 2-2-67 Législation guinéenne sur l'acquisition de terrains et la réinstallation.....	2-178
Tableau 2-2-68 Organisations concernées par l'acquisition de terrains et la réinstallation	2-179
Tableau 2-2-69 Analyse de la cohérence/des différences entre le système juridique local et les LD de la JICA.....	2-185
Tableau 2-2-70 Tableau des résultats du recensement de la population.....	2-193
Tableau 2-2-71 Superficie et utilisation des terres par propriétaire.....	2-194
Tableau 2-2-72 Répartition des bâtiments, propriété et nombre d'occupants.....	2-195
Tableau 2-2-73 Arbres et autres dans les emprises du projet	2-196
Tableau 2-2-74 Chef de famille et composition des ménages résidents.....	2-197
Tableau 2-2-75 Répartition des entreprises régulières et irrégulières en fonction des biens possédés.....	2-197
Tableau 2-2-76 Nombres d'hommes et de femmes par activité.....	2-197
Tableau 2-2-77 Répartition des revenus.....	2-198
Tableau 2-2-78 Accès à l'eau et à l'électricité, moyens de cuisson.....	2-198
Tableau 2-2-79 Nombre de personnes vulnérables.....	2-199
Tableau 2-2-80 Assistance à la réinstallation des PAP	2-201
Tableau 2-2-81 Mesures de rétablissement des moyens de subsistance.....	2-203
Tableau 2-2-82 Soutien spécial aux groupes vulnérables.....	2-203
Tableau 2-2-83 Procédures d'acquisition de terrains par voie de négociation.....	2-204
Tableau 2-2-84 Procédures de paiement des indemnités dans le cadre du projet.....	2-206
Tableau 2-2-85 Matrice des droits.....	2-209
Tableau 2-2-86 Organisations impliquées dans la mise en œuvre du PAR	2-223
Tableau 2-2-87 Ventilation des coûts liés au renforcement des capacités pour la mise en œuvre du PAR conformément aux LD de la JICA	2-224
Tableau 2-2-88 Calendrier de mise en œuvre du PAR (en juin 2023).....	2-226
Tableau 2-2-89 Coûts de l'acquisition des terrains du projet et de la réinstallation.....	2-228
Tableau 2-2-90 Indicateurs de suivi interne	2-230
Tableau 2-2-91 Indicateurs de suivi externe.....	2-232
Tableau 2-2-92 Rapport de suivi	2-234
Tableau 2-2-93 Principes et politiques guinéens en matière d'égalité des sexes et de groupes vulnérables	2-235
Tableau 2-2-94 Organismes responsables du genre et des groupes vulnérables et leurs responsabilités/rôles	2-236
Tableau 2-2-95 Indice « Institutions sociales et égalité des genres » pour la Guinée en 2023.....	2-237
Tableau 2-2-96 Impacts potentiels du projet	2-238
Tableau 2-2-97 Initiatives proposées par le projet pour les femmes et les groupes vulnérables	2-239

Tableau 2-2-98 Organisations impliquées dans l'intégration de la dimension de genre	2-242
Tableau 2-2-99 Ventilation des coûts liés au renforcement des capacités pour l'intégration de la dimension de genre.....	2-243
Tableau 3-1-1 Aperçu du projet.....	3-1
Tableau 3-2-1 Critères de conception.....	3-5
Tableau 3-2-2 Volume de trafic futur par type de véhicule (UVP/jour)	3-6
Tableau 3-2-3 Largeur des voies de motos en Malaisie	3-7
Tableau 3-2-4 Examen comparatif des différents tracés.....	3-12
Tableau 3-2-5 Résultats de l'examen comparatif des trois options	3-14
Tableau 3-2-6 Valeurs utilisées pour la conception	3-17
Tableau 3-2-7 Longueur de transition pour un carrefour à niveau	3-19
Tableau 3-2-8 Comparaison des résultats de calcul de la distribution des valeurs extrêmes	3-28
Tableau 3-2-9 Intensité des pluies de conception.....	3-28
Tableau 3-2-10 Calcul du drainage de la rive ouest (fossés latéraux)	3-33
Tableau 3-2-11 Calcul du drainage de la rive ouest (ponceaux).....	3-33
Tableau 3-2-12 Calcul du drainage de la rive est (fossés latéraux)	3-36
Tableau 3-2-13 Calcul du drainage de la rive est (ponceaux)	3-36
Tableau 3-2-14 Quantités estimées pour le déplacement des lignes de services publics.....	3-40
Tableau 3-2-15 Répartition des responsabilités en matière de malfaçons.....	3-45
Tableau 3-2-16 Principaux risques dans la mise en œuvre des déplacements de lignes.....	3-45
Tableau 3-2-17 Projection des volumes de trafic futur.....	3-47
Tableau 3-2-18 Projection des volumes de trafic classé par le nombre d'essieux	3-48
Tableau 3-2-19 Normes nationales guinéennes de la structure de revêtement de chaussée classés par le poids à l'essieu accumulé.....	3-49
Tableau 3-2-20 Critères d'examen.....	3-49
Tableau 3-2-21 Facteur de la charge équivalente par essieu simple de 18 kip par catégorie de véhicule	3-50
Tableau 3-2-22 Charge équivalente sur essieu simple (ESAL) de 18 kip accumulée (durée de vie de conception : 10 ans).....	3-51
Tableau 3-2-23 Charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip accumulée (sur la période de conception de 20 ans).....	3-53
Tableau 3-2-24 Projets de structure de revêtement	3-54
Tableau 3-2-25 Comparaison des coûts du revêtement en béton bitumineux et du revêtement en béton	3-54
Tableau 3-2-26 Coûts relatifs à l'usine d'asphalte.....	3-55
Tableau 3-2-27 Hauteur libre	3-57
Tableau 3-2-28 Accélération maximale du sol à l'épicentre par intensité	3-58
Tableau 3-2-29 Table des éléments des conditions.....	3-60
Tableau 3-2-30 Tables des coefficients de rugosité.....	3-60
Tableau 3-2-31 Comparaison de types de construction de pont.....	3-64

Tableau 3-2-32 Comparaison de types de superstructure	3-65
Tableau 3-2-33 Comparaison de types de construction de revêtement des rives	3-69
Tableau 3-2-34 Liste des dessins de concept de base.....	3-70
Tableau 3-2-35 Répartition des charges entre les deux gouvernements	3-104
Tableau 3-2-36 Plan de contrôle de la qualité du béton	3-107
Tableau 3-2-37 Plan de contrôle de la qualité des travaux de terrassement et de revêtement.....	3-108
Tableau 3-2-38 Plan d’approvisionnement en principaux matériaux et matériels de construction .	3-108
Tableau 3-2-39 Éléments essentiels à l’approvisionnement en engins de chantier	3-110
Tableau 3-2-40 Calendrier d’exécution des travaux.....	3-111
Tableau 3-2-41 Description des principales mesures de sécurité à prendre par l’Entrepreneur	3-112
Tableau 3-2-42 Description des principales mesures de sécurité à prendre par le Consultant	3-116
Tableau 3-3-1 Liste des responsabilités incombant à la partie guinéenne.....	3-117
Tableau 3-5-1 Coûts à la charge de la partie japonaise	3-122
Tableau 3-5-2 Coût à la charge de la partie guinéenne.....	3-122
Tableau 3-5-3 Aperçu des fissures typiques qui se produisent dans les dalles de chaussée en béton	3-124
Tableau 3-5-4 Éléments et coûts de l’entretien et de la gestion de la section de pont.....	3-125
Tableau 3-5-5 Éléments et coûts de l’entretien et de la gestion de la section de route.....	3-126
Tableau 4-4-1 Vitesse de déplacement par catégorie de route et type de véhicule.....	4-4
Tableau 4-4-2 Trafic à l’horizon 2030 (véhicules/jour) calculé à partir des paires origine-destination	4-5
Tableau 4-4-3 Unité de base du coût du temps de trajet.....	4-5
Tableau 4-4-4 Bénéfices de l’élimination des pertes de temps et des déviations dans le cas de l’effondrement du pont actuel.....	4-6
Tableau 4-4-5 Bénéfices de l’élimination des pertes de temps et des déviations dans le cas de travaux de réparation du pont actuel	4-7
Tableau 4-4-6 Bénéfices de la réduction du temps de trajet en 2030	4-8
Tableau 4-4-7 Efficacité de l’aménagement.....	4-9
Tableau 4-4-8 Produits agricoles clés pour les recettes en devises	4-10

Liste des abréviations

Abréviations	Nom en français	Nom en anglais
AASHTO	Association américaine des fonctionnaires des autoroutes et du transport des États	American Association of State Highway and Transportation Officials
A/D	Accord de don	Grant Agreement (G/A)
AGEE	Agence Guinéenne d'Évaluations Environnementales	Guinean Agency for Environmental Assessment
AGEROUTE	Agence Routière de Guinée	Guinea road agency
AGUIPEX	Agence Guinéenne de Promotion des Exportations	Guinean Trade Promotion Agency
ANASP	Agence Nationale de l'Assainissement et de la Salubrité Publique	National Agency for Sanitation and Public Safety
APD	Aide publique au développement	Official Development Assistance (ODA)
BA	Béton asphaltique	Asphalt Concrete
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique	Arab Bank for Economic Development in Africa
BAD	Banque africaine de développement	African Development Bank (AfDB)
Bét.	Béton	Concrete
BID	Banque islamique de développement	Islamic Development Bank (IsDB)
BM	Banque mondiale	World Bank (WB)
BP	Béton précontraint	Prestressed Concrete
CBR	Indice portant californien	California Bearing Ratio
CCE	Certificat de conformité environnementale	Environmental Compliance Certificate
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest	Economic Community of West African States (ECOWAS)
CEES	Charge équivalente par essieu simple	Equivalent Single Axle Load (ESAL)
CERE	Centre d'Étude et de Recherche en Environnement	Environmental Study and Research Center
CERESCOR	Centre de Recherche Scientifique de Conakry Rogbané	Conakry Rogbané Scientific Research Center
CR	Espèce en danger critique d'extinction	Critically Endangered
CTT	Coût du temps de transport	Travel Time Cost
CTAE	Comité Technique d'Analyse Environnementale	Technical Committee for Environmental Analysis
DBO	Demande biochimique en oxygène	Biochemical Oxygen Demand (BOD)
DNI	Direction nationale des infrastructures	Direction National Infrastructure
DPEDD	Département de l'environnement et du développement durable	Department of Environment and Sustainable Development
E/N	Échange de notes	Exchange of Notes
EDG	Électricité de Guinée	Electronic of Guinea
E EI	Évaluation environnementale initiale	Initial Environmental Evaluation (IEE)
EHS	Environnement, santé, sécurité	Environmental, Health and Safety
EIE	Évaluation de l'impact environnemental	Environmental Impact Assessment (EIA)
EIES	Étude d'impact environnemental et social	Environment and Social Impact Assessment (ESIA)
GNF	Franc guinéen	Guinea Franc
H.W.L.	Haut niveau de l'eau	High Water Level
HEC-RAS	Système d'analyse des rivières du centre	Hydrologic Engineering Center - River

Abréviations	Nom en français	Nom en anglais
	d'ingénierie hydrologique	Analysis System
INS	Institut National de la Statistique	National Institute of Statistics
JICA	Agence japonaise de coopération internationale	Japan International Cooperation Agency
MAE	Ministère de l'Agriculture et de l'Élevage	Ministry of Agriculture and Livestock
MAECIAGE	Ministère des Affaires étrangères, de la Coopération internationale, de l'Intégration africaine et des Guinéens de l'étranger (ancienne appellation)	Ministry of Foreign Affairs, Cooperation International, African Integration and Guineans settled in Abroad (former name)
MAEIMAGE	Ministère des Affaires étrangères, de l'Intégration africaine et des Guinéens de l'étranger (nouvelle appellation)	Ministry of Foreign Affairs, African Integration and Guineans settled in Abroad (new name)
MAP	Ménages affectés par le projet	Project Affected Households (PAHs)
MATD	Ministère de l'Administration du Territoire et la Décentralisation	Ministry of Territorial Administration and Decentralization
MEDD	Ministère de l'Environnement et du Développement Durable	Ministry of Environment and Sustainable Development
MEHH	Ministère de l'Energie et de l'Hydraulique et des Hydrocarbures	Ministry of Energy, Hydraulics and Hydrocarbon
MGP	Mécanisme de gestion des plaintes	Grievance Redress Mechanism (GRM)
MIC	Ministère de l'Information et de la Communication	Ministry of Information and Communication
MITP	Ministère des Infrastructures et des Travaux publics (nouvelle appellation)	Ministry of Infrastructure and Public Works
MPCI	Ministère du Plan et de la Coopération Internationale	Ministry of Plan and International Cooperation
MPFEPV	Ministère de la Promotion féminine, de l'Enfance et des Personnes vulnérables	Ministry for the Promotion of Women, Children and Vulnerable People
MUHAT	Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire	Ministry of Urban Planning, Housing and Territorial Development
NT	Espèce quasi menacée	Near Threatened
OD	Oxygène dissous	Dissolved Oxygen (DO)
OD	Conception sommaire	Outline Design (OD)
OMS	Organisation mondiale de la Santé	World Health Organization (WHO)
ONUSIDA	Programme commun des Nations unies sur le VIH/sida	Joint United Nations Program on HIV and AIDS (UNAIDS)
PAP	Personnes touchées par le projet	Project Affected Persons (PAPs)
PAR	Plan d'action de réinstallation	Resettlement Action Plan (RAP)
PARS	Plan d'action de réinstallation sommaire	Abbreviated Resettlement Action Plan (ARAP)
PC	Point de contrôle	Control Point (CP)
PGC	Plan de gestion environnementale	Environment Management Plan (EMP)
PGES	Plan de gestion environnemental et social	Environment and Social Management Plan (ESMP)
PIB	Produit intérieur brut	Gross Domestic Product (GDP)
PNDES	Plan National de Développement Économique et Social	National Economic and Social Development Plan
PQ	Préqualification	Prequalification
PRI	Programme de référence intérimaire de la	Interim Transition Reference Program

Abréviations	Nom en français	Nom en anglais
	transition	
PSE	Programme de surveillance de l'environnement	Environment Monitoring Plan (EMoP)
ROW	Emprise	Right of Way
SEG	Société des eaux de Guinée	Guinea Water Company
SLSC	Critère de la méthode des moindres carrés ordinaires	Standard Least Squares Criterion
TdR	Termes de référence	Terms of Reference (TOR)
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine	West African Economic and Monetary Union: (WAEMU)
UFC	Unités formant colonies	Colony forming unit (CFU)
UGP	Unité de gestion de projet	Project Management Unit (PMU)
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature	International Union for Conservation of Nature (IUCN)
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UVP	Unité-voiture particulière	Passenger Car Unit (PCU)
VU	Espèces vulnérables	Vulnerable
ZCB	Zone clé pour la biodiversité	Key Biodiversity Area (KBA)

1. Arrière-plan et contexte du projet

1-1 Situation actuelle et défis à relever du secteur cible

1-1-1 Situation actuelle et défis à relever

(1) Description sommaire du pays

La République de Guinée (ci-après dénommée « la Guinée ») est une république située dans la partie la plus occidentale de l'Afrique de l'Ouest et un pays membre de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (ci-après dénommée « la CEDEAO »). Le pays a une superficie de 245 857 km² et compte une population totale de 13,13 millions d'habitants (2020, Banque mondiale) avec un revenu total par habitant est de 930 US\$ (2019, Banque mondiale). La capitale du pays est Conakry qui donne sur l'océan Atlantique et la Guinée est divisée en huit régions administratives (Gouvernorat de Conakry, Région de Mamou, Région de Kindia, Région de Boké, Région de Labé, Région de Faranah, Région de Kankan, et Région de Nzérékoré). La Guinée est la première des colonies françaises à devenir un pays indépendant par référendum en 1958.

Un coup d'État a eu lieu en septembre 2019, et la révocation du président ainsi que la destitution du gouvernement et la suspension de la constitution ont été déclarées par Mamadi Doumbouya qui est devenu le président de la Transition de la junte militaire, et un accord de principe de passer à un régime civil en 2024 a été conclu.

(2) Situation socio-économique

La Guinée représente un tiers des réserves mondiales de bauxite, qui est la matière première de l'aluminium. Elle produit également les ressources minières, telles que le minerai de fer, l'or, le diamant et le nickel, etc., et elle est riche en ressources halieutiques, car le pays donne sur le golfe de Guinée ayant le plus grand plateau continental de l'Afrique de l'Ouest. Après l'indépendance, les produits agricoles étaient les principales exportations, mais les ressources minières constituent progressivement les exportations majeures, et l'industrie minière comme industrie principale représente 85% des recettes d'exportation et 15% du PIB sont générés à partir des ressources minérales. En outre, la mine de Simandou au sud-est du pays attire l'attention pour le développement de son gisement de fer, reconnu comme l'un des plus grands gisements au monde avec la bauxite.

Le PIB du pays est composé de 19,8% de secteur primaire, de 32,1% de secteur secondaire (y compris le secteur minier) et de 48,1% de secteur tertiaire (2017). Cependant, le développement reste économiquement attardé en raison de retards dans l'aménagement des infrastructures, etc., et la politique instable donne un impact sur la stagnation de la croissance économique. De plus, les activités économiques sont peu évoluées en raison de l'épidémie de la fièvre hémorragique d'Ebola qui a débuté en 2014, mais cette maladie a été déclarée terminée en décembre 2015 après plus de 2500 décès. Depuis lors, l'économie a eu tendance à se redresser. En particulier, le taux de croissance économique de 10% a été enregistré en 2016 et 2017 notamment par l'augmentation des investissements directs étrangers dans le développement minier. Tandis que le taux de croissance économique a ralenti à 5,4% en 2018, les investissements dans le secteur minier se sont poursuivis. Toutefois, la crise de Covid-19 a chuté le taux de croissance économique à 2,1% en 2020.

(3) Situation actuelle et défis à relever du secteur

Comme mentionné dans la section « Situation socio-économique » ci-dessus, les ressources minières engendrent 85% des recettes d'exportation et 15% du PIB. Mais, le taux de revêtement des routes nationales guinéennes est faible, à environ 36%, l'aménagement routier dans l'ensemble du territoire est retardé, ce qui en fait les défis importants à relever pour la réduction du temps de transport et la diminution du coût de la logistique dans les transports de minéraux et de produits agricoles. En vue de stimuler le fort potentiel économique de la Guinée et de promouvoir sa croissance économique, il est essentiel d'aménager les axes principaux du pays, de développer le corridor international et de dynamiser la logistique dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest.

Le projet d'aménagement du pont Faranah situé sur la route nationale No2, qui fait l'objet de la présente étude, l'un des projets importants contribuant au développement économique de la Guinée.

(4) Situation actuelle et défis à relever du réseau routier national

1) Réseau routier national

Le réseau routier national guinéen s'étend sur une longueur totale de 45 301 km, dont 7 576 km de routes nationales. La Figure 1-1-1 présente le réseau routier national.



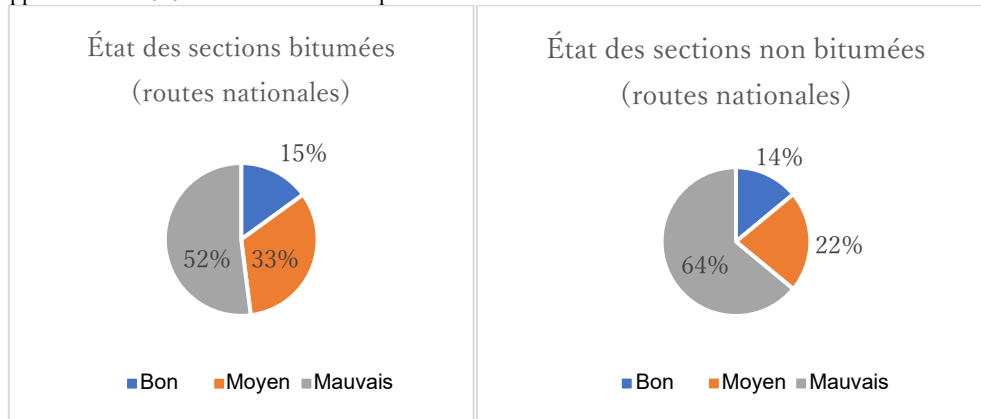
Figure 1-1-1 Réseau routier national

Les routes sont divisées en quatre catégories : routes nationales, routes urbaines, routes préfectorales et routes communautaires. Le taux de revêtement des routes nationales est faible – de l'ordre de 36 % –, et celles-ci sont en mauvais état, aussi bien sur les sections bitumées que non bitumées. Ces récentes années, la réfection des routes nationales est menée à un rythme rapide.

Tableau1-1-1 Catégories et longueurs des routes (km)

Catégorie	Bitumées (km)	Non bitumées (km)	Total (km)
Routes nationales	2 785	4 791	7 576
Routes urbaines	2 000	-	2 000
Routes préfectorales	-	-	15 879
Routes communautaires	-	-	19 846
Total			45 301

Source : Rapport annuel 2019 du secteur des transports.

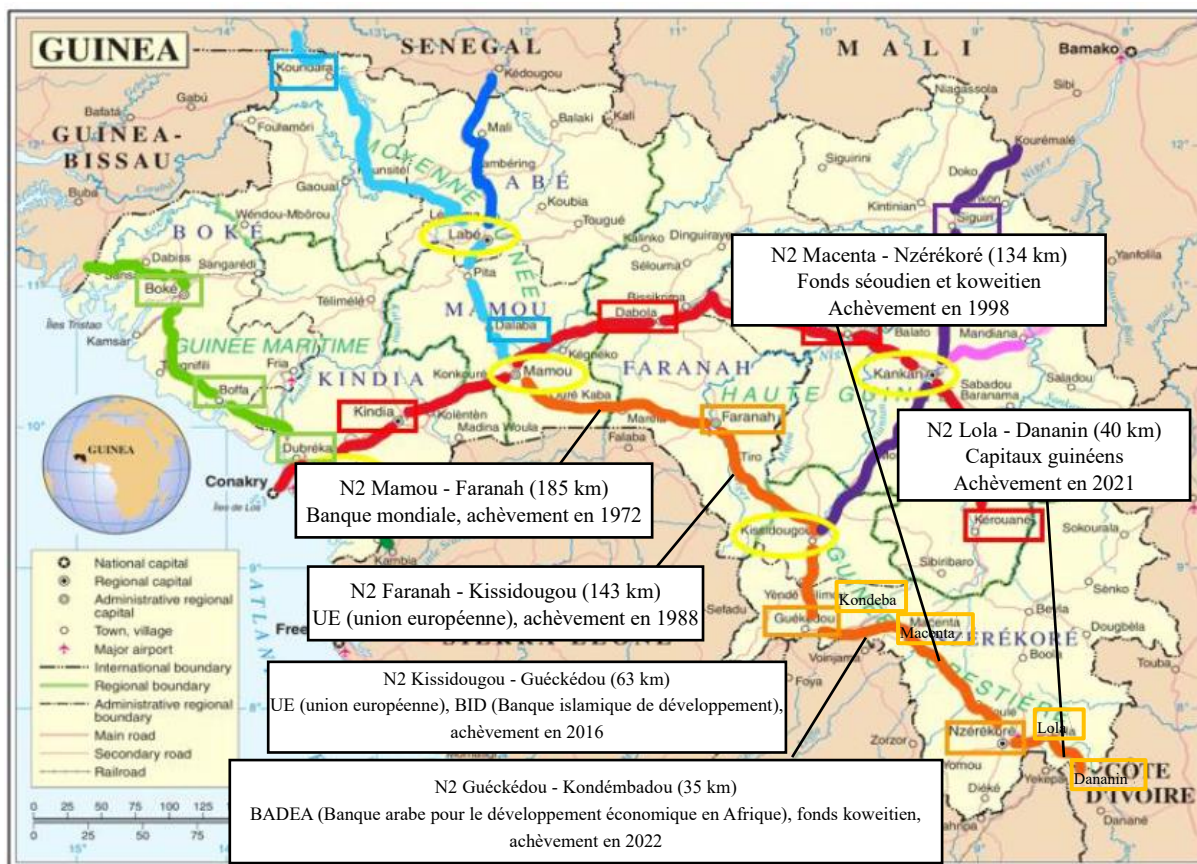


Source : élaboré par Mission d'étude de la JICA d'après le Rapport annuel 2019 du secteur des transports
Figure 1-1-2 État des sections bitumées et non bitumées (routes nationales).

Après son indépendance, la Guinée a souffert de problèmes d'encombrement du trafic dans les zones urbaines et périurbaines, dans un contexte de retard d'aménagement routier interurbain et de concentration des populations dans les villes. L'aménagement du réseau d'axes routiers principaux du pays est en cours suivant le plan national des transports. La RN1 assure une double fonction : d'une part, c'est un axe principal essentiel reliant Conakry, capitale et port international de la Guinée, à plus de 80 % des villes de l'intérieur, et d'autre part, c'est un axe international de liaison avec le Sénégal, le Mali et la Côte d'Ivoire, qui sont des pays de la CEDEAO. La RN3 et la RN4 relie le pays à la Guinée-Bissau et à la Sierra Leone, et font partie du réseau routier transafricain le long des côtes d'Afrique de l'Ouest. Partant vers le sud depuis la RN1, la RN2 forme un corridor économique essentiel reliant le pays à la Sierra Leone, à la Côte d'Ivoire et au Libéria. C'est un itinéraire de transport des produits de l'agriculture dans laquelle travaillent beaucoup de guinéens.

2) État d'aménagement de la RN2

Partant de Mamou, la RN2 est un axe routier international traversant Faranah, qui est la capitale de la région homonyme et se trouve dans la préfecture homonyme, et Nzérékoré, elle aussi capitale de la région homonyme et située dans la préfecture homonyme. Reliant la capitale Conakry et la Guinée forestière, la RN2 fonctionne comme axe routier principal pour le transport des biens et des produits agricoles. Cependant, sa surface routière est en mauvais état sur la section Mamou - Faranah, avec des réparations uniquement effectuées sur les points particulièrement dégradés. Le tableau ci-dessous présente l'état d'aménagement de la RN2



Source : Préparée par la Mission d'étude de la JICA sur la base de documents fournis par l'Ambassade du Japon en Guinée.

Figure 1-1-3 État d'aménagement de la RN2

(5) Situation actuelle et défis à relever du contrôle des véhicules surchargés

1) Fonctionnement des stations de mesure de la charge par essieu

En Guinée, quatre stations de mesure de la charge par essieu fonctionnent en juin 2021. Deux stations opérationnelles sont sur la route nationale No1 (une station dans chaque sens) et deux sont installées le long de la route nationale No3. Les stations de Kagbélen et la station de Dioumaya ont été mises en place en 2011 avec le soutien de l'équipement par l'UE. Mais, les deux stations ont été fermées en raison d'un manque de budget. Suite à la circulation (en date du 2 août 2018) portant sur l'établissement du système de péage par pesage pour les gros camions sur les axes, ces stations ont été rouvertes en 2019. L'emplacement et l'aperçu de chaque station de mesure de la charge par essieu sont indiqués ci-dessous. Jusqu'à présent, il n'est pas prévu d'installer une nouvelle station de mesure de la charge par essieu.

Tableau1-1-2 Stations de mesure de la charge par essieu

Station	Route nationale	En direction	Période d'exploitation	Gestion
Friguiadi I	RN1 (Conakry-Kindia)	En direction de Kindia	Depuis 2019	Afrique Pesage (secteur privé)
Friguiadi II	RN1 (Conakry-Kindia)	En direction de Conakry	Depuis 2019	Afrique Pesage (secteur privé)
Kagbélen	RN3 (Conakry-Boké)	En direction de Dubréka	De 2011 à 2015 (rouverte en 2019)	MITP
Dioumaya	RN3 (Conakry-Boké)	En direction de Conakry	De 2011 à 2015 (rouverte en 2019))	MITP

Source : Préparé par la Mission d'étude.



Source : Préparé par la Mission d'étude.

Figure 1-1-4 Emplacement de chaque station de mesure de la charge par essieu

Friguiadi I, II



Kagbélen



Dioumaya



Source : Préparé par la Mission d'étude.

Figure 1-1-5 Photos des stations de mesure de la charge par essieu

2) Pénalité pour surcharge

Un décret présidentiel de 2016 stipule que la pénalité sera imposée en fonction du taux de surcharge. Toutefois, les véhicules surchargés qui circulent sur les routes sont nombreux, et il est donc important de renforcer le contrôle des véhicules surchargés à l'avenir.

Tableau1-1-3 Pénalité en fonction du taux de surcharge

Taux de surcharge	Transport domestique (GNF)	Transport international (GNF)
5% ~ 10%	15 000	45 000
10% ~ 15%	30 000	75 000
15% ~ 20%	45 000	105 000
20% ~ 25%	60 000	135 000
25% ~ 30%	75 000	180 000
30% ~ 35%	90 000	225 000
35% ~ 40%	105 000	270 000
40% ~ 45%	120 000	315 000
45% ~ 50%	150 000	375 000

Source : MITP.

1-1-2 Signification et nécessité du projet

(1) Plans de développement

1) Vision 2040 - une Guinée émergente et prospère -

En vue de construire un État prospère d'ici 2040, le plan Vision Guinée 2040 présente un cadre stratégique unifié visant le progrès économique, l'épanouissement social, l'essor culturel et le développement équitable, et énonce les objectifs suivants.

- ✓ Une nation forte, paisible, unie et prospère, s'appuyant sur des valeurs de justice et de solidarité
- ✓ Un capital humain valorisé qui donne toutes les chances au pays pour aller vers l'émergence
- ✓ Une économie diversifiée, compétitive, créatrice d'emplois décents et de pôles économiques, avec un secteur minier parfaitement intégré et supporté par un secteur privé pour être un moteur de croissance et de progrès.
- ✓ Des réponses appropriées aux besoins des populations en matière d'habitat et de logement, et un environnement protégé qui sécurise l'avenir des générations futures
- ✓ Une nation dotée d'une gouvernance économique responsable et d'une administration publique au service du développement
- ✓ Une Guinée ouverte, respectée, contribuant pleinement aux dynamiques et mutations à l'échelle sous-régionale, régionale et mondiale

Dans le secteur des transports, l'objectif énoncé est de mettre en place une infrastructure énergétique et de transports qui appuie le développement durable du pays et la révolution technologique.

2) Plan National de Développement Économique et Social (PNDES) 2016-2020

Pour l'amélioration de l'accès à des services sociaux de haute qualité, le plan énonce l'amélioration de l'état de l'infrastructure sociale au niveau routière, régionale et interrégionale, et l'aménagement d'un réseau routier, et vise à renforcer l'interconnectivité des zones de production et des villes et le réseau avec les pays voisins. Dans son « Effet 3.3.1 », le PNDES indique les options stratégiques suivantes en vue de renforcer la fiabilité et la durabilité des infrastructures routières.

- ✓ Renforcement des réseaux routiers régionaux

- ✓ Bitumage des routes non revêtues entre la Guinée et les pays voisins
- ✓ Bitumage d'au moins la moitié du réseau routier entre les villes régionales
- ✓ Modernisation du réseau routier urbain de connexion avec Conakry qui est une métropole
- ✓ Maintien en bon état du réseau routier national en donnant la priorité aux préfectures non desservies par des axes bitumés

Les objectifs concrets sont les suivants.

- ✓ Accroître le linéaire de route revêtue en passant de 2 463 km en 2015 à 3 500 km en 2020
- ✓ Accroître la densité de route pour 100 km² en passant de 17,63 km à 20 km en 2020
- ✓ Accroître les ressources du Fonds d'Entretien Routier (FER) en passant de 180 milliards GNF en 2015 à 360 milliards en 2018 puis à 720 milliards en 2020
- ✓ Accroître la couverture des besoins d'entretien en passant de 15 % en 2015 à 30 % en 2018, puis à 60 % en 2020.

3) Programme de Reference Intérimaire de la Transition (PRI) (2022-2025)

En septembre 2021 s'est produit un coup d'État qui a été suivi par des déclarations de destitution du président de la République, de démission du gouvernement et de suspension de la Constitution. Actuellement, Mamadi Doumbouya occupe la fonction de président sous la transition conduite par le gouvernement militaire. Un plan a été formulé pour cette période de transition gouvernementale, avec l'annonce d'un délai de transition jusqu'aux élections fixé à 39 mois.

Dans le but de refonder l'État pour (1) définitivement tourner la page de l'autocratie pour stabiliser les institutions nationales, (2) alléger les souffrances des populations et (3) rattraper les retards de la Guinée sur le plan du développement socioéconomique, une feuille de route gouvernementale a été créée autour des cinq axes ci-dessous, à titre de plan à moyen terme pour la période de transition.

- ✓ Rectification institutionnelle
- ✓ Établissement du cadre macroéconomique et financier
- ✓ Cadre légal et gouvernance
- ✓ Augmentation de l'emploi
- ✓ Connectivité des infrastructures et des routes

Au titre de la « connectivité des infrastructures et des routes », la feuille de route énonce 1) la construction et la rénovation des routes, des aérodromes et des pistes rurales, 2) l'optimisation des procédures portuaires et aéroportuaires, 3) l'amélioration des transports urbains et interurbains, et positionne les projets suivants comme prioritaires.

Aménagement et réparation des routes (routes nationales primaires)

- ✓ RN1 Construction de la route Dabola - Kouroussa (151 km)
- ✓ RN1 Travaux routiers Coyah - Mamou - Dabola (357 km)
- ✓ RN1 Construction de route dans la ville de Kouroussa (15 km)
- ✓ **RN2 Réfection de la route Guéckédou - Kondembadou (35 km)**

- ✓ RN2 Construction de route et travaux de bitumage dans la ville de Beyla (12,6 km)
- ✓ RN2 Construction de route et travaux de rétablissement dans la ville de Lola (12,5 km)
- ✓ RN2 Construction de la route Lola - N'Zoo
- ✓ RN2 Travaux de réfection de route et de bitumage Mamou - Faranah - Kissidougou
- ✓ RN5 Construction de route et travaux de rétablissement dans la ville de Pita (13 km)
- ✓ RN5 Construction de route dans la ville de Labé (15 km) et la ville de Dalaba (12,6 km)
- ✓ RN6 Construction de route et travaux de bitumage dans la ville de Siguiri (15,6 km)
- ✓ RN6 Travaux de bitumage à Siguiri (45 km)
- ✓ RN7 Construction de la route Kankan - Mandiana - Fleuve Sankarani
- ✓ RN29 Bitumage de la route Faranah - Dabola
- ✓ Travaux d'aménagement et de bitumage de 23 km de route dans la ville de Conakry
- ✓ Étude et collecte d'informations sur l'inventaire routier
- ✓ Réparation de certains tronçons des RN1 et RN2

Construction de ponts

- ✓ RN7 Construction du pont de Sankarani (185 m)
- ✓ RN3 Construction du pont Soumba
- ✓ Construction du pont de Balaki
- ✓ Financement du pont de Tanéné (126 m)

- 4) Développement et stratégie de développement du secteur routier - Guinée horizon 2025 -
Les six objectifs prioritaires suivants ont été énoncés pour le secteur routier à l'horizon 2025
- ✓ Objectif prioritaire 1 : Nouvelle priorité donnée au rôle du ministère des Travaux publics
 - ✓ Objectif prioritaire 2 : Achèvement du cadre réglementaire
 - ✓ Objectif prioritaire 3 : Appui à la formation professionnelle dans le secteur de la construction
 - ✓ Objectif prioritaire 4 : Réfection et bitumage du réseau routier national
 - ✓ Objectif prioritaire 5 : Aménagement des routes reliant Conakry et les principales villes des régions et des préfectures
 - ✓ Objectif prioritaire 6 : Maintenance du patrimoine routier

Cette stratégie indique par ailleurs la mise en œuvre des projets suivants, en tant que projets d'aménagement et d'entretien du réseau routier

Aménagement et réparation des routes intérieures (routes nationales primaires)

- ✓ Autoroute Conakry - Coyah - Mamou (230 km)
- ✓ RN1 : Dabola - Kouroussa (156 km)
- ✓ RN1 : Coyah - Kindia - Mamou - Dabola (370 km)
- ✓ RN7 : Kankan - Mandiana (87 km)
- ✓ RN1 : Kankan - Kérouané - Beyla (285 km)
- ✓ RN5 : Dalaba - Pita - Labé (92 km)

- ✓ RN2 : Mamou - Faranah (186 km)
- ✓ RN6 : Kissidougou - Kankan (190 km)

Développement et réparation des routes d'accès aux pays voisins (routes nationales primaires)

- ✓ RN3 : Boké - Kébo (Guinée-Bissau) (112 km)
- ✓ RN5 : Manda Sinthiourou - Komba (Sénégal) (20 km)
- ✓ RN8 : Labé - Mali - Kédougou (Sénégal) (185 km)
- ✓ RN7 : Mandiana - Niantanina - (frontière avec le Mali, Bougouni, Yanfolila) (69 km)
- ✓ RN1 : Nzérékoré - Youmou (Libéria) (85 km)
- ✓ RN2 : Lola - Danané (Côte d'Ivoire) (42 km)

1-2 Arrière-plan, contexte et aperçu de la coopération financière non remboursable

1) Arrière-plan et contexte

En République de Guinée, chaque région produit des denrées agricoles différentes en raison de conditions climatiques diverses, et le transport interrégional de ces produits joue un rôle essentiel comme pilier des moyens de subsistance de la population. Le seul port commercial guinéen est situé dans la capitale Conakry, et en l'absence de transports ferroviaires et aériens, l'acheminement des produits de subsistance depuis Conakry vers les zones rurales dépend du transport routier. Les principales routes nationales reliant la capitale aux zones rurales constituent donc une infrastructure indispensable à la vie des habitants de ces régions, qui représentent près de 80% de la population nationale. En outre, la Guinée partage ses frontières avec six pays membres de la CEDEAO, et ses principales routes nationales font partie du couloir international connectant la zone CEDEAO.

Dans son PRI (2022-2025), qui est un plan de développement national, la Guinée positionne en tant que pilier « la construction du cadre macroéconomique et financier », et vise à diversifier ses industries en dehors du secteur minier. Dans ce cadre, elle agit pour promouvoir les exportations de produits agricoles. En outre, le PRI fixe comme actions prioritaires le « renforcement de la connexion interrégionale » et le « bitumage des routes de connexion avec les pays voisins », et mène l'aménagement du réseau d'infrastructures routières qui contribuera également au transport des produits agricoles. En revanche, seuls 16 % des 7 576 km de routes nationales guinéennes sont en bon état (ministère des Travaux publics, 2018). La rénovation des réseaux routiers, y compris des ponts, constitue un défi à relever d'urgence.

Dans ces circonstances, le Japon a mis en œuvre une coopération financière non remboursable via le « Projet de réhabilitation des ponts sur le réseau routier national » (Accord de Don, 2013) et le « Projet de reconstruction d'un pont sur la route nationale n°3 » (Accord de Don, 2019), appuyant les efforts d'amélioration de l'accès entre la capitale et les villes régionales. En matière de transport des produits agricoles, la route nationale n°2 (RN2) joue un rôle primordial. Elle relie en effet la capitale à la Guinée forestière, qui est située à l'extrémité sud-est du pays et forme la plus importante zone de production des produits agricoles d'exportation – noix de cajou, caoutchouc, café, cacao, etc. La RN2 sert à acheminer ces produits vers le port de Conakry et les pays voisins.

La RN2 constitue également un couloir économique important reliant le pays à la Côte d'Ivoire et au

Liberia. Aujourd'hui, tous ses tronçons ont été mis à double voie, et certains dont le revêtement est en mauvais état sont en cours de réparation avec le soutien de bailleurs de fonds. Toutefois, le pont Faranah, dans la ville régionale homonyme, ne comporte qu'une seule voie, car des mesures budgétaires n'ont pas encore été prises par le gouvernement guinéen. Ce pont forme le plus important goulot d'étranglement sur la RN2.

Le pont Faranah est placé dans la ville homonyme, qui se trouve à 450 km à l'est de la capitale et forme la plaque tournante du trafic sur la RN2 entre Conakry et la Guinée forestière. Par conséquent, il est traversé par la plupart des véhicules se déplaçant entre Conakry et la Guinée forestière. Comme il s'agit d'un pont à voie unique construit dans les années 50, les usagers à son entrée doivent attendre le passage des véhicules venant en sens inverse et/ou la lente traversée des véhicules de marchandises. En outre, bien que la Guinée dispose d'une réglementation des poids en fonction des types de véhicules (voir Tableau 2-2-23), le contrôle des véhicules en surcharge n'est en réalité pas effectué. Ce pont vétuste est donc exposé à un risque d'effondrement. Sachant qu'une augmentation ultérieure du trafic est prévisible, compte tenu de la forte évolution de la croissance économique guinéenne, qui présente plus de 6,0 % d'augmentation annuelle du PIB depuis 2016 (Banque mondiale), le problème du temps d'attente risque de s'aggraver et la reconstruction du pont constitue un défi à relever d'urgence.

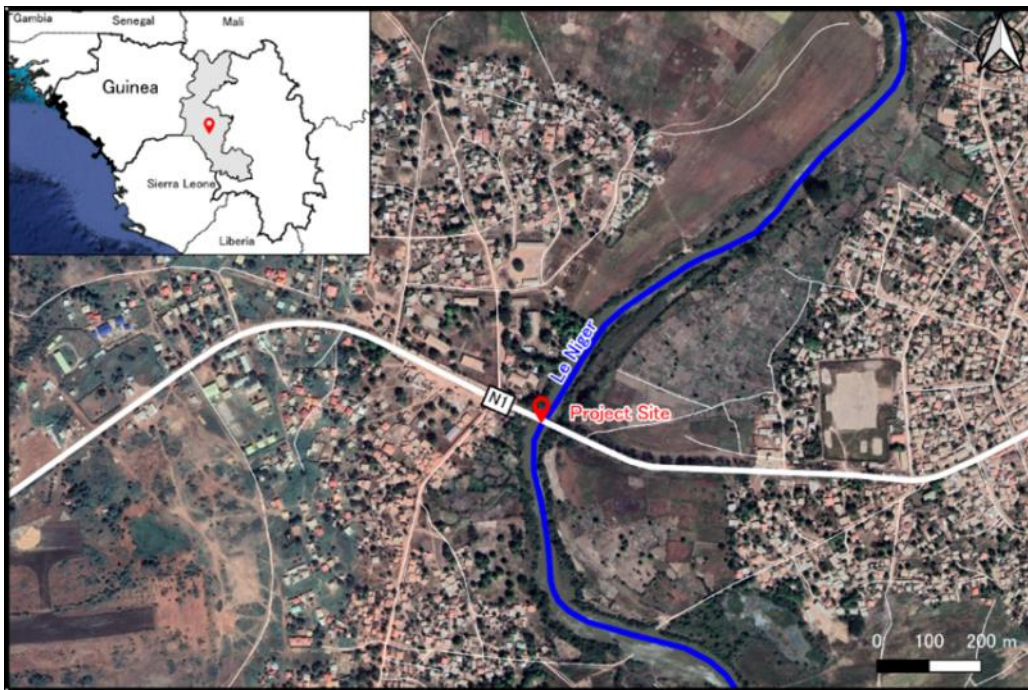
En remplaçant le pont Faranah par un ouvrage à deux voies pouvant résister au trafic des poids lourds dans les deux sens, le « Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale n°2 » a pour but d'assurer la sécurité du trafic et de renforcer la connectivité interrégionale, en vue de stabiliser le transport national des marchandises, à commencer par les produits agricoles et de subsistance. En outre, le présent projet matérialise le PRI cité plus haut, puisqu'il est positionné comme promouvant l'activité économique avec les pays voisins, en visant renforcer les fonctions de la RN2 qui est un couloir international.

Le présent travail a pour but d'examiner la pertinence de la reconstruction du pont Faranah en tant que projet de la coopération financière non remboursable du Japon, et d'étudier le contenu et l'échelle optimaux du projet en vue de procéder à sa conception sommaire.

2) Signification de l'aménagement du pont Faranah

Les Figure 1-2-1 et Figure 1-2-2 présentent des photos satellites permettant de vérifier l'emplacement du pont Faranah et l'utilisation des terres. Le pont Faranah est un pont à une voie unique, et des hôpitaux, des écoles primaires et de grands marchés se trouvent dans la ville de Faranah, du côté est du pont, et des établissements publics tels que des écoles de formation professionnelle, des collèges, des mosquées et l'aéroport sont situées à l'ouest du pont. Des quartiers résidentiels s'étendent sur les côtés est et ouest du pont. Le pont Faranah fait partie intégrante de la vie de la population riveraine et joue un rôle essentiel dans la vie quotidienne de la population, par ex. le déplacement journalier pour se rendre à l'école, au travail, faire les courses, etc. En outre, la route nationale N° 2, sur laquelle se trouve le pont Faranah, constitue un important corridor économique qui relie le pays à la Côte d'Ivoire, au Libéria et à la Sierra Leone, et est une voie de transport pour les produits agricoles de l'industrie agricole, où la majeure partie de la population guinéenne est engagée

Cependant, étant donné que le pont Faranah est un pont à voie unique, il constitue le plus grand goulot d'étranglement de la circulation sur la route nationale N°2. De plus, le trottoir du pont Faranah est utilisé par environ 4 000 personnes par jour, mais la largeur du trottoir est étroite (environ 1 mètre), ce qui rend très difficile le croisement des personnes et qui crée un risque de chute. Le volume du trafic devrait continuer à augmenter et le temps d'attente risque de devenir encore plus longs. De plus, la hauteur des poutres de ce pont est inférieure au niveau des hautes eaux ayant une marge, et il est donc possible que le pont soit emporté lorsque le niveau de l'eau s'élève, ce qui signifie que la reconstruction du pont Faranah est un défi à relever dans l'immédiat.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 1-2-1 Carte de situation du pont Faranah



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 1-2-2 Utilisation des terres à Faranah



Le pont Faranah étant un pont à voie unique, les véhicules doivent attendre le passage des venant en sens inverse.

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 1-2-3 Conditions de circulation au pont Faranah



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 1-2-4 Conditions d'utilisation de la voie piétonne du pont Faranah

1-3 Tendances de l'aide du Japon

Les projets d'aide du Japon sont indiqués ci-dessous.

Tableau1-3-1 Réalisations de la Coopération financière non remboursable du Japon

Année d'exécution	Nom du projet	Contenu de la coopération	Résumé
2021	Projet de construction de l'Institut National de Santé Publique	Coopération financière non remboursable	Projet destiné à renforcer le système d'examen de l'INSP à travers la construction d'installations et la fourniture d'équipements nécessaires aux examens, recherches et formations sur les pathogènes.
2020	Projet d'aménagement du port de pêche artisanale de Kaporo	Coopération financière non remboursable	Projet d'aménagement d'installations de débarquement, de manipulation et de conservation, etc., des captures dans le port de Kaporo de la ville de Conakry.
2019	Projet de reconstruction du pont Soumba sur la route nationale N°3.	Coopération financière non remboursable	Projet de reconstruction du pont Soumba situé sur la RN3, qui est un axe essentiel reliant la capitale Conakry aux pays voisins situés au nord de la Guinée.
2017	Projet de construction d'écoles primaires et de collèges en zones urbaines Phase II en République de Guinée	Coopération financière non remboursable	Projet destiné à atténuer le manque de salles de classe à travers la construction et l'aménagement d'écoles primaires et de collèges dans la capitale Conakry.
2016	Projet de construction de l'École Normale d'Instituteurs de Mamou	Coopération financière non remboursable	Projet de contribution au développement économique et social de la Guinée grâce à la construction des bâtiments d'une école normale d'instituteurs, et à la fourniture des installations intérieures et de l'appui nécessaire pour la maintenance et la gestion, dans la région de Mamou de la Moyenne Guinée.
2016	Projet d'aménagement du pont Kaaka sur la route nationale N°1	Coopération financière non remboursable	Projet de reconstruction du pont Kaaka situé sur la RN1, qui est un axe principal reliant la capitale Conakry aux régions intérieures et aux principales villes.
2014	Projet d'amélioration de l'approvisionnement en eau potable de la partie centrale en hauteur de la ville de Conakry en république de Guinée	Coopération financière non remboursable	Projet de renforcement des capacités de transport d'eau potable à travers l'augmentation des diamètres des conduites existantes, etc., au bénéfice des quartiers en hauteur (Simbaya) dans la partie centrale de la ville de Conakry, où les populations ciblées par l'alimentation en eau potable sont en forte croissance.
2008	Projet d'amélioration du port de pêche artisanale de Boulbinet (2)	Coopération financière non remboursable	Deuxième phase d'un projet consistant à construire des hangars de fumage, un hall de vente du poisson frais, des locaux de stockage des engins de pêche, etc.

Année d'exécution	Nom du projet	Contenu de la coopération	Résumé
2007	Projet d'amélioration du port de pêche artisanale de Boulbinet (1)	Coopération financière non remboursable	Projet d'extension des installations de débarquement, et de construction d'une fabrique de glace et d'équipements de stockage réfrigéré, afin d'éliminer l'encombrement du port, d'améliorer l'état d'hygiène et réduire le temps de débarquement et d'attente de la glace pour les embarcations au port de pêche.
2007	Projet d'accroissement de la production d'eau potable à Conakry en république de Guinée	Coopération financière non remboursable	Projet de réalisation de travaux d'extension des stations de traitement de Yessouloun et d'installation de conduites de transport.
2005	Projet d'accroissement de la capacité de production d'eau potable de la ville de Conakry en République de Guinée	Coopération financière non remboursable	Projet d'extension de stations de traitement et d'installation de conduites d'eau brute et d'eau traitée, pour contribuer à l'amélioration de l'environnement de vie des habitants de Conakry en leur fournissant une eau potable sûre.
2005	Projet d'approvisionnement rural en eau potable de la Moyenne Guinée en République de Guinée (Phase 2)	Coopération financière non remboursable	Projet dont la phase 2 consiste en la fourniture d'une eau salubre et sûre aux 92 000 habitants des villages ruraux cibles du projet.
2004	Projet d'approvisionnement rural en eau potable de la moyenne Guinée en République de Guinée (Phase 1)	Coopération financière non remboursable	Projet de construction d'installations d'approvisionnement en eau, pour remédier à la propagation des maladies infectieuses résultant de la consommation d'eaux contaminées, telles que les eaux de pluie, de rivière ou de mare, dans les zones rurales de Moyenne Guinée.
2003	Projet de construction d'écoles primaires dans la ville de Conakry (Phase 2/2)	Coopération financière non remboursable	Projet de construction de salles de classe et de fourniture de matériel pédagogique, conjointement à des activités de conseil et de sensibilisation relatives à l'utilisation, la gestion et la maintenance des matériels et la gestion de l'hygiène.
2002	Projet de construction d'écoles primaires dans la ville de Conakry (Phase 1)	Coopération financière non remboursable	Projet destiné à améliorer l'environnement éducatif dans la ville de Conakry, à travers la construction d'écoles primaires en vue de résoudre le problème d'insuffisance de ces établissements, devenu sérieux en raison de l'augmentation rapide du taux de scolarisation.
2002	Projet d'aménagement du marché à poissons	Coopération financière non remboursable	En l'absence d'un marché de gros réservé aux produits de la pêche, la vente en gros s'effectuait en plein air dans les rues extérieures au port, provoquant de sérieux

Année d'exécution	Nom du projet	Contenu de la coopération	Résumé
	de Kénien à Conakry		engorgements dans la zone environnante. À travers l'appui à la construction, dans la zone de Kénien, d'un marché de gros équipé d'un stockage réfrigéré, d'une fabrique et d'un stockage de glace et d'équipements d'inspection sanitaire, le projet a contribué à réduire l'engorgement du trafic dans la ville.

Source : élaboré par Mission d'étude de la JICA d'après le « Site de visualisation de l'APD », « MOFA : les projets de l'APD japonaise - la coopération financière non remboursable en Guinée ».

1-4 Tendances de l'aide apportée par d'autres bailleurs de fonds

La tendance de l'aide apportée par d'autres bailleurs de fonds pour la route nationale N° 2 sont telles que décrites dans « 1-1-1 (4) 2) Situation sur l'aménagement de la route nationale N° 2 ». Le tableau ci-dessous montre l'état de l'aménagement du secteur routier autre que la route nationale N°2 au cours des dernières années.

Tableau1-4-1 Situation sur l'aménagement des routes nationales par d'autres bailleurs de fonds (en cours)

No	RN	Financement	Année	Tronçon
1	RN1	Chine	2018-2023	Coyah-Mamou-Dabola (370km)
2	RN3	BAD · UE	2019-2023	Boké -Frontière avec la Guinée-Bissau (86km)
3	RN29	Guinée	2023 年	Revêtement en latérite Faranah-Dabola
4	RN8	BID/BAD	2021-	Labé-Frontière avec le Mali (148km)
5	RN6	Guinée	2015- (en suspension)	Kissidougou-Kankan (196km)

Source : Préparé par la Mission d'étude sur la base des documents fournis par le MITP et l'Ambassade du Japon en Guinée.

Tableau1-4-2 Situation sur la mise en œuvre des projets routiers (terminés)

No	RN	Financement	Année	Tronçon
1	RN1	BID/BNDS	2018-2021	Dabola-Kouroussa (151km)
2	RN1	EU	2020 (achevé)	Kouroussa-Kankan (86km)
3	RN1	WCS	2021 (achevé)	Kankan-Kérouane (147km)
4	RN4	BAD · UE	2018-2021	Coyah-Famoréa (75km)
5	-	Chine · Guinée	2018-2021	Ville de Conakry, Kaloum, Dixinn, Construction et réparation de caniveaux de Matam, Kagbèlen (36km)
6	RN6	BAD	2013 (achevé)	Kankan-Kourémalé(217km)

Source : Préparé par la Mission d'étude sur la base des documents fournis par le MITP et l'Ambassade du Japon en Guinée.

2. Situation sur le projet

2-1 Structure de mise en œuvre du projet

2-1-1 Organisation et personnel

(1) Autorité compétente

L'autorité compétente du présent projet est la Direction Nationale des Infrastructures (ci-après dénommée « la DNI ») sous la tutelle du Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics (ci-après dénommé « le MITP »). Le nombre de l'effectif de la DNI est de 53 personnes, y compris le nombre de personnel des services régionaux (en septembre 2023). Suite à la réorganisation ministérielle en date du 18 novembre 2022, le Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) est devenu le Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics (le MITP)/ Les documents relatifs à l'organisation du MITP sont présentés dans la figure ci-dessous. (Son organigramme n'est pas préparé.)

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE COMITE NATIONAL DU RASSEMBLEMENT POUR LE DEVELOPPEMENT SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT	REPUBLIQUE DE GUINEE Travail - Solidarité
---	--

DECRET D/2022/ 0570 /PRG/CNRD/SGG
**PORTANT ATTRIBUTIONS ET ORGANISATION DU MINISTERE
DES INFRASTRUCTURES ET DES TRAVAUX PUBLICS**


LE PRESIDENT DE LA TRANSITION,

Vu la Charte de la Transition ;
Vu la Loi L/2018/025/AN du 03 juillet 2018 portant Organisation générale de l'Administration publique ;
Vu l'Ordonnance O/2021/001/PRG/CNRD/SGG du 16 septembre 2021 portant prorogation des Lois Nationales, des Conventions, Traités et Accords internationaux en vigueur à la date du 05 septembre 2021 ;
Vu le Décret D/2022/387/PRG/CNRD/SGG du 20 août 2022 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement de Transition ;
Vu le Décret D/2022/548/PRG/CNRD/SGG du 18 novembre 2022 portant Structure du Gouvernement de Transition ;
Vu le Décret D/2022/549/PRG/CNRD/SGG du 18 novembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement de la Transition ;
Vu le Communiqué N° 01 du Comité National du Rassemblement pour le Développement (CNRD) du 05 septembre 2021 portant prise effective du Pouvoir par les Forces de Défense et de Sécurité ;

DECRETE :

CHAPITRE I : MISSION ET ATTRIBUTIONS

Article 1 : Le Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics a pour mission, la conception, l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement dans les domaines des infrastructures et des travaux publics et d'en assurer le suivi.
A ce titre, il est spécifiquement chargé :



1/5

- D'élaborer les textes législatifs et réglementaires en matière d'infrastructures et des travaux publics et des travaux publics en lien avec les Départements concernés et de veiller à leur application ;
- D'élaborer les stratégies de développement des infrastructures et des travaux publics en lien avec les Départements concernés ;
- De promouvoir les investissements dans les domaines des infrastructures et des travaux publics ;
- De commander et de valider les études de faisabilité technique des projets et programmes dans les domaines de compétence du Ministère ;
- D'élaborer et de mettre en œuvre les projets de construction et de réhabilitation des routes nationales et préfectorales, des voies urbaines primaires, des voies express, des autoroutes et des échangeurs en collaboration avec les Départements concernés ;
- D'élaborer et de mettre en œuvre les projets de construction des ouvrages de franchissement et d'en assurer le suivi ;
- D'organiser les opérations d'entretien des routes nationales, préfectorales, des voies urbaines, des ouvrages de franchissement et de veiller à leur exécution ;
- D'assurer le suivi de la réalisation des projets d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires en lien avec les départements concernés ;
- De veiller à la protection des ouvrages dans les domaines de compétence du Ministère ;
- De mettre en place les systèmes de péage, de pesage-péage ou de pesage-délestage et des barrières de pluie et de s'assurer de leur fonctionnement adéquat ;
- D'installer, d'entretenir et de réhabiliter les bacs fluviaux et de veiller à leur exploitation ;
- D'élaborer et de mettre en œuvre les projets de géodésie et de cartographie de base du territoire national ;
- De promouvoir l'utilisation des matériaux locaux et des techniques adaptées dans les domaines de la construction des routes ;
- De veiller à la qualité des matériaux utilisés dans la construction des Infrastructures des travaux routiers, aéroportuaires, ferroviaires et portuaires ;
- D'assurer la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et des travaux publics ;
- De contribuer à la qualification des Petites et Moyennes Entreprises, des Bureaux d'Etudes et Bureaux de contrôle opérant dans le secteur des infrastructures et des travaux publics ;
- De promouvoir les mesures de sûreté et de sécurité dans les domaines des infrastructures et des travaux publics ;



2/5

- De prendre en compte la question des personnes à mobilité réduite dans la conception des ouvrages ;
- De prendre en compte la dimension environnementale dans les programmes et projets du Département ;
- De promouvoir le genre et l'équité dans les activités du Département ;
- De participer aux rencontres nationales, sous régionales, régionales et internationales traitant des questions dans les domaines de compétence du Ministère.

CHAPITRE II : ORGANISATION

Article 2 : Pour accomplir sa mission, le Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics comprend :

- Un Secrétaire Général ;
- Un Cabinet ;
- Des Services d'Appui ;
- Des Directions Nationales ;
- Un Service Rattaché ;
- Des Organismes Publics Autonomes ;
- Des Programmes et Projets Publics ;
- Des Services Déconcentrés ;
- Un Organe Consultatif.

Article 3 : Le Cabinet du Ministre comprend :

- Un Chef de Cabinet ;
- Un Conseiller Principal ;
- Un Conseiller Juridique ;
- Un Conseiller chargé des Infrastructures et des Travaux Publics ;
- Un Conseiller chargé de la Planification et du Suivi- évaluation ;
- Un Conseiller chargé de Mission ;
- Un Attaché de Cabinet.

Article 4 : Les Services d'Appui sont :

- L'Inspection Générale ;
- Le Bureau de Stratégie et de Développement ;
- La Division des Ressources Humaines ;
- La Division des Affaires Financières ;
- Le Service Juridique et du Contentieux ;



- Le Service Communication et des Relations Publiques ;
- La Personne Responsable des Marchés Publics ;
- Le Contrôleur Financier ;
- Le Centre des Ressources Documentaires ;
- Le Service Genre et Equité ;
- Le Service Modernisation des Systèmes d'Information ;
- Le Service Accueil et Information ;
- Le Secrétariat Central.

Article 5 : Les Directions Nationales sont :

- La Direction Nationale des Infrastructures ;
- La Direction Nationale des Routes Nationales ;
- La Direction Nationale des Voies Urbaines ;
- La Direction Nationale des Routes Préfectorales.

Article 6 : Le Service Rattaché est :

- L'Observatoire National des Routes.

Article 7 : Les Organismes Publics Autonomes sont :

- L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) ;
- Le Centre d'Appui et de Suivi des Entreprises Routières ;
- Le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics ;
- L'Institut Géographique National ;
- Le Fonds d'Entretien Routier SA (FER S.A.).

Article 8 : Les Projets et Programmes Publics sont ceux initiés dans les domaines d'intervention spécifique du Ministère.

Article 9 : Les Services Déconcentrés sont :

- Les Inspections Régionales des Infrastructures et des Travaux Publics ;
- Les Directions Préfectorales des Infrastructures et des Travaux Publics ;
- Les Directions Communales des Infrastructures et des Travaux Publics de la Ville de Conakry.

Article 10 : L'Organe Consultatif est le Conseil de Discipline.



CHAPITRE III : DISPOSITIONS FINALES

Article 11 : Des Décrets du Président de la Transition fixent séparément les Statuts des Organismes Publics Autonomes, le mode d'organisation et de fonctionnement de l'Inspection Générale, du Bureau de Stratégie et de Développement, des Programmes et Projets Publics, des Services Déconcentrés ainsi que les attributions et l'organisation des Services Rattachés de niveau hiérarchique équivalent à celui d'une Direction de l'Administration Centrale.

Article 12 : Des Arrêtés du Ministre des Infrastructures et des Travaux Publics fixent les attributions et l'organisation des Directions Nationales et équivalents ainsi que des Services Rattachés et des Services d'Appui de niveau hiérarchique équivalant à celui d'une Division ou d'une Section de l'Administration Centrale relevant de son ressort.

Article 13 : Le présent Décret, qui abroge toutes dispositions antérieures, contraires, prend effet à compter de la date de sa signature et sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

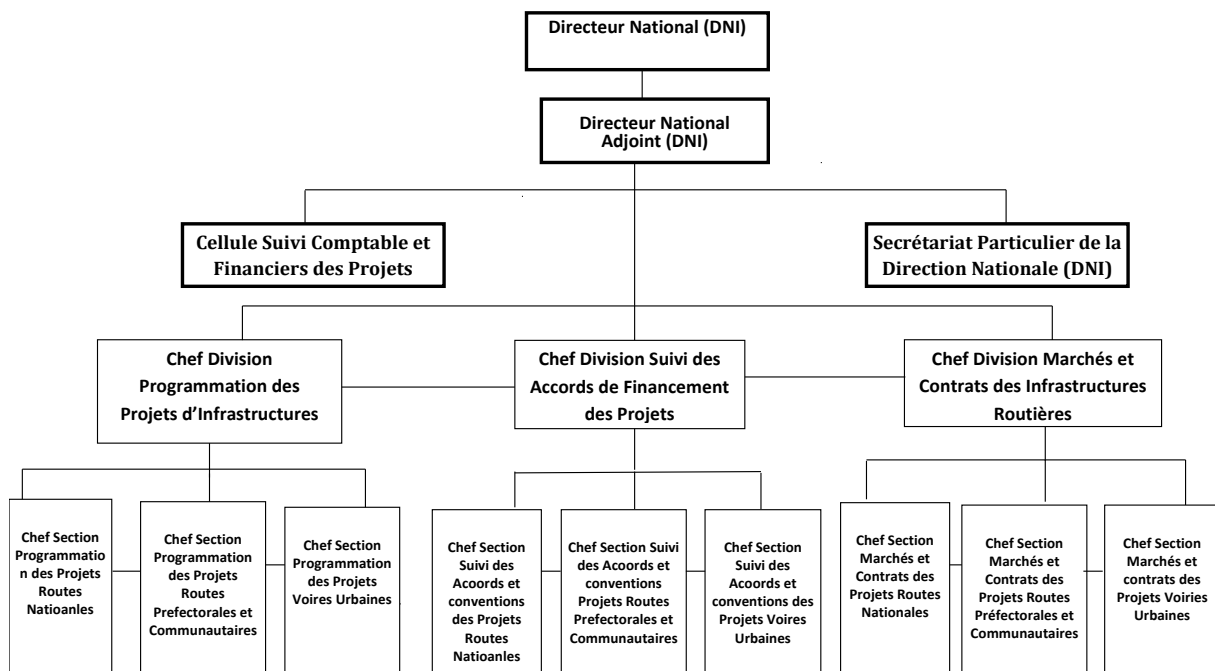
Conakry, le 1^{er} DEC 2022



Colonel Mamadi DOUMBOUYA

Source : MITP.

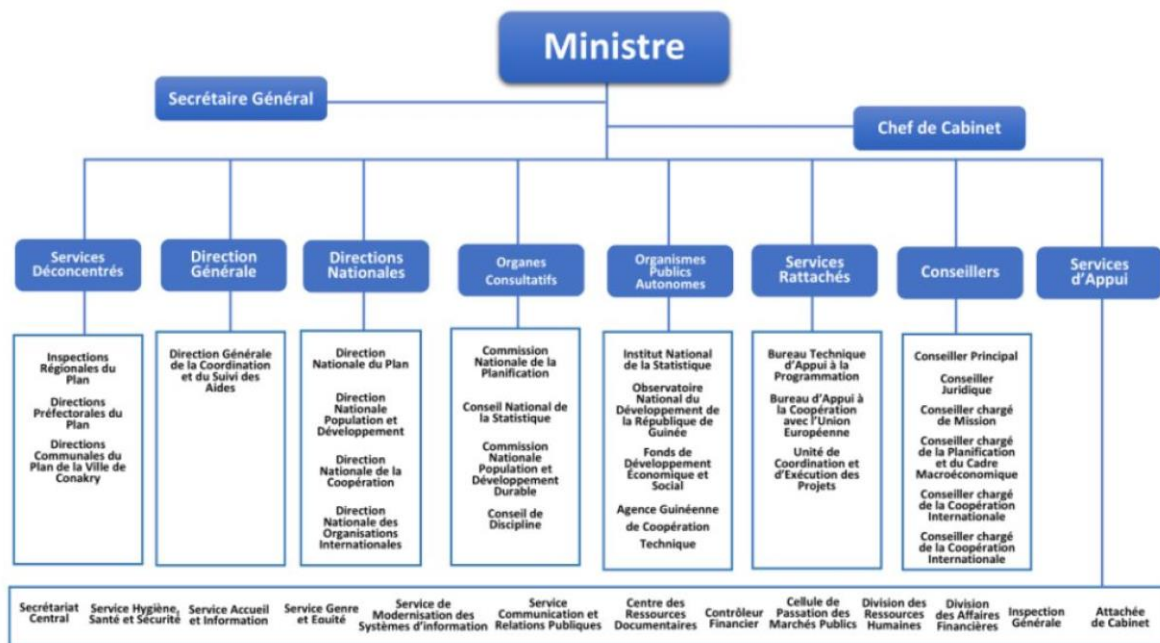
Figure 2-1-1 Documents relatifs à l'organisation du Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics



Source : DNI.

Figure 2-1-2 Organigramme de la Direction Nationale des Infrastructures

Le Ministère des Affaires Étrangères, de la Coopération Internationale, de l'Intégration Africaine et des Guinéens de l'Étranger (ci-après dénommé « le MAECIAGE ») était l'organisme responsable du présent projet. Cependant, suite à la réorganisation ministérielle en date du 18 novembre 2022, le MAECIAGE est devenu le Ministère des Affaires Étrangères, de l'Intégration Africaine et des Guinéens de l'Étranger (ci-après dénommé « le MAEIAGE ») et le Ministère du Plan et de la Coopération Internationale (ci-après dénommé « le MPCCI ») a été créé, et la responsabilité du projet a été transférée au MPCCI dont l'organigramme est indiqué ci-dessous.



Source : MPCl.

Figure 2-1-3 Organigramme du MPCl

2-1-2 Finances et Budget

La maintenance du pont Faranah a été réalisée par l'entreprise locale (Metal Plus (à laquelle la commande a été passée six fois) pour le remplacement de dalles en acier, etc. De plus, il a été constaté que la maintenance routière a été effectuée par le budget de la préfecture de Faranah. L'entretien et la maintenance sont chargés par l'Agence de Gestion des Routes de Guinée (ci-après dénommée « l'AGEROUTE »).

Le budget et les dépenses concernant la maintenance routière pour les cinq dernières années sont présentés ci-après. En 2022, le budget comme les dépenses ont augmenté de plus de trois fois par rapport à l'année précédente.

Tableau 2-1-1 Budget et Dépenses concernant la maintenance routière pour les 5 dernières années

	2018	2019	2020	2021	2022
Budget (GNF,USD)	99 349 783 826 (USD 11 921 974)	126 753 373 299 (USD 15,210,405)	133 366 718 913 (USD 16 004 006)	163 677 600 862 (USD 19 641 312)	487 041 199 960 (USD 58 444 944)
Expenses (GNF,USD)	68 597 610 579 (USD 8 231 713)	101 549 601 430 (USD 12 185 952)	139 931 954 538 (USD 16 791 835)	138 726 831 213 (USD 16 647 220)	467 010 415 426 (USD 56 041 250)

Calculé comme suit : 1 GNF = 0,00012 USD

Source : AGEROUTE de Guinée.

Le coût de la maintenance pour le présent projet est estimé à 32 799 USD par an, soit 0,059% des 467 010 millions GNF (56 041 250 USD) qui sont les dépenses de la maintenance de l'AGEROUTE au cours de l'exercice 2022, ce qui ne posera pas de problèmes spécifiques sur le plan financier. En outre, le type de dalle actuel du pont Faranah est une dalle en acier, qui est soumise à un trafic intense et doit être renouvelée tous les deux ans, tandis que le projet adopte une structure en béton, ce qui réduit les charges

liées à la maintenance et à la gestion, économisant ainsi le coût de la maintenance par rapport à l'état actuelle.

2-1-3 Niveau technique

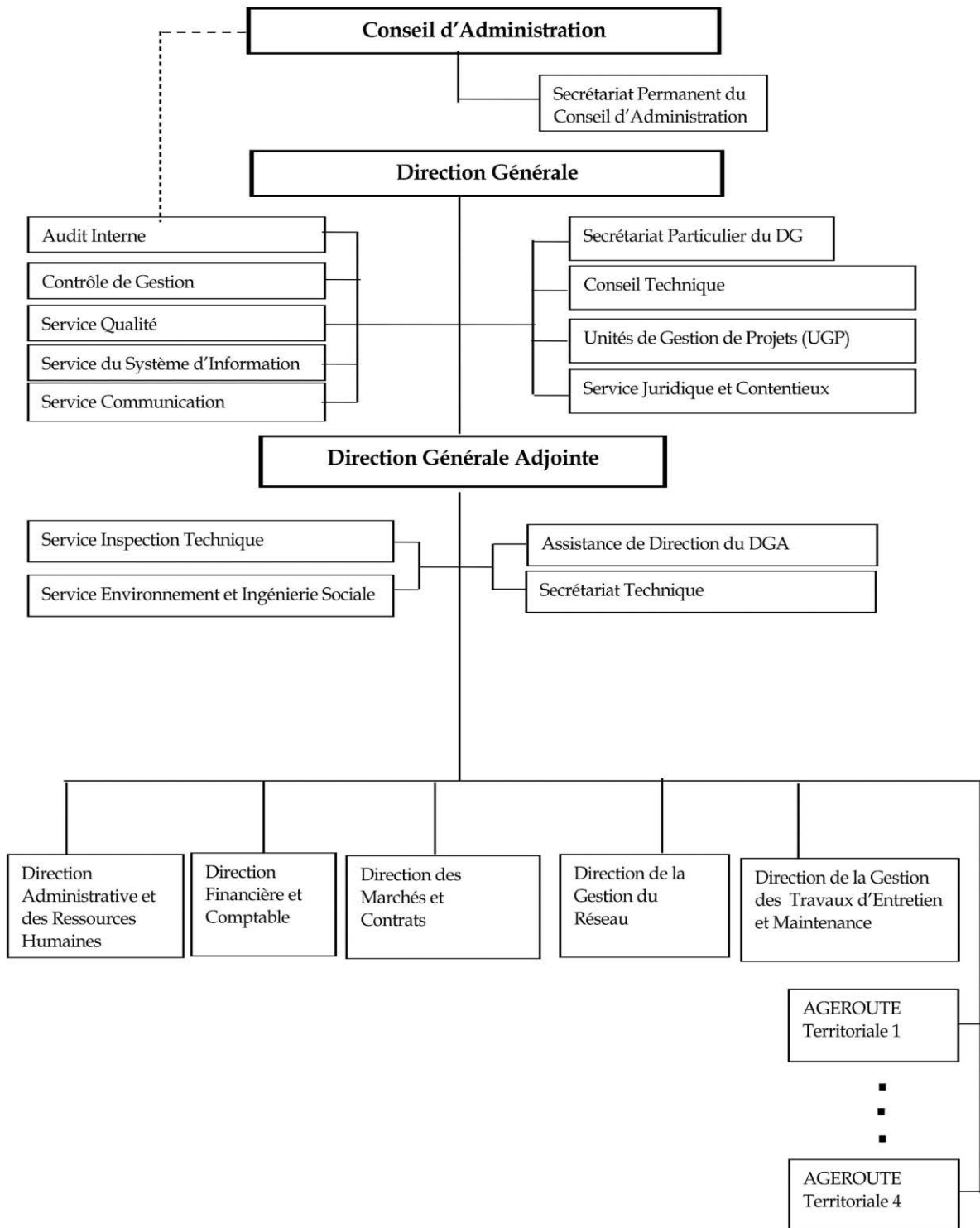
(1) Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics (MITP)

Le Ministère des Travaux Publics, prédécesseur du Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics, qui est l'agence d'exécution du présent projet, a l'expérience de l'exécution des projets : « le Projet d'aménagement des ponts sur la route nationale No1 » et « le Projet de reconstruction du pont Soumba sur la route nationale N°3 », et il avait mis en œuvre tous les projets du secteur des ponts et chaussées, financés par d'autres pays et de l'organisation internationale. De ce fait, il était riche en expériences pour la construction et la réparation de différents ponts et chaussées. Cependant, après la réorganisation ministérielle, de nombreux agents expérimentés ont quitté leur poste et ont été remplacés.

(2) Agence de Gestion des Routes de Guinée (AGEROUTE)

L'AGEROUTE compte 50 agents dont 35 travaillent pour la gestion et la maintenance. D'autre part, étant donné que le personnel de l'AGEROUTE n'est pas affecté à la préfecture de Faranah, quatre agents du MITP de la préfecture de Faranah sont chargés de la gestion et de la maintenance à la place de l'AGEROUTE. La maintenance à assurer par l'AGEROUTE n'est pas réalisée directement par l'AGEROUTE, mais elle est sous-traitée au secteur privé par appel d'offres. Tandis que le budget et les dépenses ont été multipliés par trois environ depuis 2022, la maintenance des routes n'a pas répondu à la détérioration et aux dégâts. Il s'agit donc d'une « intervention » dans laquelle les réparations sont effectuées en commençant par les zones les plus détériorées et les plus endommagées, dans le cadre d'un budget limité. L'organigramme de l'AGEROUTE est présenté ci-dessous.

1. Organigramme indicatif cible.



Source : AGEROUTE.

Figure 2-1-4 Organigramme de l'AGEROUTE

(3) Niveau technique des sous-traitants

Après avoir sélectionné des entrepreneurs locaux qui ont réalisé les travaux commandés par l'AGEROUTE ou qui ont eu de l'expérience de projets dans le cadre de la coopération financière non remboursable du

Japon, la Mission d'étude a mené des enquêtes par interview auprès de ces entrepreneurs locaux. En outre, les résultats de la visite des travaux routiers en cours dans la ville de Conakry sont présentés ci-dessous.

- Du fait que le revêtement en béton dans la ville de Conakry est utilisé pour certaines routes et que la gestion et la maintenance sont assurées, il est jugé que, pour la nouvelle construction ainsi que la gestion et la maintenance des chaussées en béton, un certain niveau de qualité peut être assuré.
- La main-d'œuvre nécessaire aux travaux routiers, telle que les ouvriers ordinaires, les travailleurs techniques, les opérateurs d'engin de travaux, etc., peut être obtenue localement.
- Il a été confirmé que les ingénieurs facilitateurs comprennent les points à noter lors de la construction et de la maintenance du revêtement en béton.
- Comme il n'y a aucune expérience des ponts de béton précontraint (PC) en dehors des projets de coopération internationale, il est jugé nécessaire d'envoyer des ingénieurs qualifiés japonais pour assurer la qualité, la sécurité, etc., pour la construction du pont PC prévu pour le présent projet.
- Le personnel nécessaire aux mesures de sécurité pour les tiers à mettre en œuvre dans le cadre du projet peut être obtenu localement.



Situation sur la réparation routière

Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-5 Situation sur la réparation routière

2-1-4 Installations et équipements existants

(1) Conditions de la route et de la circulation

1) Volume du trafic de véhicules et situation de la congestion

La vitesse de circulation est faible aux deux extrémités du pont Faranah parce que le pont est étroit et ne permet pas la circulation mutuelle et que les véhicules doivent attendre le passage des véhicules en sens inverse.



Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-6 Situation sur la circulation du pont Faranah

2) Situation sur les piétons

Le nombre de piétons empruntant le pont Faranah est d'environ 4 000 personnes par jour. Tandis que le pont Faranah est doté d'un trottoir, la largeur du trottoir est étroite avec un mètre seulement, et il est donc difficile aux piétons de passer avec des bagages ou de marcher de front et de se croiser. De plus, étant donné qu'il n'y a pas de trottoir à l'entrée et à la sortie du pont, les piétons doivent y marcher aux deux extrémités de la route.



Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-7 Situation sur les piétons et conditions du trottoir

(2) État actuel du pont Faranah

Le pont Faranah actuel est un pont en treillis en forme d'auge à trois travées construit dans les années

1950. Il s'agit d'un pont à voie unique avec un trottoir du côté aval. Bien qu'il y ait des signes de collisions de véhicules sur le pont actuel, il n'y a aucun dommage qui pourrait provoquer sa rupture immédiate, et aucun membre n'est gravement corrodé, de sorte que le risque d'effondrement immédiat du pont est considéré comme faible.

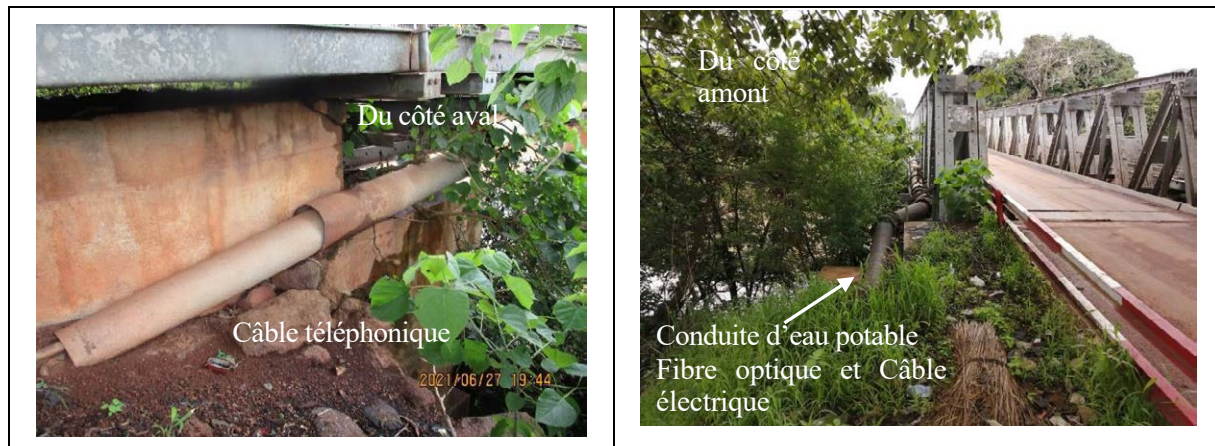


Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-8 État actuel du pont Faranah

(3) Occupation de pont

La conduite d'eau potable, le fibre optique et le câble électrique sont installés du côté amont. Et, du côté aval, le poteau et le câble aérien ont été confirmés.





Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-9 Occupation de pont

(4) Situation actuelle sur les environs du site

Les photos ci-dessous montrent les conditions des habitations et le carrefour à proximité du site qui nécessitent une attention.

1) Situation sur les habitations à proximité

Par l'enquête sur le site, il a été constaté qu'il existe des structures et des activités commerciales affectées à proximité du site prévu. En outre, le pont actuel est fréquemment utilisé par les piétons, en particulier par les étudiants avant les heures de travail et pendant les heures de retour.



Marché (hors du site du projet)



Magasins (hors du site du projet)



Station d'essence (dans le site du projet)



Vendeurs de rue (dans le site du projet)



Gare routière (dans le site du projet)



Dépôt de déchets (dans le site du projet)



Arbres à abattre en bordure de route



Piétons

Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-10 Situation actuelle sur la zone du projet

2) Situation à proximité du carrefour

Du côté du départ de la route de raccordement, il existe une station d'essence, des habitations jusqu'à l'entrée de la station d'épuration, et des magasins. La route menant au quartier résidentiel du côté nord est bitumée et utilisée par les véhicules.



Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-11 Départ de la route de raccordement
(à gauche : vue du côté ouest, à droite : vue du côté est)

Il existe un carrefour se trouve sur la rive du côté ouest du pont et une route qui mène au quartier résidentiel le long de l'école de formation professionnelle du côté nord et de la station d'épuration du côté sud. La route n'est pas bitumée et est principalement utilisée par les piétons et les motos, même si parfois des véhicules peuvent être vus passer.



Source : Mission d'étude.

Figure 2-1-12 Carrefour sur la rive du côté ouest du pont
(à gauche : école de formation professionnelle, à droite : station d'épuration)

2-2 Situation sur le site du projet et les environs

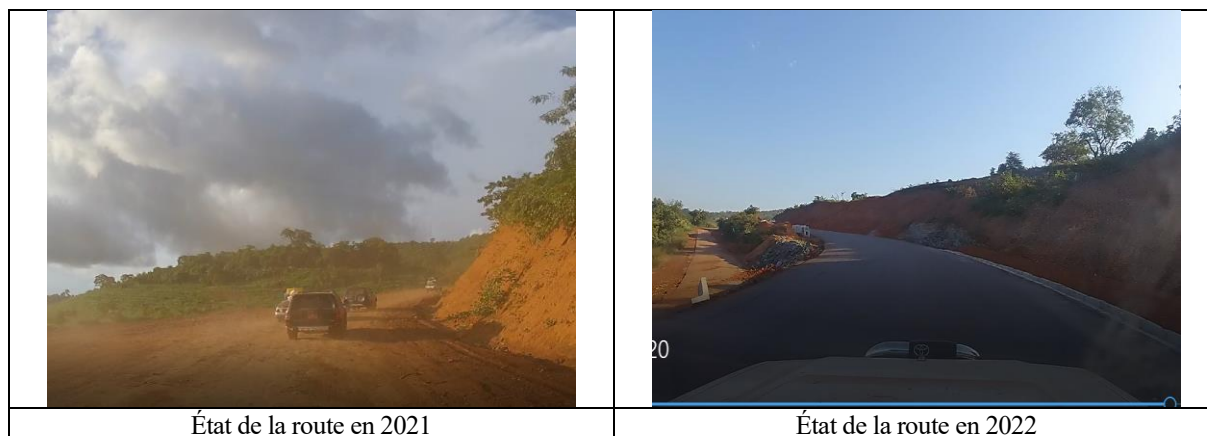
2-2-1 Situation sur l'aménagement des infrastructures concernées

(1) Situation sur les principales routes nationales

L'aménagement des principales routes est décrit dans les sections « 1-1-1 (4) 2) » et « 1-4 Tendance de l'aide apportée par d'autres bailleurs de fonds ». Les photos ci-après indiquent la situation actuelle.

1) Route nationale No1 (Tronçon Coyah – Dabola)

Les travaux de réhabilitation du tronçon : Coyah – Kindia – Mamou – Dabola qui sont financés par la Chine et la Guinée sont en cours.

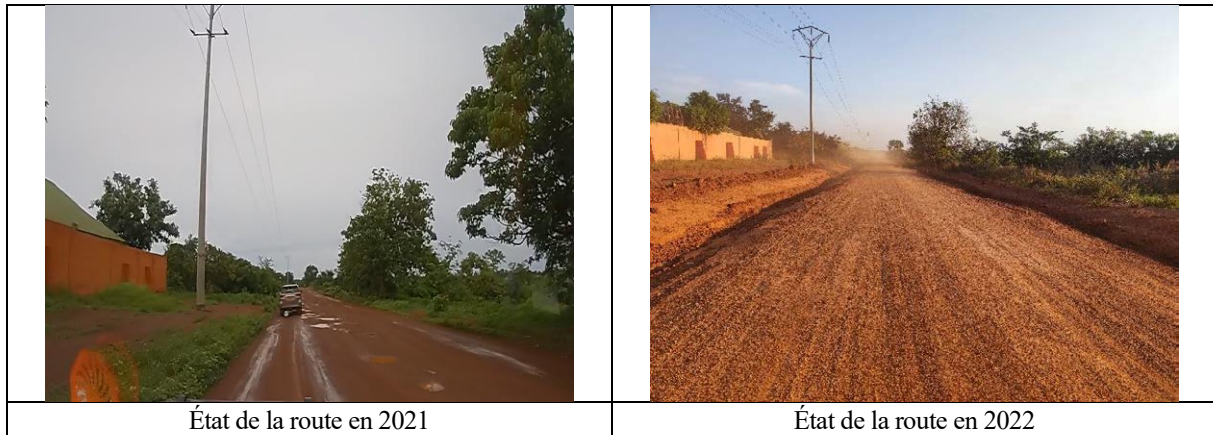


Source : Mission d'étude.

Figure 2-2-1 Situation sur la réhabilitation de la RN1

2) Revêtement en latérite sur la route nationale No29 (tronçon Faranah – Dabola)

À partir de 2022, le revêtement en latérite est en cours chaussée en latérite avec le budget du gouvernement guinéen.

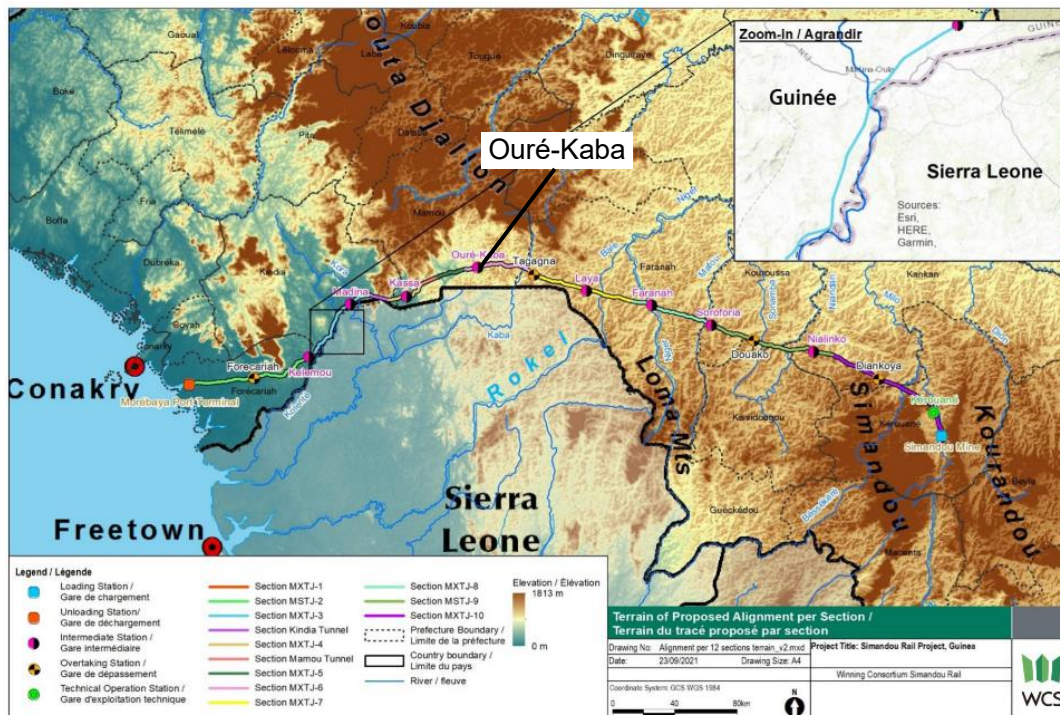


Source : Mission d'étude.

Figure 2-2-2 Revêtement en latérite sur la route nationale No29

(2) Projet ferroviaire (Mine Simandou – Forécariah)

Le grand gisement de minerai de fer au monde se trouve à l'extrémité sud-ouest de la Guinée, à 800 km de la capitale Conakry et à la frontière avec le Libéria, la Sierra Leone et la Côte d'Ivoire. La préparation à l'extraction de la mine Simandou dont les réserves sont estimées à 2,4 milliards de tonnes et l'aménagement des infrastructures pour l'exportation (le projet de construction du chemin de fer d'environ 650 km entre la mine Simandou – Forécariah aurait un coût total de 14 milliards de US\$ et augmenterait 5% de taux de croissance du PIB) ont déjà entamé, et il est prévu d'achever les travaux de construction du chemin de fer avant décembre 2024, de démarrer la production commerciale du minerai de fer à partir de mars 2025 et de commencer l'exportation d'ici la fin 2026. Le colonel Mamady Doumbouya, qui a pris les fonctions du président du gouvernement de transit en octobre 2021, a fait de ce projet minier l'une des priorités du pays, et afin de protéger les intérêts nationaux, il a gelé temporairement toutes les activités minières et a créé une nouvelle entreprise destinée à la construction ferroviaire. Par la suite, la construction ferroviaire a repris vers août 2023. La carte de la ligne ferroviaire est présentée ci-après.



Source : WINNING CONSORTIUM SIMANDOU.

Figure 2-2-3 Carte de la ligne ferroviaire

Le chantier de construction du tronçon ferroviaire MXTJ-6 près d'Ouré-Kaba sur la route nationale N°2 et la construction ferroviaire progressent jusqu'à présent.



Source : Mission d'étude.

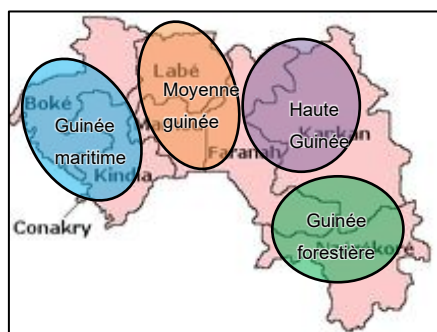
Figure 2-2-4 Chantier de construction et chemin de fer le long de la route nationale N°2
(près d'Ouré-Kaba)

2-2-2 Étude des conditions naturelles et étude du volume du trafic

2-2-2-1 Conditions naturelles

(1) Climat

La Guinée est divisée en quatre zones : Guinée maritime, Moyenne Guinée, Haute Guinée et Guinée forestière. En matière de zones climatiques, la Guinée maritime et l'ouest de la Guinée forestière présentent un climat tropical de mousson (Am), et la Moyenne guinée, la Haute Guinée et l'est de la Guinée forestière, un climat de savane (As).



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-5 Carte des zones climatiques de Guinée

(2) Données météorologiques et hydrologiques

Les données d'observations météorologiques aux environs du site ciblé par l'étude ont été obtenues auprès de la Direction Nationale de la météorologie Guinéenne. Le Tableau 2-2-1 et la Figure 2-2-6 indiquent respectivement les données d'études météorologiques obtenues et l'emplacement de la station d'observation météorologique proche du bassin du Niger.

Tableau 2-2-1 Données d'étude météorologique

Points étudiés	Période
Températures (maximales et minimales)	Températures quotidiennes maximales (janvier 1981- décembre 2017)
	Températures quotidiennes minimales (janvier 1981- décembre 2017)
Vitesse du vent (maximales mensuels)	janvier 1981 - décembre 2017
Précipitations quotidiennes	janvier 1981 - décembre 2019

Source : Direction Nationale de la météorologie Guinéenne.



Source : Google Maps.

Figure 2-2-6 Emplacement de la station d'observation météorologique

1) Conditions météorologiques

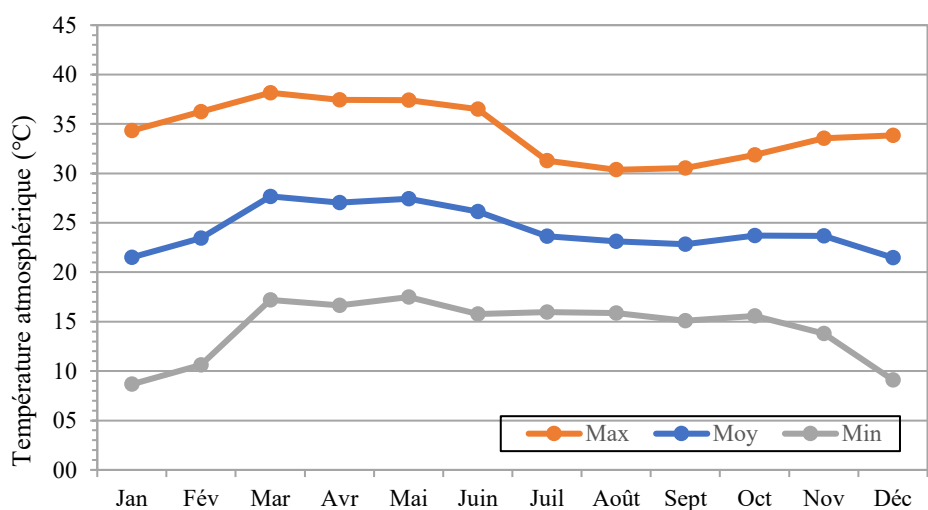
① Températures

Le Tableau 2-2-2 et la Figure 2-2-7 indiquent les températures moyennes mensuelles et les températures maximales et minimales moyennes mensuelles à la station d'observation voisine du site cible de l'étude (voir le Tableau 2-2-1 pour la période d'observation). Le long de l'année, les températures maximales à Faranah évoluent entre 30,4 et 38,2 °C, et les températures minimales entre 8,7 et 17,5 °C. La différence entre les températures maximales et minimales le long de l'année est d'environ de 20 °C, suggérant une grande différence entre les températures diurnes et nocturnes.

Tableau 2-2-2 Températures moyennes mensuelles et températures maximales et minimales moyennes mensuelles à proximité du site cible de l'étude

		(°C)												
Station		Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Annuelle
Faranah	Moy	21,5	23,4	27,7	27,0	27,4	26,1	23,6	23,1	22,8	23,7	23,7	21,5	24,3
	Max	34,3	36,2	38,2	37,4	37,4	36,5	31,3	30,4	30,5	31,9	33,6	33,9	34,3
	Min	8,7	10,6	17,2	16,6	17,5	15,8	16,0	15,9	15,1	15,6	13,8	9,1	14,3

Source : Direction Nationale de la météorologie Guinéenne.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-7 Températures moyennes mensuelles et températures maximales et minimales moyennes mensuelles à proximité du site cible de l'étude

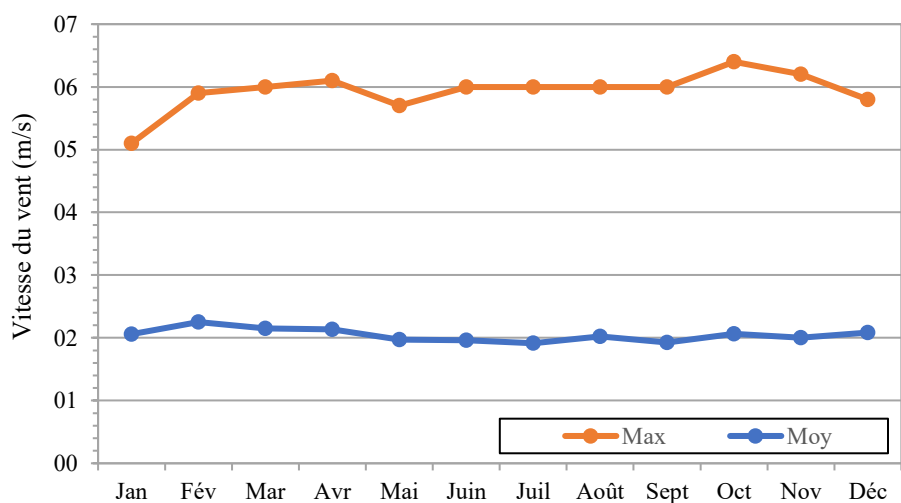
② Vitesse du vent

Le Tableau 2-2-3 et la Figure 2-2-8 indiquent pour référence la vitesse moyenne mensuelle et la vitesse maximale mensuelle du vent.

Tableau 2-2-3 Vitesse moyenne mensuelle et vitesse maximale mensuelle du vent.

Station		Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Annuelle
Faranah	Moy	2,1	2,3	2,1	2,1	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9	2,1	2,0	2,1	2,0
	Max	5,1	5,9	6,0	6,1	5,7	6,0	6,0	6,0	6,0	6,4	6,2	5,8	5,9

Source : Direction Nationale de la météorologie Guinéenne.



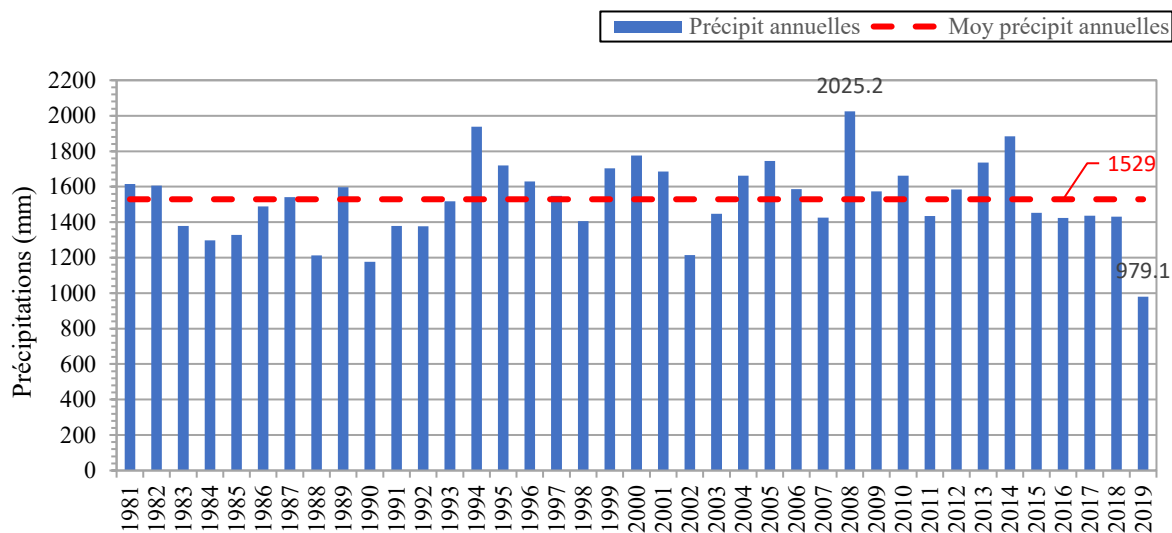
Source : Direction Nationale de la météorologie Guinéenne.

Figure 2-2-8 Vitesse moyenne mensuelle et vitesse maximale mensuelle du vent

2) Précipitations

① Précipitations annuelles

La Figure 2-2-9 indique les précipitations entre 1981 et 2019 à la station d'observation de Faranah. La moyenne annuelle est de 1 529 mm, avec des précipitations d'environ 2 025,2 mm les années où elles sont fortes, et d'environ 979,1 mm les années où elles sont faibles. Les données de pluviométrie annuelle ne laissent pas apparaître d'augmentation des précipitations résultant du changement climatique.

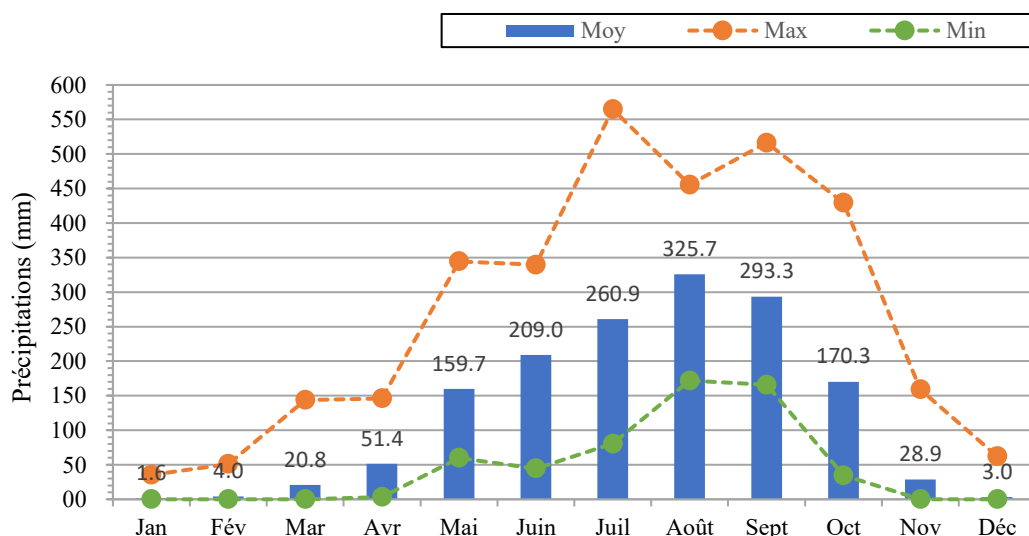


Source : Direction Nationale de la météorologie Guinéenne.

Figure 2-2-9 Précipitations annuelles

② Précipitations moyennes mensuelles

La Figure 2-2-10 indique les précipitations moyennes mensuelles à la station d'observation de Faranah. La saison des pluies va de mai à octobre, avec en particulier une période pluvieuse pendant les trois mois entre juillet et septembre, durant laquelle les précipitations sont particulièrement nombreuses. Des précipitations maximales de 325,7 mm ont été observées en août, et il ne pleut pratiquement pas entre début novembre et début mai, période qui correspond à la saison sèche.

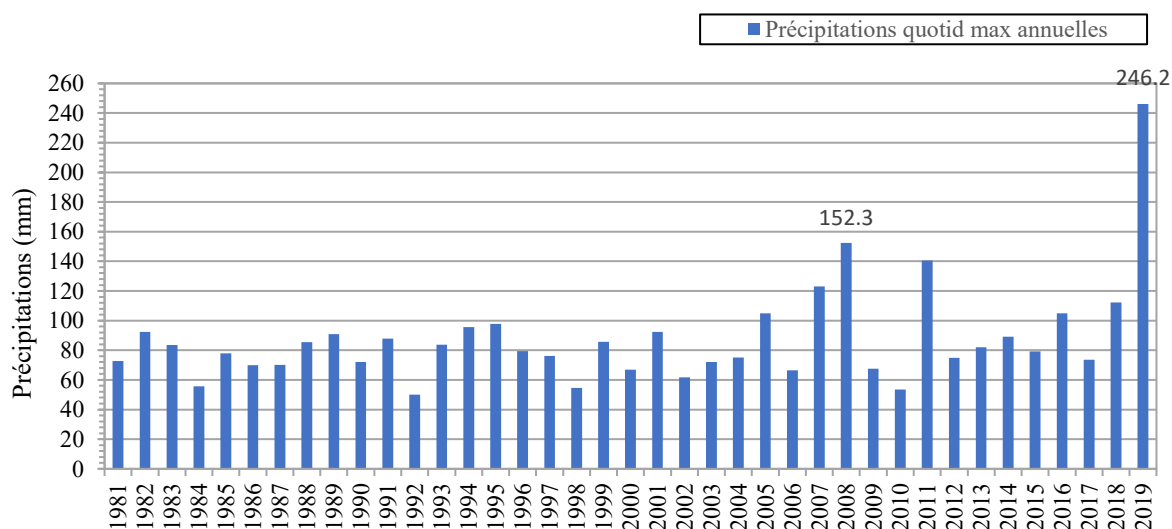


Source : Direction Nationale de la météorologie Guinéenne.

Figure 2-2-10 Précipitations moyennes mensuelles

③ Précipitations quotidiennes maximales annuelles

La Figure 2-2-11 indique les précipitations quotidiennes maximales annuelles entre 1981 et 2019 à la station d'observation de Faranah. Les précipitations quotidiennes maximales observées ont été de 152,3 mm en 2008. Les 246,2 mm observés en 2019 indiquent qu'il est tombé en une journée environ 16% de la moyenne annuelle, ce qui représente un bond prononcé y compris du point de vue statistique. Toutefois, on pourra considérer cette valeur comme une anomalie, étant donné qu'aucun changement notable n'a été observé dans les données de niveau et de débit de l'eau pour la période concernée. Les précipitations quotidiennes maximales annuelles au cours des 20 dernières années ont enregistré des maximums historiques en 2008 et 2011, et elles manifestent une légère tendance à la hausse sous l'influence du changement climatique. (La valeur de 2019 est une anomalie)



Source : Direction Nationale de la météorologie Guinéenne.

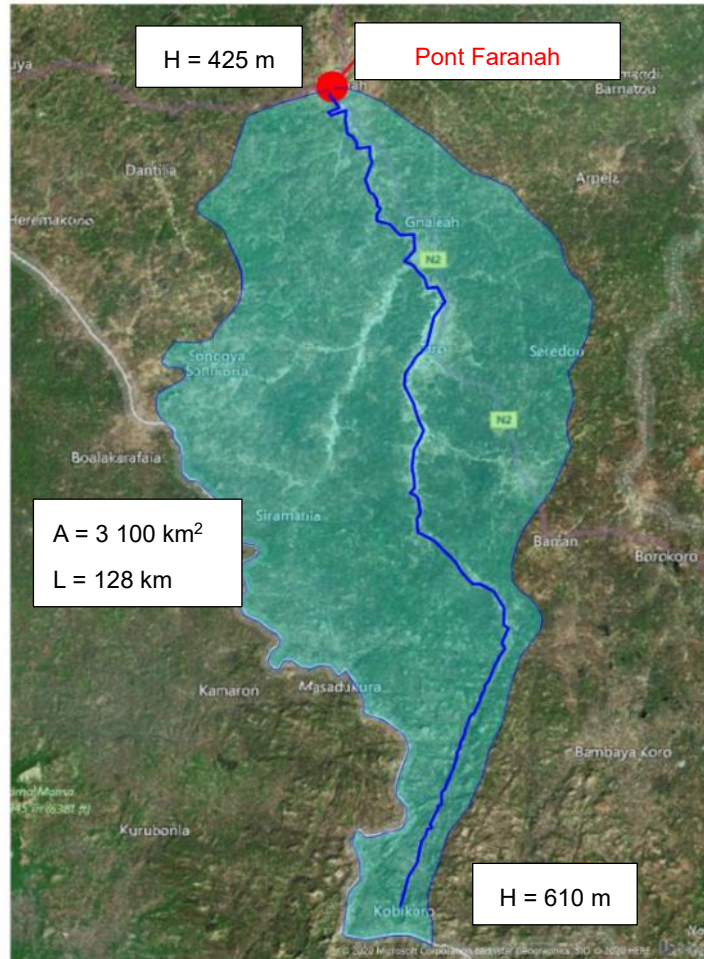
Figure 2-2-11 Précipitations quotidiennes maximales annuelles

2-2-2-2 Cours d'eau et hydrographie/hydrologie

(1) Aperçu du bassin versant

Partant d'une zone montagneuse (environ 610 m d'altitude) dans le sud-est de la Guinée, à proximité de la zone frontalière nord-est de la Sierra Leone, le fleuve Niger s'écoule en direction du nord-est puis pénètre en république du Mali. Ensuite, il bifurque vers le sud-est pour s'écouler au Niger et au Nigéria, puis va se jeter dans le golfe de Guinée en formant un grand delta. Long d'environ 4 200 km, et possédant un bassin versant d'à peu près 2,1 millions de km², c'est le troisième plus long cours d'eau du continent africain.

La Figure 2-2-12 présente la superficie du bassin versant. En amont du pont Faranah, le bassin versant s'étend sur une superficie d'environ 3 100 km², avec une longueur de cours d'eau de 128 km et une pente moyenne de 0,144 %.

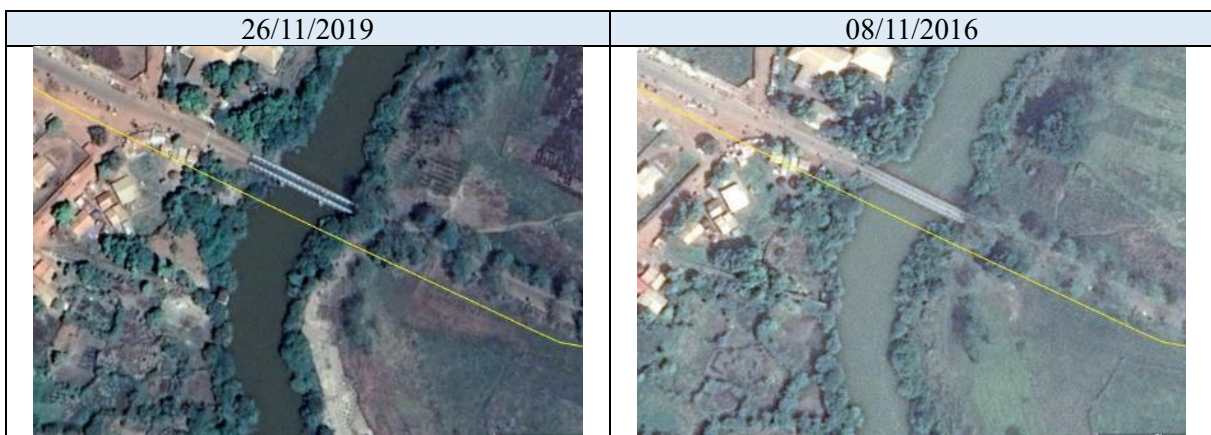


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-12 Superficie du bassin versant

(2) Spécificités du chenal au point de traversée

La Figure 2-2-13 présente une comparaison de photos satellites de l'amont et de l'aval du point de traversée (proposition D) prises depuis 2006. Les emplacements des berges et du lit d'étiage sont approximativement fixés, et l'on n'observe pratiquement aucun changement. On peut en déduire que le chenal est en grande partie stable.





Source : Google Earth.

Figure 2-2-13 Modifications de forme du chenal au cours du temps

(3) État d'évolution du lit

D'après les résultats des sondages par forage réalisés à proximité du pont Faranah, le sol est composé de sédiments sableux et graveleux à une profondeur d'environ 0,2 à 1 m sous le lit du fleuve. Par ailleurs, on peut supposer qu'il s'agit de sédiments du lit d'aval accumulés par charriage lors des crues, car les résultats du levé topographique du fleuve indiquent qu'aux emplacements en question, la pente du lit est de 0,025 %, soit une valeur assez faible. S'agissant d'un levé unique, il ne sera pas possible cette fois-ci de confirmer au moyen de données les évolutions du lit du fleuve au cours du temps. Cependant, l'état du fleuve indiqué ci-dessus laisse supposer que ce lit évolue avec le passage du temps, en répétant des processus de charriage et de sédimentation.

(4) En ce qui concerne les ouvrages de drainage transversaux vers les bassins de rétention du côté nord et sud

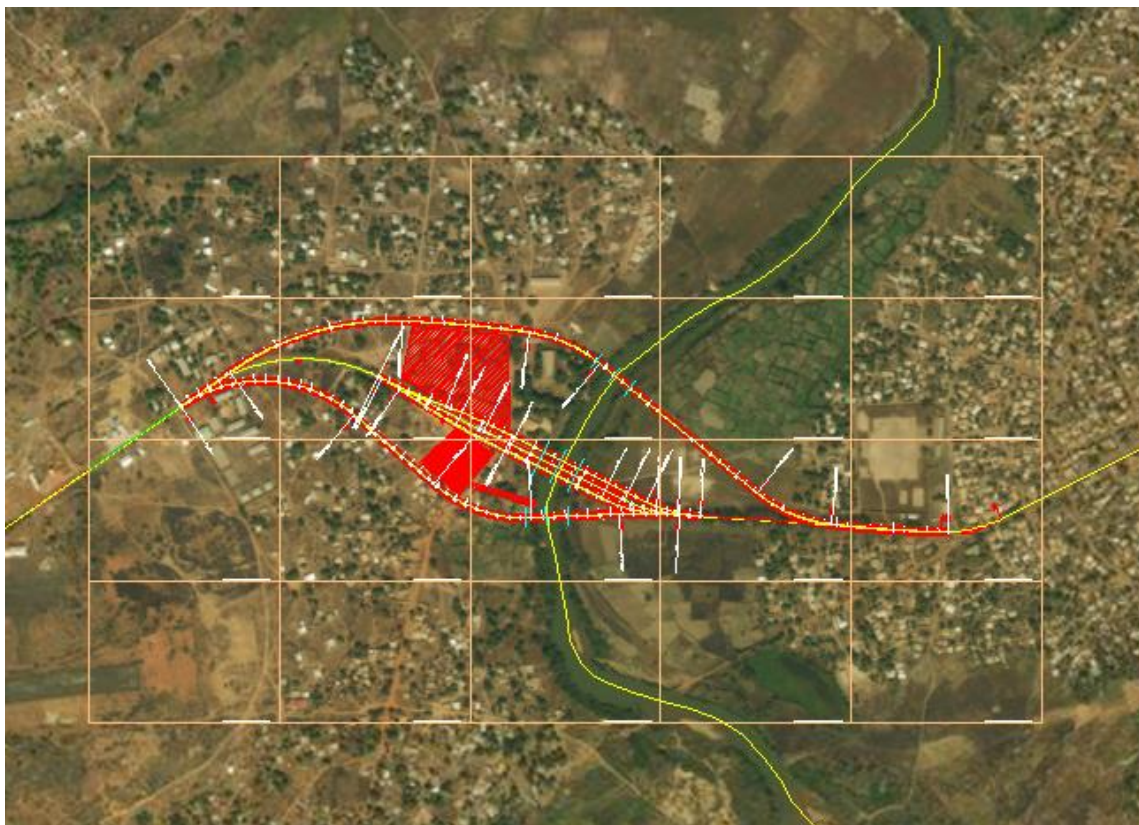
Les ouvrages de drainage transversaux, tels que les dalots, les buses, etc., ne sont pas prévus dans le projet pour les raisons suivantes.

- ① Sur la base des résultats de l'étude du tracé de la route existante avant et après le pont Faranah, la route existante au niveau du pont Faranah est plus haute que le niveau des hautes eaux prévu pour la crue de période de retour de 100 ans, par conséquent il est jugé que le débordement d'une crue centenaire ne sera pas provoqué.
- ② Étant donné que la vitesse d'écoulement d'une crue centenaire est d'environ 0,83 m/s, il est peu probable que le débordement se produira à un barrage de remblai et il est considéré que le niveau de l'eau sera élevé lentement et reviendra au niveau initial progressivement.
- ③ Étant donné que la pente du lit fluvial à cet endroit est très douce (environ 1/4 000), l'inondation du bassin de rétention est également modérée. Par conséquent, il est considéré que l'impact de la construction de route sur l'effet de contrôle des crues des bassins de rétention du côté nord et sud est faible.

2-2-2-3 Levés topographiques

(1) Données lors de l'étude de collecte d'informations et de confirmation

Lors de la sélection du tracé, des photos aériennes (Bing Maps) fournies gratuitement par le logiciel de CAD ont été utilisées.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-14 Photos aériennes utilisées pour la sélection du tracé (Bing Maps)

(2) Levés topographiques

Au titre des levés topographiques, un levé du cours d'eau et un levé du tracé ont été réalisés. Le levé du cours d'eau a été réalisé à distance à partir de mars puis achevé début juin 2021, car un levé à la période d'étiage était souhaitable. La planification de la partie pont, parmi les options de sélection du tracé, et une analyse hydraulique et hydrologique ont été réalisées d'après les résultats de ces levés.

Par la suite, au cours de la première étude sur le terrain, des concertations ont eu lieu avec le gouvernement guinéen sur la sélection du tracé, et l'option D a été choisie comme proposition recommandée. En conséquence, les levés topographiques de tracé de l'option D ont commencé le 2 juillet 2021, et le travail en Guinée a été achevé le 12 juillet 2021.

1) Contenu des levés topographiques

Système de coordonnées : UTM WGS84 Zone 29 North, Cent Meridian 9d W

L'étendue des levés était la suivante :

Tableau 2-2-4 Contenu des levés

Élément	Unité	Quantité
Levé de points de référence	Emplacements	11

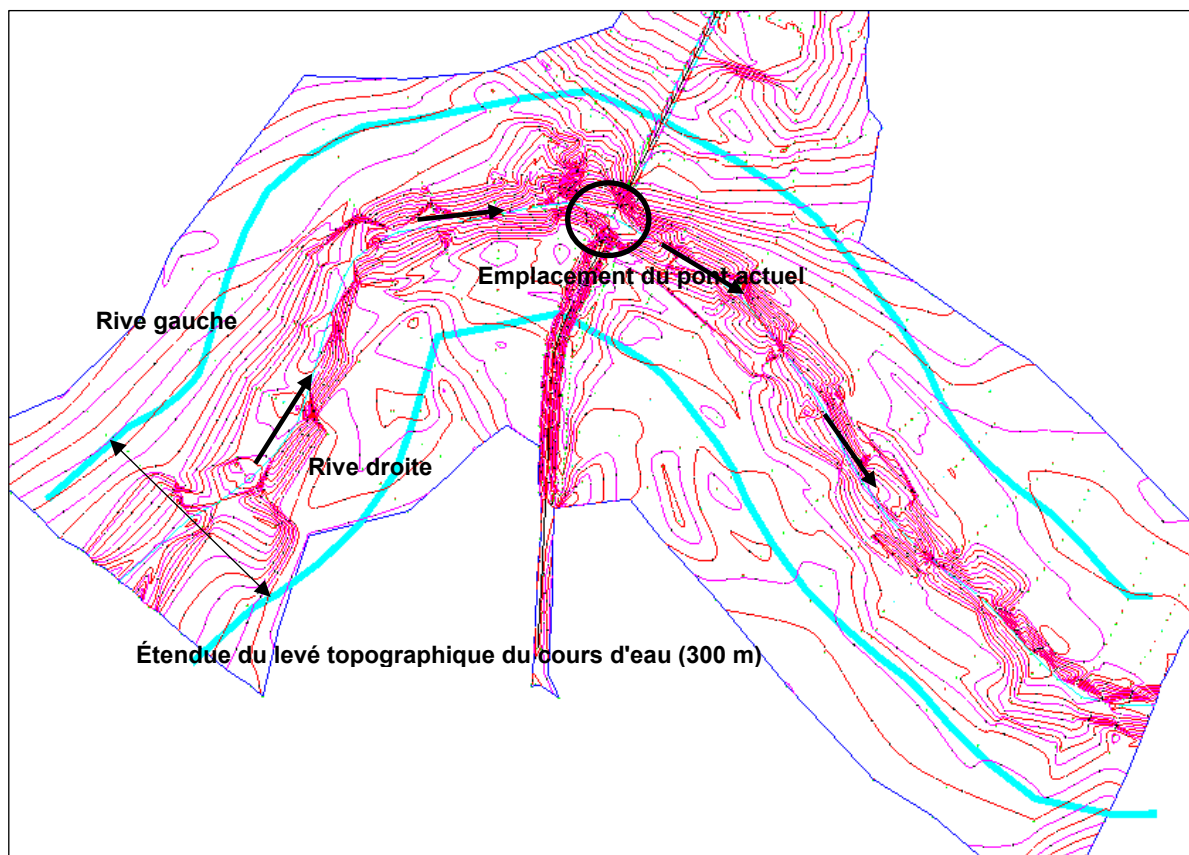
Élément	Unité	Quantité
Levé d'altitude de forage	Emplacements	8
Levé de ligne centrale, de profil en long du cours d'eau	km	2,0
Levé de profil transversal du cours d'eau (intervalle de 100 m)	Emplacements	21
Levé à la planchette du cours d'eau	km ²	0,6
Levé de ligne centrale, de profil en long de la route	km	1,0
Levé de profil transversal de la route (intervalle de 20 m)	Emplacements	51
Levé à la planchette de la route	km ²	0,1

Source : Mission d'étude de la JICA.

2) Levé topographique du cours d'eau

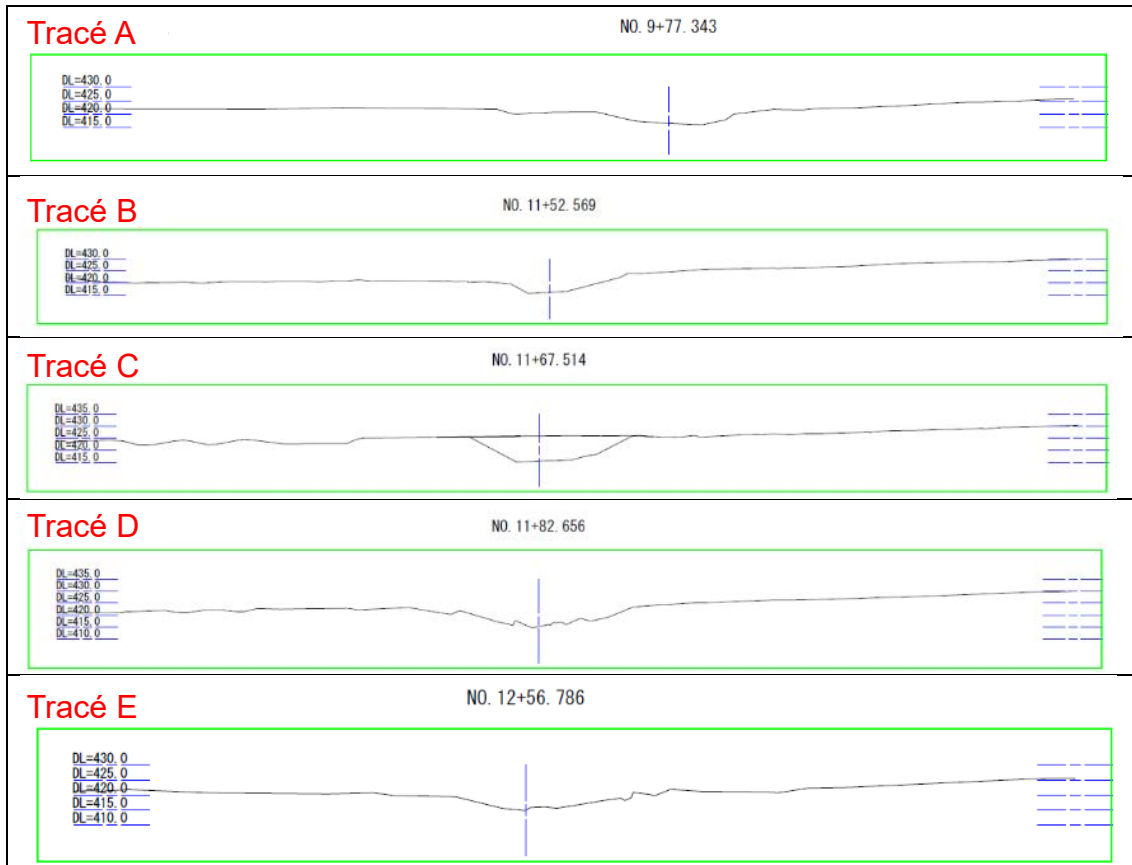
① Levé topographique du cours d'eau

L'étendue du levé topographique du cours d'eau a été fixée à partir des données obtenues au moment de la collecte d'informations. Un levé de ligne centrale ainsi que des levés de profil en long et de profil transversal ont été réalisés. L'étude sur le terrain ayant eu lieu lors de la saison des pluies, la confirmation visuelle du chenal a été impossible. Le lit du cours d'eau présente une pente moyenne de 1/4000 sur l'étendue de sa ligne centrale (2 km) qui faisait l'objet du levé topographique. Il est donc pratiquement plat.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-15 Plan du levé topographique du cours d'eau (avec indication des courbes de niveau)



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-16 Profil transversal du cours d'eau (emplacements de sélection du tracé)

② Étude de niveau de l'eau

L'objectif de la présente étude était de mesurer le point de repère de la hauteur du niveau d'eau obtenu auprès du ministère de l'Énergie, de l'Hydraulique et des Hydrocarbures, et de conduire une analyse hydrologique à partir de cette hauteur. Ce point de repère est le point zéro de la jauge de niveau présente à la station de pompage de la Société des eaux de Guinée (SEG), et il s'agissait d'étudier l'altitude de ce point. En résultat, l'altitude du niveau zéro de la jauge de niveau est la suivante.

$$\text{Niveau 0} = 416,977$$

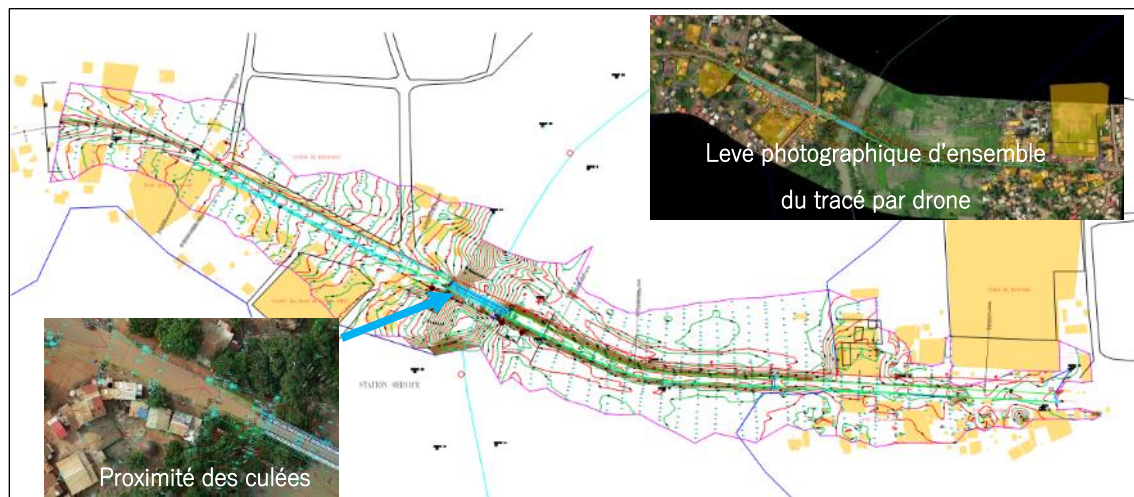


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-17 Jauge de niveau d'eau

3) Levé topographique du tracé

Le levé topographique du tracé consistait à réaliser des levés de profil en long et de profil transversal sur la ligne centrale de l'option D, qui est la proposition optimale pour la sélection du tracé, et à réaliser conjointement un levé photographique au moyen d'un drone pour comprendre la situation de la route le long du tracé.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-18 Levé topographique du tracé et levé par drone

(3) Étude des équipements d'utilité publique (étude par essais d'excavation)

Les trois types d'équipements d'utilité publique suivants ont pu être confirmés après étude par essais d'excavation.

1) Compagnie d'eau : Société des eaux de Guinée (SEG)

- Canalisations fonte diamètre 250 : partant d'une pompe, cette canalisation traverse la route et le pont Faranah et alimente la ville de Faranah. Sa profondeur est située entre 60 et 80 cm.

- Tuyau PVC diamètre 90 : ce tuyau suit la RN2 (côté sud) et alimente le côté ouest. Il traverse aussi la RN2 et remonte vers le nord le long du mur côté est de l'école de formation professionnelle.



Tuyau d'eau 250 mm



Tuyau PVC 90 mm et câble



Tuyau PVC 90 mm croisant un câble

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-19 Étude des équipements d'utilité publique (eau)

2) Compagnie d'électricité : Électricité de Guinée (EDG)

Le réseau d'énergie électrique de la ville de Faranah traverse le fleuve dans des conduites aériennes soutenues par des poteaux en béton conçus pour effort de traction moyen, et des poteaux métalliques conçus pour faible effort de traction (poteaux d'éclairage public). L'alimentation électrique de la station de purification est assurée par des lignes enterrées qui traversent le fleuve depuis le côté ville de Faranah.

- Le réseau MT/BT 30/0,4 kV utilise des câbles moyenne tension supportés par des poteaux de béton.
- Le réseau basse tension BT 220 V est supporté par des poteaux métalliques pour éclairage public.
- Les lignes enterrées sont protégées par des tuyaux PVC.



Tuyau PVC 63 mm alimentant la station de purification



Tuyau fonte 250 mm et câble électrique



Tuyau PVC 90 mm et câble longeant la RN2

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-20 Étude des équipements d'utilité publique (électricité)

3) Compagnie de téléphone : Société des télécommunications de Guinée (SOTELGUI)

Le point de croisement entre le pont et les câbles téléphoniques est situé à l'intérieur d'un tuyau PVC installé sous le pont et se trouvant du côté gauche de l'entrée de Faranah.



Emplacement des câbles téléphoniques et trous de visite

Source : Mission d'étude de la JICA.

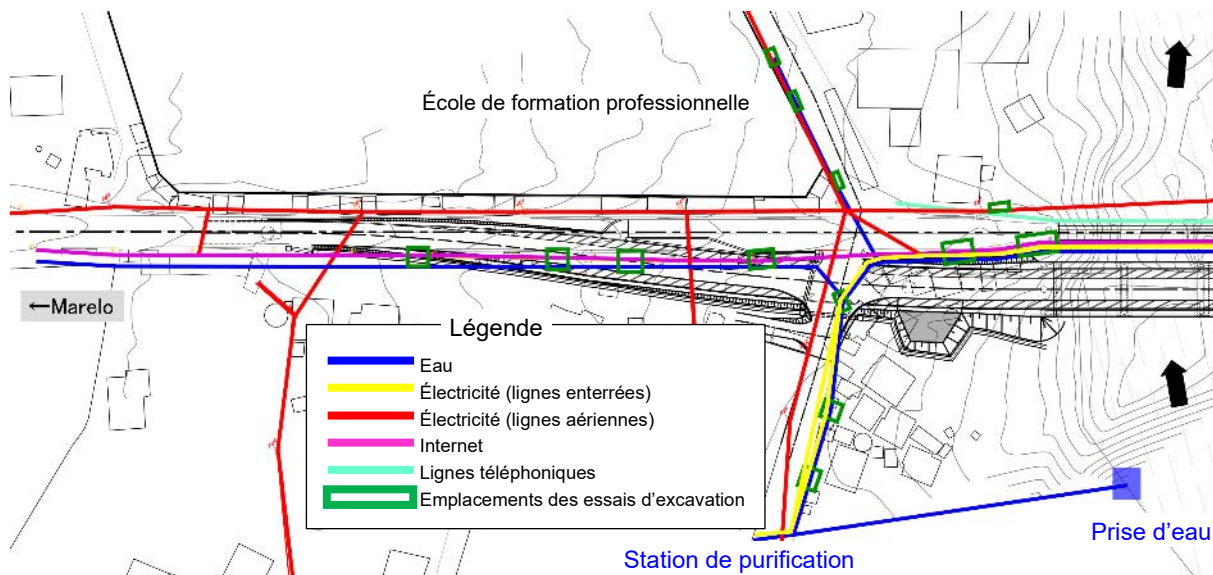
Figure 2-2-21 Étude des équipements d'utilité publique (ligne téléphonique)

4) Câble Internet

Un tuyau souterrain de 90 mm est installé à une profondeur de 0,80 à 1 m à partir de la conduite d'eau longeant la RN2.

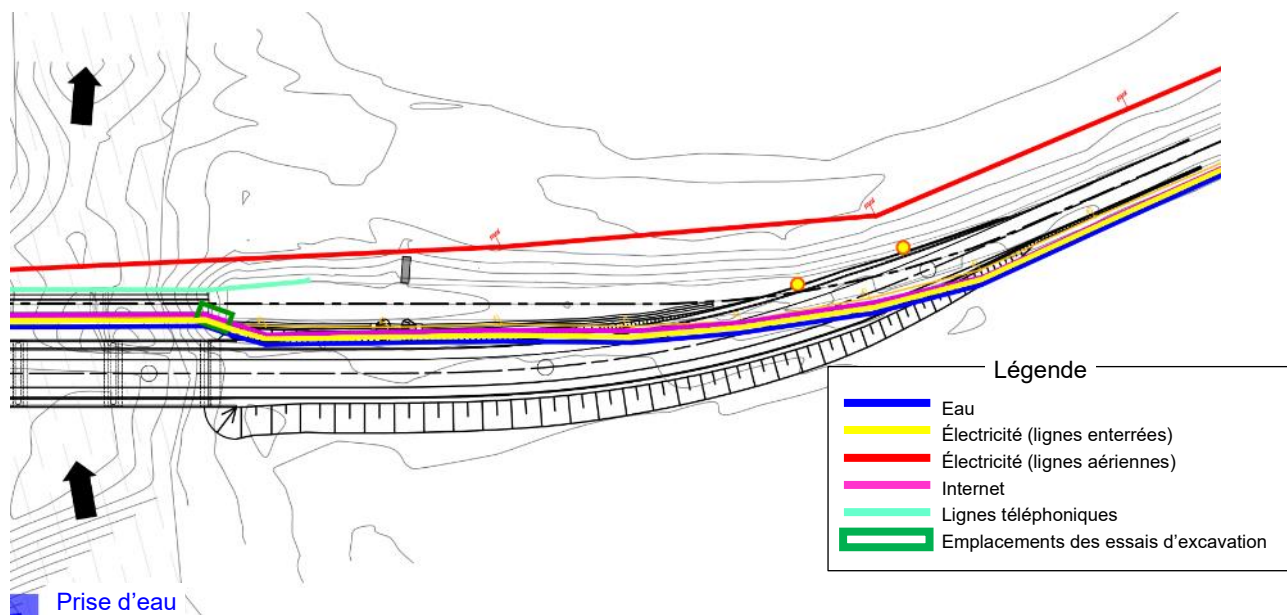
(4) Carte de localisation des équipements d'utilité publique

La figure ci-dessous indique l'emplacement des équipements enterrés.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-22 Carte de situation des équipements d'utilité publique du côté ouest du pont Faranah



Source : Mission d'étude de la JICA.

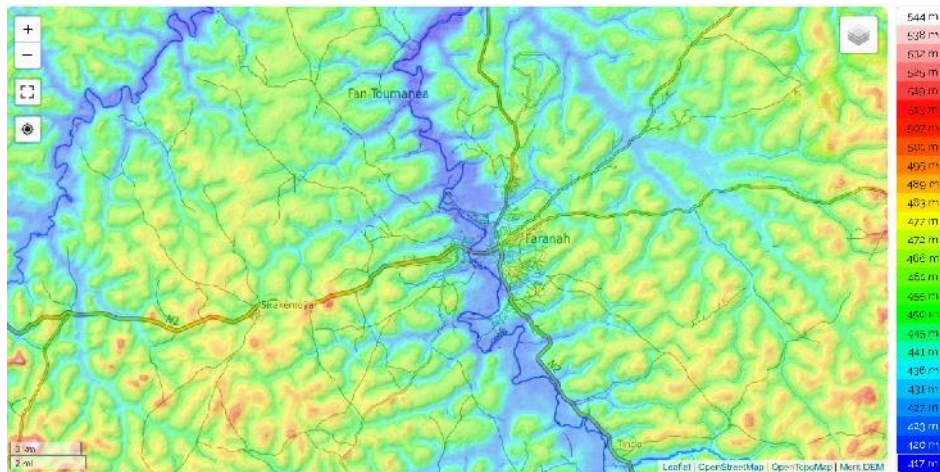
Figure 2-2-23 Carte de situation des équipements d'utilité publique du côté est du pont Faranah

2-2-2-4 Caractéristiques géologiques

Les sondages et les tests de sols en laboratoire ont été réalisés par un sous-traitant local. Voir l'Annexe 6-2 pour les logs stratigraphiques et les fiches de données des résultats des tests en laboratoire. Ce chapitre résume les résultats de ces études.

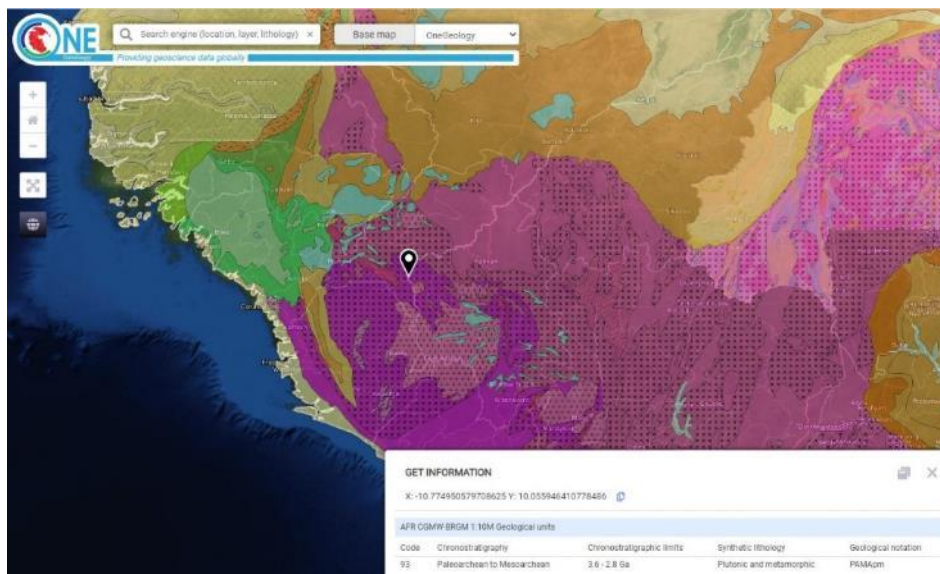
(1) Aperçu topographique et géologique

La topographie autour de Faranah est caractérisée par des vallées avec une altitude d'environ 420 à 430 m, creusées dans des plateaux avec une altitude d'environ 470 m. Elle se caractérise par la présence d'une grande vallée traversée du sud-est au nord-ouest par le cours principal du fleuve Niger, avec la formation de nombreuses vallées à petite échelle qui sont perpendiculaires à ce dernier. Le chenal du fleuve Niger serpente au fond de la vallée, montrant ainsi une caractéristique de la topographie au stade de sénilité (carte topographique ci-dessous). Les roches du socle qui forment le plateau sont des roches plutoniques et des roches métamorphiques (gneiss) de la période archéenne de l'ère précambrien (il y a 3,6 à 2,8 milliards d'années) qui sont largement réparties depuis la région de Faranah en Guinée, jusqu'à la Sierra Leone (carte topographique ci-dessous).



Source : topographic-map.com, <https://en-za.topographic-map.com/maps/77cj/Guinea/>

Figure 2-2-24 Carte topographique des environs de Faranah



Source : One Geology, <http://portal.onegeology.org/OnegeologyGlobal/>

Figure 2-2-25 Carte géologique des environs de la Guinée

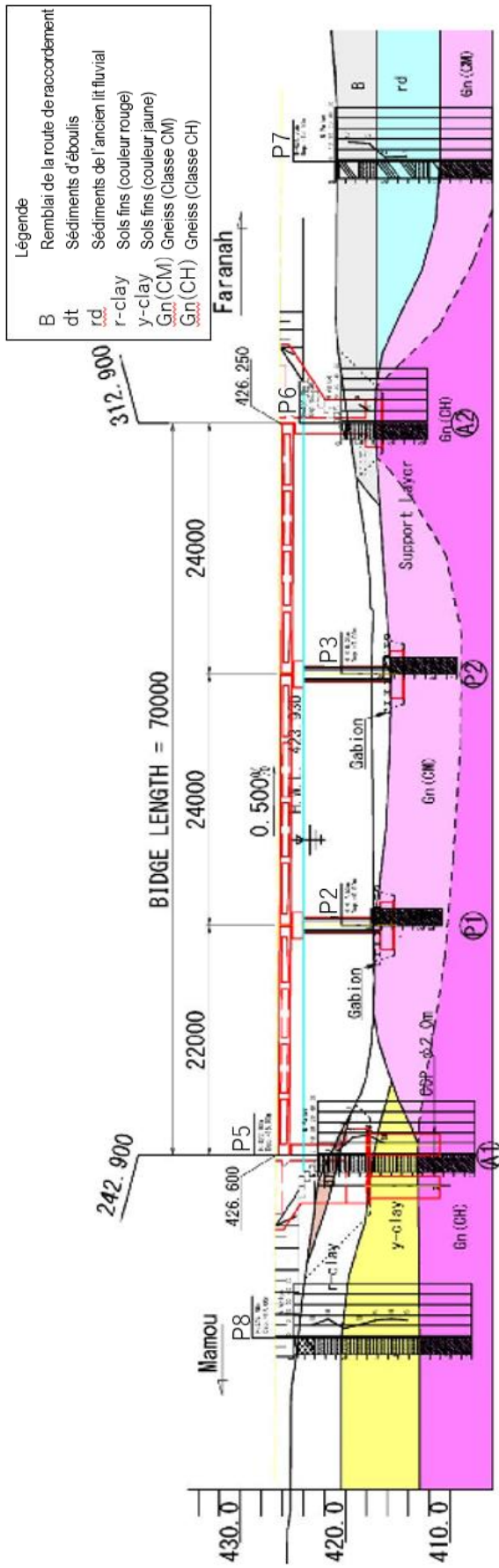
(2) Résultats des sondages

Des sondages ont été réalisés dans la zone où le projet de pont est prévu. Un résumé des résultats et une coupe transversale des strates sont présentés ci-dessous.

Tableau 2-2-5 Liste des résultats des sondages

No.	Point de sondage	Article
P8	17,4 m à partir du point P5 vers le point de départ	La roche de socle (gneiss) constatée à GL-12,0 m. La valeur moyenne de N de la couche de sédiments (couche de latérite) est de 13.
P5	Culée de pont A1	La roche de socle (gneiss) constatée à GL-9,5 m. La couche de surface de 2 m est constituée de colluvions molles (valeur N 2). La valeur moyenne de N de la couche de sédiments (couche de latérite) en dessous est de 14.
P2	Pile de pont P1	La roche de socle (gneiss) constatée à GL-0,2 m. Il n'y a presque pas de sédiments et le substratum rocheux est réparti à partir de la couche de surface.
P3	Pile de pont P2	La roche de socle (gneiss) constatée à GL-0,7 m. Il n'y a presque pas de sédiments et le substratum rocheux est réparti à partir de la couche de surface.
P6	Culée de pont A2	La roche de socle (gneiss) constatée à GL-3,2 m. La valeur moyenne de N de la couche de remblai est de 12.
P7	25,0 m à partir du point P6 vers le point d'arrivée	La roche de socle (gneiss) constatée à GL-10,0 m. De la surface à GL-4.0 m, il y a un remblai avec une valeur N moyenne de 16. GL-4.0 à 10.0 m, il y a une couche de sédiments mous avec une valeur N de 2 à 3, qui est considérée comme des sédiments qui a enfoui l'ancien chenal de la rivière.

Source : Mission d'étude de la JICA.



Source : Mission d'étude.

Figure 2-2-26 Coupe transversale des strates du pont Faranah



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-27 Situation sur les sondages en cours (point P3)

(3) Résultats des tests en laboratoire

Des tests géophysiques (test de teneur en humidité du sol, test de densité des particules du sol, test de limite de liquidité/plasticité du sol) et des tests de roche (test de compression uniaxiale) ont été effectués sur les échantillons prélevés par forage. Les résultats sont présentés dans le tableau.

Tableau 2-2-6 Liste des résultats des tests en laboratoire (tests géophysiques)

Points de recherche	Profondeur	Strate	Taux d'humidité naturelle %	Densité des particules du sol g/cm ³	Limite de liquide %	Limite de plasticité %	Indice de plasticité
P8 Rive gauche	0,8 ~ 1,0	Latérite	12,28	2,69	29,5	23,0	6,5
	1,0 ~ 3,0		12,90	2,58	34,8	24,4	10,4
	3,0 ~ 4,5		18,29	2,35	34,5	24,0	10,5
	4,5 ~ 5,0		36,11	2,27	37,5	27,5	10,0
	10,0 ~ 12,0		27,91	2,56	40,5	31,0	9,5
P5	1,0 ~ 2,0	Colluvions	27,91	2,47	22,5	17,0	5,5
Culée A1	2,3 ~ 2,7	Latérite	29,50	2,71	20,5	15,0	5,5
P3 Pile P2	0,0 ~ 0,7	Sédiments fluviaux		2,70			
P6 Culée A1	1,0 ~ 3,2	Remblai	36,11	2,27	37,5	27,5	10,0
P7 Rive droite	0,0 ~ 1,0	Remblai	25,70	2,37	35,7	24,0	11,7
	2,8 ~ 3,0		12,50	2,58	34,5	22,9	11,6
	7,0 ~ 8,0	Sédiments d'anciens chenaux fluviaux	21,92	2,49	32,0	24,0	8,0
	8,0 ~ 10,0		12,66	2,60	27,0	16,0	11,0

Source : Mission d'étude de la JICA.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-28 Situation des tests en laboratoire en cours

Tableau 2-2-7 Liste des résultats des tests en laboratoire (test de roche)

Points de recherche	Profondeur	Résistance à la compression N/mm ²	Facteur de correction 1)	Résistance uniaxiale N/mm ²	Poids unitaire g/cm ³
P8 Rive gauche	12,0 ~ 13,0	33,01	1,00	33,0	2,61
	13,0 ~ 14,0	30,65	1,00	30,7	2,60
	14,0 ~ 15,0	63,66	1,00	63,7	2,66
	15,0 ~ 16,0	55,01	1,00	55,0	2,61
	16,0 ~ 17,0	97,45	1,00	97,5	2,68
	Valeur			56,0	2,63
	Écart-type			27,2	0,04
P5 Culée A1	9,5 ~ 10,5	81,75	1,00	81,8	2,66
	10,5 ~ 11,5	55,01	1,00	55,0	2,66
	11,5 ~ 12,5	53,44	1,00	53,4	2,66
	12,5 ~ 13,5	56,59	1,00	56,6	2,66
	13,5 ~ 14,5	51,87	1,00	51,9	2,65
	Valeur			59,7	2,66
	Écart-type			12,4	0,00
P2 Pile P1	0,0 ~ 1,0	52,66	0,96	50,6	2,64
	1,0 ~ 2,0	34,58	0,96	33,2	2,61
	2,0 ~ 3,0	48,73	0,96	46,8	2,63
	3,0 ~ 4,0	26,72	0,96	25,7	2,61
	4,0 ~ 5,0	24,36	0,96	23,4	2,55
	5,0 ~ 6,0	56,59	0,96	54,3	2,56
	6,0 ~ 6,8	27,51	0,96	26,4	2,63
	Valeur			37,2	2,60
	Écart-type			13,0	0,04
P3 Pile P2	1,0 ~ 2,0	31,44	0,96	30,2	2,62
	2,0 ~ 3,0	34,58	0,96	33,2	2,65
	3,0 ~ 4,0	38,51	0,96	37,0	2,62
	4,0 ~ 5,0	31,44	0,96	30,2	2,62
	5,0 ~ 6,0	33,01	0,96	31,7	2,60
	6,0 ~ 6,8	24,36	0,96	23,4	2,58
	Valeur			30,9	2,62
Écart-type			4,5	0,02	
P6 Culée A2	3,0 ~ 5,0	53,00	1,00	53,0	2,65
	5,0 ~ 6,0	50,30	1,00	50,3	2,66
	6,2 ~ 7,2	66,02	1,00	66,0	2,66
	7,2 ~ 8,2	53,44	1,00	53,4	2,66
	Valeur			55,7	2,66
Écart-type			7,0	0,01	
P7 Rive droite	11,0 ~ 12,0	44,01	1,00	44,0	2,64
	12,0 ~ 13,0	28,29	1,00	28,3	2,63
	13,0 ~ 14,0	27,51	1,00	27,5	2,65
	14,0 ~ 15,0	29,08	1,00	29,1	2,62
	15,0 ~ 16,0	28,29	1,00	28,3	2,63
	Valeur			31,4	2,63
	Écart-type			7,1	0,01

Note : La résistance uniaxiale est définie comme la résistance d'un échantillon dont le rapport hauteur/diamètre (h/d) est de 2,00.

En fonction de la valeur de h/d, on applique un facteur de correction conformément à la norme JIS A 1107.

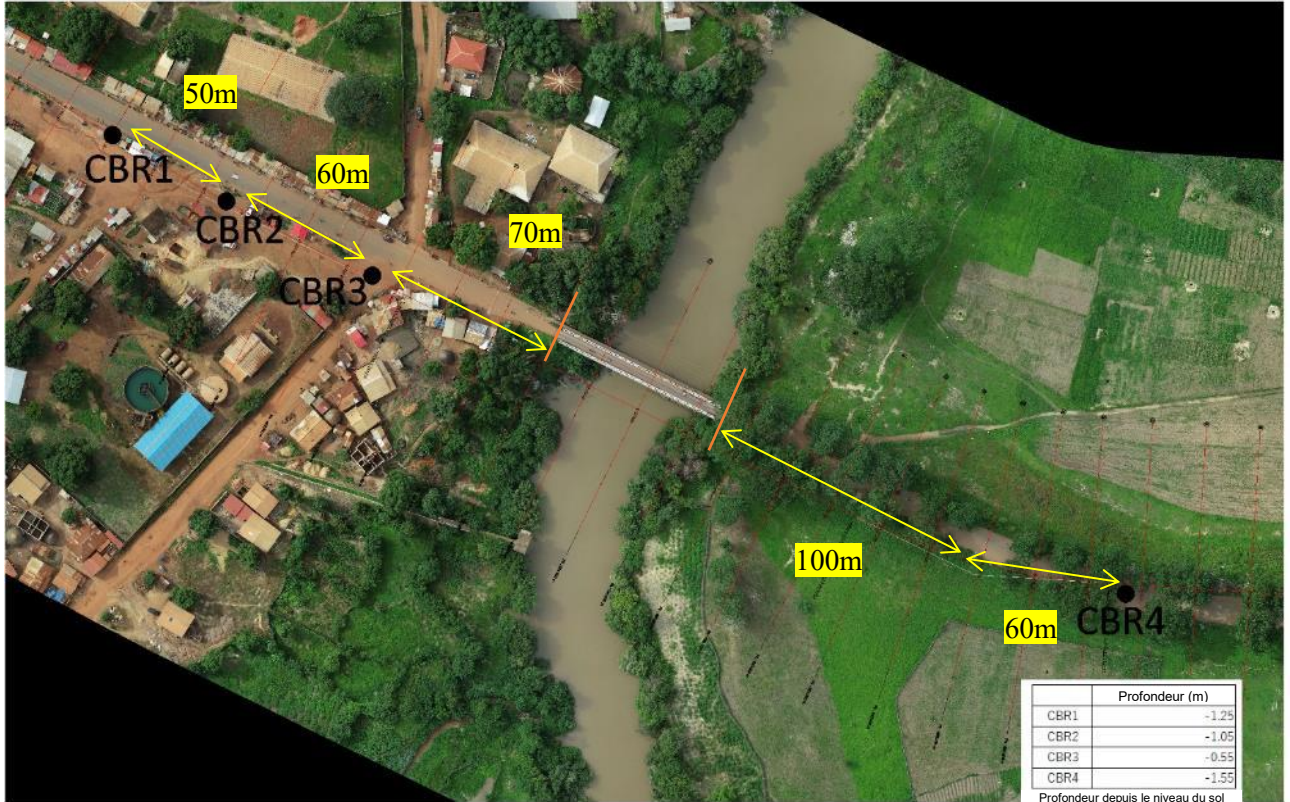
1,00 en cas de h/d=2,0, 0,96 en cas de h/d=1,5

Source : Mission d'étude de la JICA.

La résistance à la compression uniaxiale de la roche de socle (gneiss) a tendance à être de 30 N/mm² ou plus dans la rivière (y compris le point P7 dans l'ancien chenal de la rivière) et de 50 N/mm² ou plus au côté de la terre. Bien que toutes ces résistances correspondent à la classe des roches moyennement dures, on peut comprendre que le chenal de la rivière a sélectionné les parties relativement sujettes à l'érosion de la roche dure pour former la topographie de la vallée.

(4) Résultats du test CBR

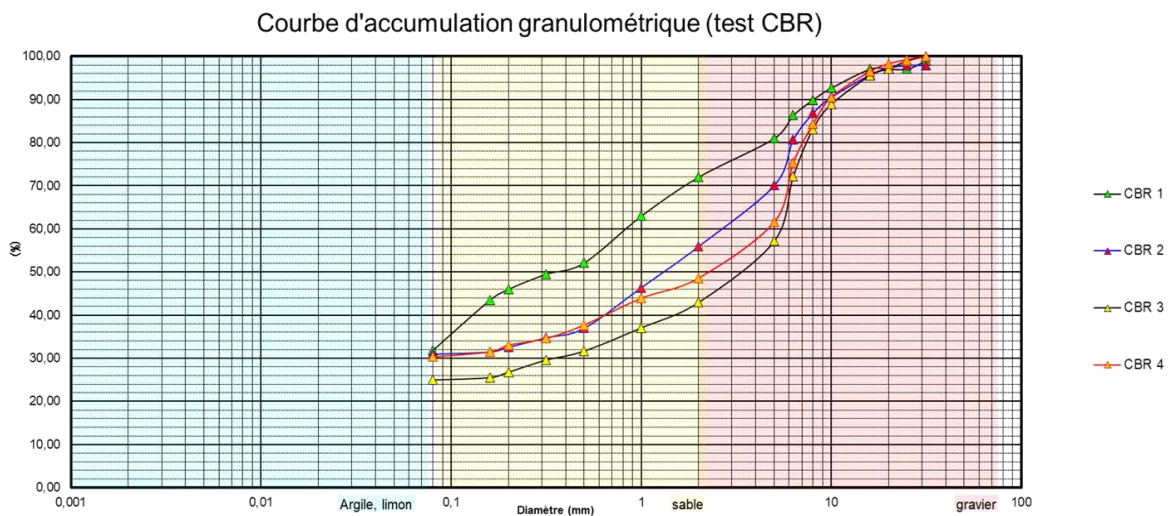
Des forages d'essai ont été réalisés sur le site prévu de la route de raccordement proposée du côté des points de départ et d'arrivée du pont, et des tests CBR en laboratoire ont été effectués. Les zones et les profondeurs des forages d'essai sont indiqués dans la figure ci-dessous.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-29 Carte de la zone du test CBR

Le type de sol était de la latérite (cependant, le point CBR4 était un remblai en latérite). Les résultats des tests physiques sont présentés ci-dessous.



Source : Mission d'étude de la JICA.

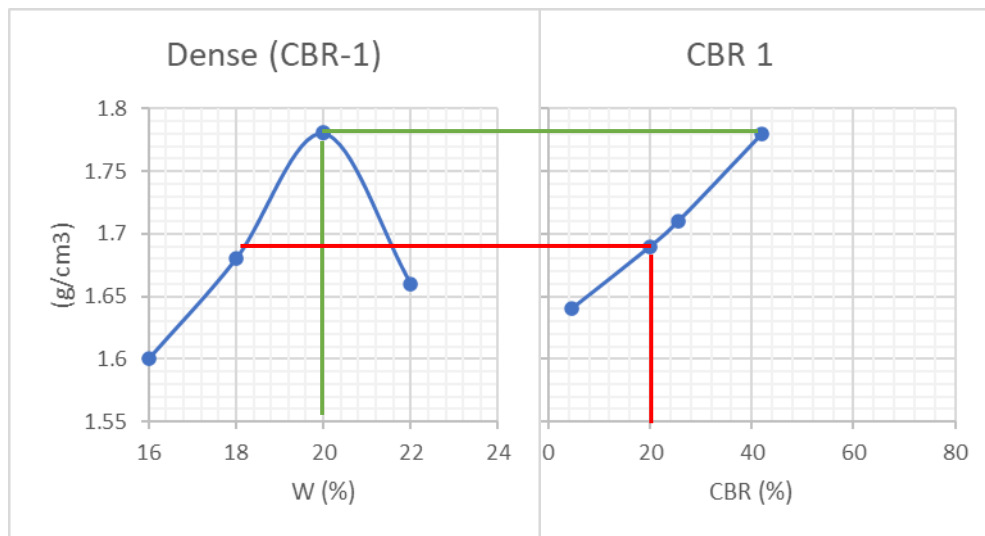
Figure 2-2-30 Courbe d'accumulation granulométrique des échantillons de test CBR.

Tableau 2-2-8 Liste des résultats des tests de teneur en humidité naturelle et des tests de limite liquide/plastique sur les échantillons CBR

	Wn %	W _L %	W _P %	Ip
CBR 1	29,9	52,6	36,0	16,6
CBR 2	25,4	53,0	38,0	15,0
CBR 3	11,3	38,8	24,6	14,2
CBR 4	16,4	41,0	28,1	12,9

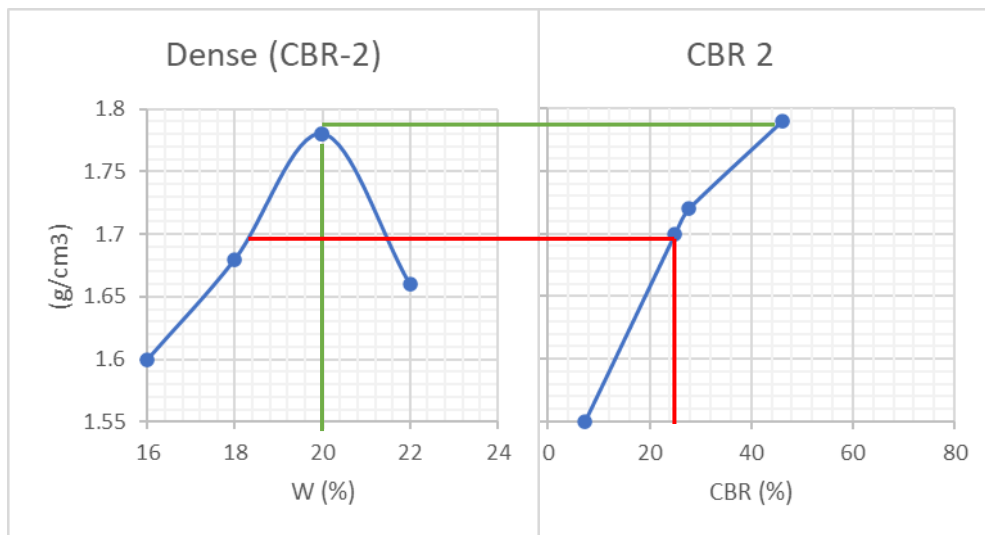
Source : Mission d'étude de la JICA.

Les résultats du test CBR sont présentés ci-dessous. Les résultats du test montrent 20% ou plus, ce qui est acceptable pour un sol de couche de forme.



Densité sèche maximale : 1,78 g/cm³, taux d'humidité optimal : 20 % (ligne verte)
 Densité de compactage à 95 % : 1,69 g/cm³, valeur CBR : 20 % (ligne rouge)

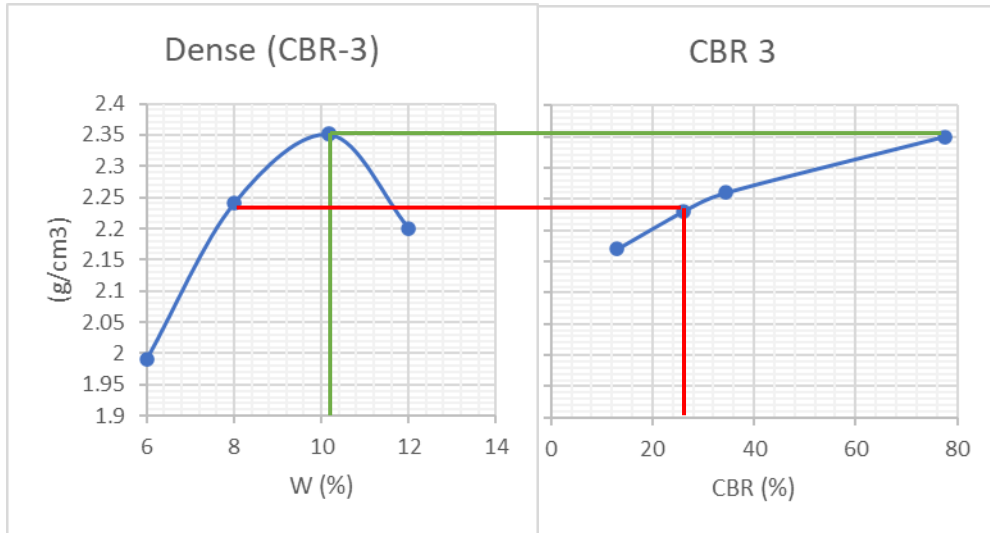
*La valeur CBR de 22% dans les Annexes a été corrigée à 20%, comme le montre le graphique.



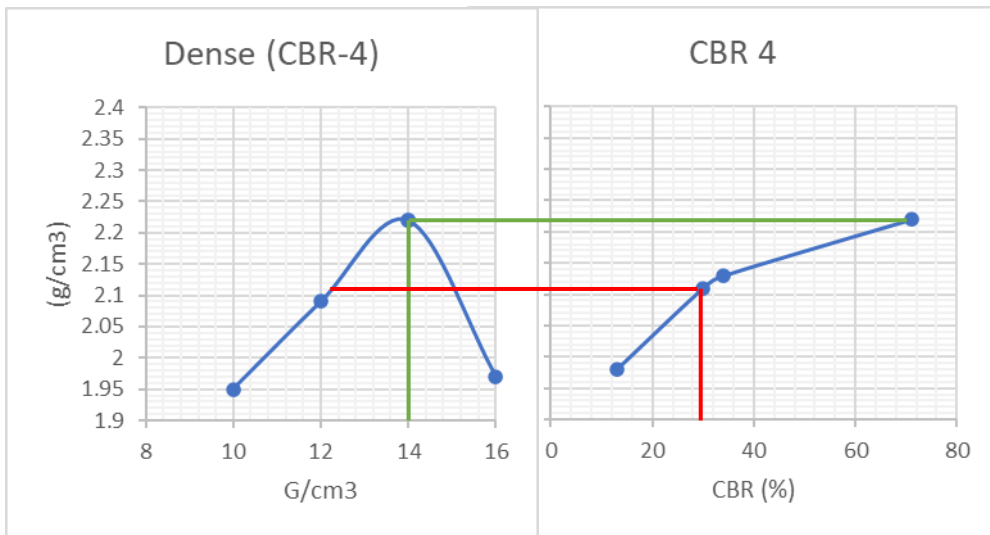
Densité sèche maximale : 1,79 g/cm³, taux d'humidité optimal : 20 % (ligne verte)
 Densité de compactage à 95 % : 1,70 g/cm³, valeur CBR : 25 % (ligne rouge)

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-31 Résultats des tests de CBR1 et CBR2



Densité sèche maximale : 2,35 g/cm³, taux d'humidité optimal : 10,2 % (ligne verte)
 Densité de compactage à 95 % : 2,23 g/cm³, valeur CBR : 26 % (ligne rouge)



Densité sèche maximale : 2,22 g/cm³, taux d'humidité optimal : 14% (ligne verte)
 Densité de compactage à 95 % : 2,11 g/cm³, valeur CBR : 30 % (ligne rouge)

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-32 Résultats des tests de CBR3 et CBR4



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-33 Photos de l'étude

(5) Résultats des tests de matériaux (site d'enlèvement de terre de Faranah)

1) Latérite

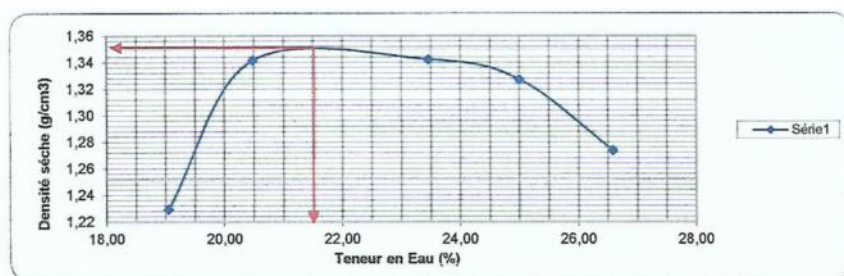
Les résultats des tests réalisés sur des matériaux latéritiques (diamètre $\geq 0,08$ mm) collectés dans la région de Faranah sont présentés ci-dessous.

Tableau 2-2-9 Résultats des tests de teneur en humidité naturelle et des tests de limite liquide/plastique sur les matériaux latéritiques dans la région de Faranah

	Wn %	W _L %	W _P %	lp
Latérite (Faranah)	25,0	56,3	31,8	24,5

Source : Mission d'étude de la JICA.

W	19,05	20,48	23,46	25,00	26,58
Dense (Latérite à Faranah)	1,23	1,34	1,34	1,33	1,27



Observation :	Chargé d'affaire
Densité optimal : 1.35 g/cm3	
Teneur en eau optimal : 21.5%	

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-34 Résultats des tests de compactage des matériaux latéritiques dans la région de Faranah

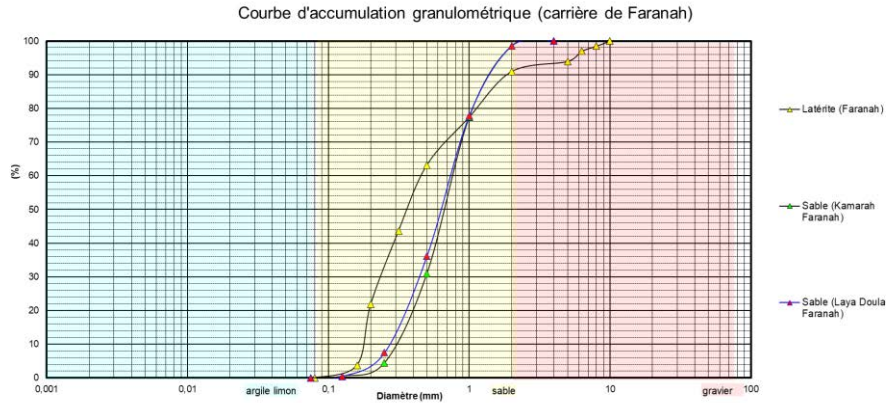
2) Sable

Les résultats des tests de matériaux pour des sables échantillonnés à Kamarah et à Laya Doula, à la périphérie de la région de Faranah sont présentés ci-dessous.

Tableau 2-2-10 Résultats des tests de densité et de taux d'absorption d'eau pour le sable collecté à la périphérie de la région de Faranah

	Densité apparente g/cm ³	Densité des particules g/cm ³	Taux d'absorption de l'eau %
Sable (Kamarah Faranah)	1,36	2,65	15,0
Sable (Laya Doula Faranah)	1,35	2,65	15,0

Source : Mission d'étude de la JICA.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-35 Courbe d'accumulation granulométrique pour les matériaux latéritiques et sableux dans la région de Faranah

(6) Résultats des tests de matériaux (carrière de Gueckedou)

1) Test d'agrégats

Des tests de densité et d'absorption d'eau sur les agrégats de béton ainsi que des tests d'abrasion des agrégats grossiers ont été effectués. Les résultats des tests sont présentés ci-dessous.

Tableau 2-2-11 Liste des résultats des tests d'agrégats dans la carrière de Gueckedou

	Densité apparente	Densité des particules	Taux d'absorption de l'eau	Coefficient de Los Angeles
	g/cm ³	g/cm ³	%	%
Agrégat fin (0/4)	1,43	2,64	18,0	
Pierre concassée (0/31,5)	1,63	2,64	7,0	
Agrégat gros (4/8)	1,44	2,65	2,0	40,6
Agrégat gros (8/16)	1,60	2,64	6,0	35,7
Agrégat gros (16/31,5)	1,40	2,64	0,54	32,2

Source : Mission d'étude de la JICA.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-36 Photos des tests d'agrégats en cours

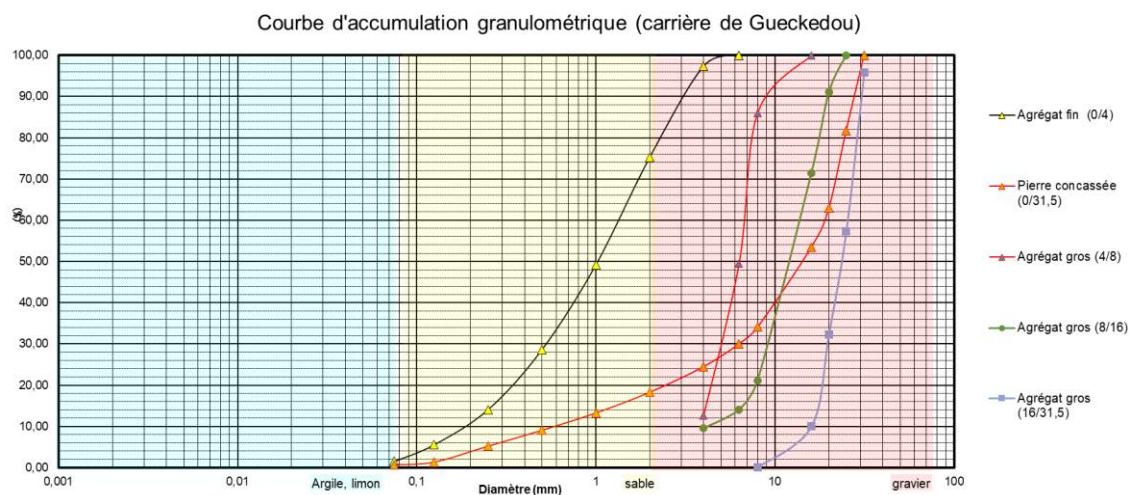
En ce qui concerne le test de réactivité alcali-silice, le test n'ayant pu être réalisé en Guinée, il a été effectué dans un institut de test au Japon et a montré que les agrégats étaient inoffensifs. Les résultats du test sont présentés ci-dessous.

Élément d'essai : essai de réactivité alcali-silice des agrégats (méthode chimique).				
Valeur mesurée (mmol/L)				Jugement
Quantité de silice dissoute (Sc)		Baisse de la concentration d'alcali (Rc)		
9	9	4	4	Inoffensifs
9		4		
9		4		
Critère de jugement				
Le jugement de la réactivité alcali-silice des agrégats est effectué en utilisant la moyenne des valeurs quantitatives des éléments de mesure et est basé sur les éléments suivants :				
a)	Dans la plage où la quantité de silice dissoute (Sc) est de 10 mmol/L ou plus et la baisse de la concentration d'alcali (Rc) est inférieure à 700 mmol/L, si la quantité de silice dissoute (Sc) est inférieure à la diminution de la concentration d'alcali (Rc), les agrégats sont jugés " inoffensifs ". Si la quantité de silice dissoute (Sc) est supérieure ou égale à la diminution de la concentration d'alcali (Rc), les agrégats sont jugés " non inoffensifs ".			
b)	Si la quantité de silice dissoute (Sc) est inférieure à 10 mmol/L et la diminution de la concentration d'alcali (Rc) est inférieure à 700 mmol/L, les agrégats sont jugés " non inoffensifs ".			
c)	Si la diminution de la concentration d'alcali (Rc) est de 700 mmol/L ou plus, le jugement n'est pas pris.			

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-37 Résultats des tests de réactivité alcali-silice

Ensuite, les courbes d'accumulation granulométrique pour les échantillons d'agrégats sont présentées ci-dessous.

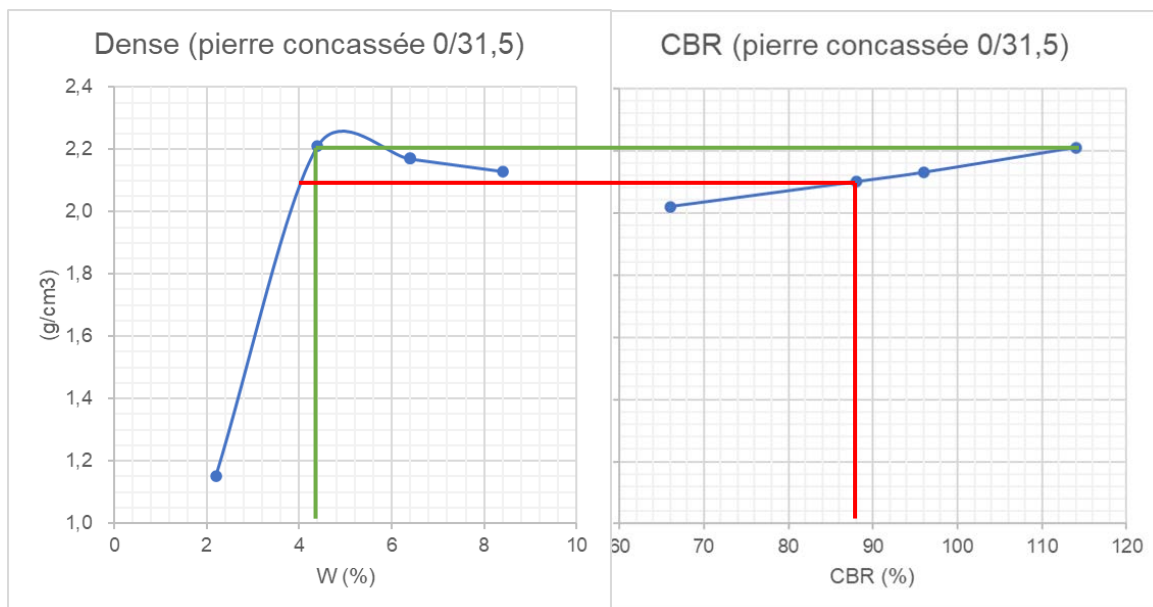


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-38 Courbe d'accumulation granulométrique pour les échantillons d'agrégats

2) Test de graviers concassés à granulométrie ajustée.

Des tests de compactage et de CBR ont été réalisés pour les graviers concassés à granulométrie ajustée (0 à 31,5 mm de granulométrie). Les résultats sont présentés ci-dessous.



Densité sèche maximale : 2,21 g/cm³ , taux d'humidité optimal : 4,4 % (ligne verte)

Densité de compactage à 95 % : 2,10 g/cm³ , valeur CBR : 88 % (ligne rouge)

*La valeur CBR indiquée dans les Annexes est de 80,8 %, mais elle a été corrigée à 88 %, comme le montre le graphique.

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-39 Résultats des tests de compactage et de CBR pour les graviers concassés à granulométrie ajustée (0 à 31,5)

2-2-2-5 Comptage de trafic

(1) Aperçu de l'enquête de circulation

L'enquête sur le volume de trafic tait prévue pour novembre 2021, qui est la campagne agricole, mais la coopération économique a été suspendue en raison du coup d'État de septembre 2021 et l'enquête n'a pas pu être réalisée. Elle a donc été réalisée en novembre 2022, après la reprise de la coopération économique.

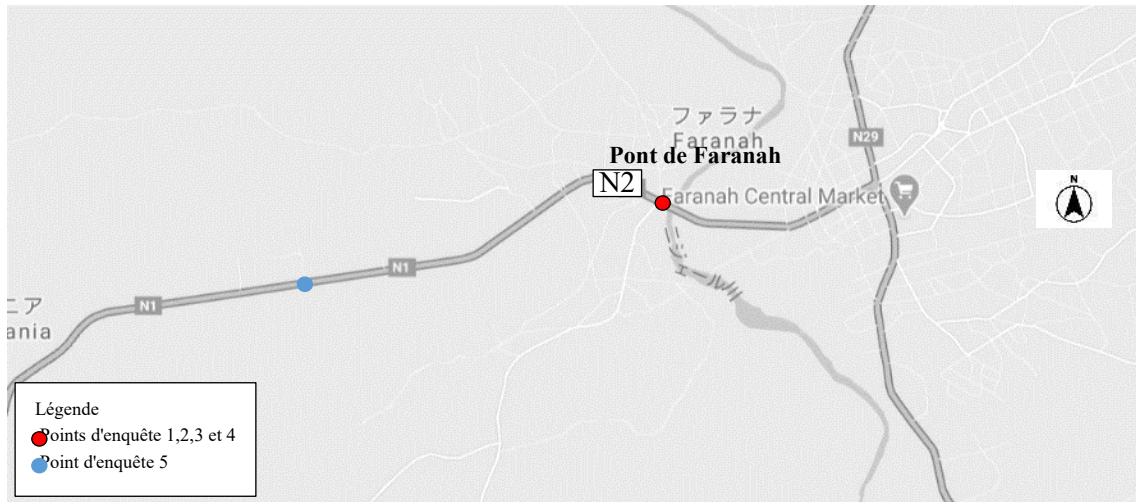
Tableau 2-2-12 Contenu de l'enquête de circulation

Titre de l'enquête		Point d'enquête	Dates de l'enquête
1	Comptage de trafic	Pont Faranah	Basse saison en agriculture : 8 (mar.), 9 (mer.) et 12 (sam.) juin 2021
			Haute saison en agriculture : 10 (jeu.), 11 (ven.) et 12 (sam.) novembre 2022
2	Enquêtes OD par interview au bord de la route.	Pont Faranah	8 (mar.) et 9 (mer.) juin 2021
3	Enquête sur la longueur d'une file d'attente au feu rouge	Pont Faranah	8 (mar.) juin 2021
4	Étude de la vitesse de circulation sur le pont Faranah	Pont Faranah	28 (lun.) et 29 (mar.) juin 2021 1er (jeu.) juillet 2021
5	Mesure du poids par essieu	Réalisé devant le bureau local de Faranah du MITP, à environ 2 km à l'ouest du pont Faranah.	8 (mar.) et 9 (mer.) juin 2021
6	Étude de la vitesse de circulation sur la voie de déviation*	Mamou - Dabola - Faranah Faranah - Kalia - Beria - Faranah	27 (dim.) et 28 (lun.) juin 2021 10 (jeu.) novembre 2022

Source : Mission d'étude de la JICA.

*Concernant la voie de déviation ①, la route nationale n°1 étant en cours d'aménagement, une autre enquête a été réalisée en 2022.

Les enquêtes 1, 2, 3 et 4 ont été effectuées près du pont de Faranah (cercle rouge). Les mesures du poids par essieu ont été effectuées devant le bureau local de Faranah du MITP (cercle bleu), à environ 2 km à l'ouest du pont de Faranah, afin d'éviter d'entraver la circulation.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-40 Points d'enquête de circulation

500 m

1) Comptage de trafic

L'enquête a été réalisée sur un total de trois jours commençant à 7 h 00 et finissant à la même heure le lendemain. Ce total comprend deux jours de semaine et un jour de week-end pendant la basse saison en agriculture (mars à octobre) et la haute saison en agriculture (novembre à février). Nous avons mesuré le volume de circulation de tous les véhicules et les piétons pendant 24 heures par type de véhicule et par direction (dans les deux sens). Les résultats du comptage de trafic sont présentés ci-dessous. Les résultats de l'enquête montrent que le volume de la circulation des motos est important.

Tableau 2-2-13 Résultats du comptage de trafic du 8 juin 2021 (jour de semaine pendant 24 heures)

08/06/2021 Jour de semaine														
À Faranah (aller à l'est)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	32	4	5	41	0	1	1	0	5	0	7	345	212	4
08:00 - 09:00	31	0	3	34	0	0	0	1	1	0	2	366	170	11
09:00 - 10:00	38	2	11	51	0	0	0	0	0	3	3	358	165	4
10:00 - 11:00	28	2	4	34	0	0	0	0	2	0	2	343	201	1
11:00 - 12:00	22	1	4	27	0	0	0	0	0	0	0	219	139	2
12:00 - 13:00	19	5	5	29	0	0	0	0	2	1	3	195	188	2
13:00 - 14:00	18	1	6	25	0	0	0	0	2	2	4	217	110	5
14:00 - 15:00	27	5	9	41	0	0	0	1	2	0	3	230	114	10
15:00 - 16:00	20	1	1	22	0	0	1	1	22	0	3	211	86	3
16:00 - 17:00	32	1	6	39	0	0	0	0	1	0	1	226	168	7
17:00 - 18:00	26	3	4	33	0	0	0	0	0	1	1	230	54	4
18:00 - 19:00	33	2	5	40	0	0	0	0	1	0	1	418	155	6
19:00 - 20:00	21	1	16	38	4	1	6	4	0	4	19	120	75	0
20:00 - 21:00	19	1	0	20	0	2	0	1	3	0	6	213	56	1
21:00 - 22:00	16	1	11	28	0	2	0	0	4	1	7	136	55	0
22:00 - 23:00	19	0	11	30	0	0	0	0	3	0	3	165	19	0
23:00 - 24:00	21	2	2	25	0	0	4	1	0	2	7	76	23	0
24:00 - 01:00	4	2	0	6	0	3	1	0	1	1	6	28	7	0
01:00 - 02:00	9	0	1	10	0	1	0	0	1	1	3	18	2	0
02:00 - 03:00	2	0	1	3	0	0	1	0	0	3	4	2	0	0
03:00 - 04:00	3	0	4	7	1	0	0	0	5	1	7	0	0	0
04:00 - 05:00	5	1	1	7	2	0	0	0	1	0	2	5	7	0
05:00 - 06:00	7	0	3	10	0	0	0	0	1	0	1	10	4	0
06:00 - 07:00	16	3	13	32	0	0	0	0	1	0	1	68	39	1
Total	468	38	126	632	7	10	14	10	36	22	99	4 201	2 042	61

À Mamou (aller à l'ouest)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	24	1	8	33	0	0	0	0	1	1	2	304	153	2
08:00 - 09:00	44	3	7	54	0	1	0	0	4	1	6	390	160	8
09:00 - 10:00	24	1	15	40	0	3	1	0	0	0	4	506	72	2
10:00 - 11:00	27	3	8	38	0	0	0	1	1	0	2	583	65	8
11:00 - 12:00	19	2	7	28	0	0	0	0	3	0	3	377	133	2
12:00 - 13:00	23	3	8	34	0	0	0	0	2	1	3	394	147	7
13:00 - 14:00	23	4	12	39	0	2	0	0	4	0	6	440	77	2
14:00 - 15:00	18	0	16	34	0	1	0	1	1	0	3	387	76	5
15:00 - 16:00	28	1	12	41	0	0	1	0	3	0	4	365	86	2
16:00 - 17:00	25	3	11	39	0	0	0	0	0	0	0	378	132	5
17:00 - 18:00	28	4	13	45	0	0	0	0	3	0	3	397	148	13
18:00 - 19:00	22	1	6	29	0	0	0	0	0	3	3	463	177	4
19:00 - 20:00	15	2	16	33	0	4	5	5	3	4	21	122	58	2
20:00 - 21:00	15	7	9	31	0	0	0	0	1	0	1	199	52	6
21:00 - 22:00	28	5	9	42	2	1	0	0	2	0	5	170	26	1
22:00 - 23:00	19	0	7	26	0	1	0	0	1	2	4	141	28	0
23:00 - 24:00	10	0	2	12	0	1	0	0	1	1	3	73	29	0
24:00 - 01:00	2	1	5	8	1	0	0	0	2	0	3	48	21	0
01:00 - 02:00	3	2	2	7	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0
02:00 - 03:00	1	1	2	4	0	1	0	0	2	0	3	6	0	0
03:00 - 04:00	4	0	5	9	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0
04:00 - 05:00	9	0	2	11	0	0	0	0	1	0	1	16	3	0
05:00 - 06:00	13	1	4	18	0	0	0	0	1	0	1	17	1	0
06:00 - 07:00	10	0	3	13	0	0	1	0	3	1	5	62	18	0
Total	434	45	189	668	3	16	8	7	39	14	87	5 866	1 662	69
Total (aller à l'est+à l'ouest)														
Total (aller à l'est+à l'ouest)	902	83	315	1 300	10	26	22	17	75	36	186	10 067	3 704	130

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 2-2-14 Résultats du comptage de trafic du 9 juin 2021 (jour de semaine pendant 24 heures)

20210609 Jour de semaine														
À Faranah (aller à l'est)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	15	2	3	20	0	0	0	0	2	0	2	331	191	6
08:00 - 09:00	28	1	6	35	1	0	0	0	4	0	5	296	93	6
09:00 - 10:00	16	1	4	21	0	1	1	1	2	0	5	199	94	0
10:00 - 11:00	23	1	7	31	0	1	0	0	0	0	1	231	108	1
11:00 - 12:00	25	2	9	36	0	1	0	0	0	0	1	250	61	2
12:00 - 13:00	21	3	11	35	0	1	0	1	4	0	6	102	99	1
13:00 - 14:00	24	0	6	30	0	0	1	0	3	0	4	257	118	6
14:00 - 15:00	12	2	13	27	0	1	0	0	5	1	7	266	50	3
15:00 - 16:00	18	1	16	35	0	0	0	0	0	0	0	284	59	5
16:00 - 17:00	27	1	3	31	0	0	0	2	1	2	5	292	66	7
17:00 - 18:00	19	0	7	26	0	0	0	1	0	0	1	252	55	6
18:00 - 19:00	31	3	9	43	0	0	0	0	1	0	1	210	32	1
19:00 - 20:00	24	2	15	41	0	0	0	0	0	1	1	291	85	1
20:00 - 21:00	18	1	18	37	0	0	3	5	2	4	14	223	54	1
21:00 - 22:00	26	0	11	37	0	0	0	2	7	0	9	176	12	0
22:00 - 23:00	11	0	17	28	1	0	3	0	7	6	17	152	15	0
23:00 - 24:00	13	0	27	40	0	0	0	0	1	2	3	77	13	0
24:00 - 01:00	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	1	33	37	0
01:00 - 02:00	6	1	1	8	0	0	0	0	2	0	2	7	4	0
02:00 - 03:00	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	2	10	3	0
03:00 - 04:00	4	0	3	7	0	0	0	0	1	0	1	3	0	0
04:00 - 05:00	6	1	12	19	0	1	0	0	0	0	1	8	0	0
05:00 - 06:00	9	1	11	21	0	0	0	0	0	1	1	21	9	0
06:00 - 07:00	12	1	8	21	0	0	0	0	6	2	8	86	28	1
Total	400	24	217	641	2	7	9	12	49	19	98	4 057	1 286	47

À Mamou (aller à l'ouest)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	12	1	13	26	3	2	0	0	6	1	12	271	168	1
08:00 - 09:00	22	0	10	32	4	0	0	0	4	0	8	381	205	4
09:00 - 10:00	23	9	14	46	1	3	3	0	5	1	13	441	53	1
10:00 - 11:00	18	0	7	25	1	0	0	0	0	0	1	454	57	4
11:00 - 12:00	28	8	6	42	1	1	0	0	1	0	3	371	129	7
12:00 - 13:00	13	2	2	17	1	1	1	0	1	1	5	67	90	1
13:00 - 14:00	16	0	7	23	0	0	0	1	2	0	3	232	146	0
14:00 - 15:00	26	4	8	38	4	0	1	0	2	0	7	274	90	1
15:00 - 16:00	25	3	13	41	0	1	0	0	1	1	3	231	79	2
16:00 - 17:00	27	1	5	33	0	0	1	0	0	3	4	288	122	8
17:00 - 18:00	25	0	2	27	0	0	1	0	7	1	9	323	97	4
18:00 - 19:00	26	1	5	32	0	0	2	0	3	1	6	279	119	1
19:00 - 20:00	13	0	4	17	1	0	6	3	8	0	18	260	93	2
20:00 - 21:00	15	5	8	28	0	1	0	0	4	0	5	169	34	1
21:00 - 22:00	17	1	7	25	0	0	0	0	1	0	1	192	37	0
22:00 - 23:00	16	0	7	23	1	0	0	0	1	0	2	116	32	0
23:00 - 24:00	8	1	3	12	0	0	1	0	3	1	5	56	16	0
24:00 - 01:00	5	0	2	7	0	0	1	0	0	0	1	37	7	0
01:00 - 02:00	1	0	1	2	0	0	0	0	2	3	5	18	5	0
02:00 - 03:00	2	0	5	7	0	0	0	0	0	0	0	9	4	0
03:00 - 04:00	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
04:00 - 05:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	18	2	0
05:00 - 06:00	8	0	1	9	0	0	1	1	0	1	3	24	1	0
06:00 - 07:00	7	3	11	21	2	0	5	6	3	6	22	72	9	1
Total	357	39	142	538	19	9	23	11	54	20	136	4 586	1 595	38

Total (aller à l'est+à l'ouest)														
Total (aller à l'est+à l'ouest)	757	63	359	1 179	21	16	32	23	103	39	234	8 643	2 881	85

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 2-2-15 Résultats du comptage de trafic du 12 juin 2021 (jour de week-end pendant 24 heures)

12/6/2021 Week-end														
À Faranah (aller à l'est)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	13	4	7	24	1	0	0	0	2	1	4	301	199	5
08:00 - 09:00	22	5	8	35	0	0	0	0	2	0	2	405	157	3
09:00 - 10:00	18	3	7	28	0	1	0	0	1	1	3	386	185	1
10:00 - 11:00	19	2	6	27	0	0	0	0	1	0	1	358	193	9
11:00 - 12:00	18	6	9	33	1	0	0	0	0	2	3	310	145	3
12:00 - 13:00	26	0	6	32	0	0	0	0	1	0	1	301	181	10
13:00 - 14:00	12	3	12	27	0	0	1	1	2	0	4	332	98	3
14:00 - 15:00	21	1	9	31	0	0	0	0	2	1	3	364	112	8
15:00 - 16:00	25	5	7	37	3	0	1	1	1	1	7	315	141	9
16:00 - 17:00	18	3	1	22	0	0	0	0	3	0	3	352	152	4
17:00 - 18:00	21	5	5	31	0	0	0	0	1	0	1	360	120	5
18:00 - 19:00	18	5	13	36	1	0	0	1	4	1	7	364	104	6
19:00 - 20:00	23	1	9	33	0	0	0	0	0	0	0	391	99	1
20:00 - 21:00	18	2	6	26	0	0	0	0	1	0	1	311	63	0
21:00 - 22:00	32	0	6	38	1	2	0	0	1	0	4	199	53	0
22:00 - 23:00	25	0	6	31	0	5	0	0	3	0	8	204	55	0
23:00 - 24:00	16	1	6	23	2	1	0	0	1	1	5	136	24	0
24:00 - 01:00	14	0	5	19	0	1	0	0	4	1	6	70	5	0
01:00 - 02:00	6	0	3	9	0	1	0	0	0	0	1	44	8	0
02:00 - 03:00	6	0	1	7	0	1	0	0	0	0	1	32	3	0
03:00 - 04:00	3	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0
04:00 - 05:00	6	0	2	8	0	1	1	1	0	0	3	14	0	0
05:00 - 06:00	9	0	2	11	0	0	0	0	0	0	0	14	1	0
06:00 - 07:00	4	2	4	10	1	1	1	0	1	2	6	29	11	1
Total	393	48	141	582	10	14	4	4	31	11	74	5 611	2 109	68

À Mamou (aller à l'ouest)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camion léger	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	23	3	2	28	0	1	0	0	0	2	3	254	117	3
08:00 - 09:00	15	6	4	25	0	0	2	0	1	0	3	525	217	9
09:00 - 10:00	25	2	13	40	0	0	0	0	0	3	3	470	115	5
10:00 - 11:00	24	2	9	35	0	0	0	2	6	1	9	449	108	3
11:00 - 12:00	20	1	5	26	0	0	0	0	3	0	3	332	136	9
12:00 - 13:00	20	1	7	28	1	0	0	0	1	1	3	344	159	4
13:00 - 14:00	12	7	8	27	0	0	1	0	0	0	1	285	70	2
14:00 - 15:00	16	0	10	26	1	0	0	0	1	2	4	290	107	6
15:00 - 16:00	20	2	7	29	2	0	1	1	6	0	10	240	107	5
16:00 - 17:00	12	4	4	20	1	0	0	2	2	0	5	354	85	3
17:00 - 18:00	14	2	7	23	0	0	0	0	1	1	2	379	98	6
18:00 - 19:00	26	4	9	39	0	0	0	0	5	1	6	438	244	7
19:00 - 20:00	15	1	6	22	0	0	0	2	1	0	3	371	251	7
20:00 - 21:00	19	0	6	25	0	0	0	0	1	0	1	272	39	0
21:00 - 22:00	22	0	2	24	0	0	0	0	3	0	3	295	56	0
22:00 - 23:00	17	0	5	22	0	0	0	0	3	1	4	218	40	0
23:00 - 24:00	13	0	5	18	0	0	0	0	1	0	1	164	39	0
24:00 - 01:00	4	0	0	4	1	2	0	0	1	0	4	57	5	0
01:00 - 02:00	4	0	2	6	0	0	0	1	1	0	2	42	4	0
02:00 - 03:00	6	0	2	8	0	1	0	0	0	0	1	44	5	0
03:00 - 04:00	4	1	1	6	0	0	1	0	0	0	1	38	3	0
04:00 - 05:00	9	0	1	10	0	1	0	0	0	0	1	17	0	0
05:00 - 06:00	7	0	1	8	0	0	0	0	0	1	1	20	2	0
06:00 - 07:00	13	0	5	18	0	0	1	0	1	2	4	39	9	0
Total	360	36	121	517	6	5	6	8	38	15	78	5 937	2 016	69
Total (aller à l'est+à l'ouest)														
Total (aller à l'est+à l'ouest)	753	84	262	1 099	16	19	10	12	69	26	152	11 548	4 125	137

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 2-2-16 Résultats du comptage de trafic du 10 novembre 2022
(jour de semaine pendant 24 heures)

10/11/2022 Jour de semaine

À Faranah (aller à l'est)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	17	3	6	26	1	0	0	0	2	0	3	321	132	10
08:00 - 09:00	30	4	10	44	0	1	0	0	3	0	4	440	156	6
09:00 - 10:00	14	0	8	22	0	0	0	0	0	1	1	422	196	6
10:00 - 11:00	25	2	4	31	0	0	1	0	0	0	1	436	147	6
11:00 - 12:00	25	2	1	28	0	0	0	0	2	1	3	393	126	8
12:00 - 13:00	31	2	8	41	0	1	1	0	1	3	6	357	295	7
13:00 - 14:00	23	1	11	35	1	1	0	0	2	0	4	284	119	3
14:00 - 15:00	23	1	8	32	0	2	1	0	1	1	5	380	125	6
15:00 - 16:00	28	2	4	34	0	0	1	0	2	1	4	380	181	9
16:00 - 17:00	30	3	10	43	0	1	1	0	1	0	3	378	173	8
17:00 - 18:00	36	7	13	56	0	3	2	0	0	3	8	435	88	11
18:00 - 19:00	29	1	17	47	0	3	2	0	1	6	470	109	5	
19:00 - 20:00	35	1	21	57	0	2	0	0	2	0	4	294	51	3
20:00 - 21:00	26	1	3	30	0	0	0	0	0	0	0	267	47	1
21:00 - 22:00	15	0	9	24	1	0	0	0	4	1	6	183	31	0
22:00 - 23:00	18	0	7	25	0	0	0	0	0	1	1	156	35	0
23:00 - 24:00	14	1	8	23	0	0	0	0	1	1	2	101	12	0
24:00 - 01:00	13	0	5	18	0	0	0	0	0	0	0	61	3	0
01:00 - 02:00	7	0	1	8	0	1	2	0	0	0	3	42	1	0
02:00 - 03:00	8	0	1	9	0	0	0	0	1	1	2	12	7	0
03:00 - 04:00	3	0	3	6	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0
04:00 - 05:00	6	0	4	10	0	0	0	1	3	0	4	3	0	0
05:00 - 06:00	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0
06:00 - 07:00	8	0	9	17	0	1	0	0	0	0	1	48	34	2
Total	466	31	173	670	3	16	11	2	25	15	72	5 871	2 070	91

À Mamou (aller à l'ouest)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	20	0	3	23	0	0	0	0	0	3	3	219	195	4
08:00 - 09:00	28	2	5	35	1	3	0	0	3	1	8	394	165	7
09:00 - 10:00	24	3	14	41	0	1	0	0	2	1	4	443	51	3
10:00 - 11:00	18	11	8	37	0	7	0	0	1	0	8	426	73	9
11:00 - 12:00	24	2	2	28	0	1	0	0	1	6	8	415	98	8
12:00 - 13:00	26	8	5	39	0	3	0	0	1	1	5	421	193	7
13:00 - 14:00	20	2	7	29	0	1	0	0	1	0	2	386	131	4
14:00 - 15:00	10	3	11	24	0	1	3	0	2	1	7	341	69	4
15:00 - 16:00	32	5	7	44	0	2	0	0	0	0	2	324	71	7
16:00 - 17:00	27	0	17	44	0	0	2	0	1	0	3	418	125	8
17:00 - 18:00	16	1	7	24	0	0	0	0	3	0	3	374	129	10
18:00 - 19:00	30	2	5	37	0	0	0	1	0	1	2	451	138	9
19:00 - 20:00	31	1	5	37	0	0	0	1	0	0	1	203	32	2
20:00 - 21:00	14	1	7	22	0	1	1	0	0	0	2	184	22	0
21:00 - 22:00	18	0	1	19	0	0	0	0	0	2	2	235	34	1
22:00 - 23:00	12	0	4	16	0	1	0	0	0	0	1	156	28	0
23:00 - 24:00	13	0	3	16	0	0	0	0	0	0	0	110	4	0
24:00 - 01:00	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	2	46	4	0
01:00 - 02:00	5	0	2	7	0	0	0	0	0	0	0	24	2	0
02:00 - 03:00	4	0	0	4	0	0	2	0	0	1	3	17	1	0
03:00 - 04:00	2	0	1	3	0	0	1	0	0	2	3	9	0	0
04:00 - 05:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0
05:00 - 06:00	6	0	0	6	0	1	0	0	0	0	1	18	0	0
06:00 - 07:00	4	0	6	10	0	0	1	0	0	0	1	63	13	0
Total	393	41	120	554	1	22	10	2	17	19	71	5 684	1 578	63
Total (aller à l'est+à l'ouest)														
	859	72	293	1 224	4	38	21	4	42	34	143	11 555	3 648	174

Source : Établi par la mission d'étude

Tableau 2-2-17 Résultats du comptage de trafic du 11 novembre 2022
(jour de semaine pendant 24 heures)

11/11/2022 Jour de semaine

À Faranah (aller à l'est)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	22	1	10	33	0	0	0	2	1	4	7	338	128	19
08:00 - 09:00	20	4	6	30	0	0	0	2	3	5	429	126	6	6
09:00 - 10:00	21	1	15	37	0	0	0	0	1	2	3	407	207	9
10:00 - 11:00	16	1	8	25	0	0	0	0	1	4	5	450	272	13
11:00 - 12:00	25	1	6	32	0	0	0	0	2	0	2	355	96	3
12:00 - 13:00	23	3	11	37	0	0	0	0	1	0	1	378	354	11
13:00 - 14:00	25	1	6	32	0	0	1	0	0	2	3	282	61	9
14:00 - 15:00	17	0	5	22	0	3	0	0	0	0	3	357	133	8
15:00 - 16:00	16	0	5	21	0	0	0	0	4	4	4	329	110	6
16:00 - 17:00	26	0	6	32	0	0	0	0	2	0	2	339	203	5
17:00 - 18:00	29	1	4	34	0	1	0	0	1	1	3	295	93	6
18:00 - 19:00	27	2	12	41	0	0	0	0	1	2	3	288	82	5
19:00 - 20:00	23	1	2	26	0	0	0	0	2	0	2	208	70	0
20:00 - 21:00	29	0	3	32	0	0	0	0	0	3	3	235	36	0
21:00 - 22:00	19	1	18	38	8	0	0	0	0	2	10	166	33	1
22:00 - 23:00	18	1	13	32	8	0	0	0	0	1	9	124	22	0
23:00 - 24:00	22	0	13	35	6	0	1	0	0	1	8	76	12	0
24:00 - 01:00	8	0	17	25	11	0	0	0	1	2	14	32	8	0
01:00 - 02:00	4	0	13	17	7	0	1	1	3	0	12	31	0	0
02:00 - 03:00	3	0	9	12	9	0	0	0	2	0	11	17	0	0
03:00 - 04:00	2	0	4	6	4	0	1	0	0	0	5	6	4	0
04:00 - 05:00	4	0	4	8	1	0	0	0	1	0	2	6	0	0
05:00 - 06:00	4	0	3	7	0	0	1	0	1	0	2	13	2	0
06:00 - 07:00	5	0	8	13	0	0	0	0	0	2	2	134	44	2
Total	408	18	201	627	54	4	5	3	26	29	121	5 295	2 096	103

À Mamou (aller à l'ouest)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd							Moto	Autres	
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus	Total des véhicules lourds		Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	12	0	7	19	0	1	0	0	1	1	3	280	129	7
08:00 - 09:00	25	0	4	29	0	1	0	0	0	1	2	374	213	9
09:00 - 10:00	24	2	20	46	0	1	0	1	2	0	4	293	243	2
10:00 - 11:00	32	1	10	43	0	1	0	0	2	3	6	318	276	7
11:00 - 12:00	18	2	3	23	0	0	0	0	0	0	0	420	301	9
12:00 - 13:00	29	2	9	40	0	0	0	1	1	0	2	470	329	7
13:00 - 14:00	15	1	4	20	0	0	0	0	2	1	3	197	81	1
14:00 - 15:00	12	1	4	17	0	0	0	0	0	1	1	340	93	5
15:00 - 16:00	30	1	4	35	0	0	0	1	0	0	1	363	82	6
16:00 - 17:00	26	2	4	32	0	0	0	0	0	1	1	421	146	13
17:00 - 18:00	27	1	7	35	0	2	1	0	0	1	4	448	138	7
18:00 - 19:00	27	1	8	36	0	0	0	0	1	3	4	570	293	8
19:00 - 20:00	25	1	3	29	0	0	0	0	0	1	1	231	66	2
20:00 - 21:00	14	1	5	20	0	0	0	0	0	2	2	249	47	1
21:00 - 22:00	27	0	6	33	0	0	0	1	0	1	2	191	18	1
22:00 - 23:00	13	0	7	20	0	0	0	0	0	1	1	133	19	0
23:00 - 24:00	12	0	2	14	0	0	0	0	0	3	3	67	1	0
24:00 - 01:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	34	8	0
01:00 - 02:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	23	3	0
02:00 - 03:00	5	0	0	5	0	0	2	0	0	0	2	14	0	0
03:00 - 04:00	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	8	0	0
04:00 - 05:00	5	0	2	7	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
05:00 - 06:00	1	0	1	2	0	0	0	0	0	2	2	6	0	0
06:00 - 07:00	6	0	2	8	0	0	0	0	1	2	3	72	2	0
Total	393	16	113	522	0	6	3	4	10	28	51	5 532	2 488	85
Total (aller à l'est+à l'ouest)														
Total (aller à l'est+à l'ouest)	801	34	314	1 149	54	10	8	7	36	57	172	10 827	4 584	188

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 2-2-18 Résultats du comptage de trafic du 12 novembre 2022
(jour de week-end pendant 24 heures)

12/11/2022 Week-end														
À Faranah (aller à l'est)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd						Moto	Autres		
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus		Total des véhicules lourds	Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	17	1	7	25	1	1	0	0	0	0	2	338	196	14
08:00 - 09:00	19	0	13	32	0	0	0	0	0	0	0	411	138	2
09:00 - 10:00	22	6	10	38	0	0	1	0	2	0	3	427	215	10
10:00 - 11:00	15	0	11	26	0	0	0	0	0	0	0	410	207	12
11:00 - 12:00	20	2	6	28	0	1	0	0	2	0	3	415	139	6
12:00 - 13:00	19	1	12	32	0	0	0	0	1	0	1	420	228	11
13:00 - 14:00	22	2	10	34	2	1	3	0	1	2	9	358	102	13
14:00 - 15:00	17	1	4	22	10	0	0	0	1	0	11	357	111	6
15:00 - 16:00	16	2	4	22	3	1	0	0	0	0	4	330	110	16
16:00 - 17:00	15	3	5	23	2	0	0	0	2	0	4	386	113	19
17:00 - 18:00	24	0	8	32	0	0	0	0	2	2	4	411	104	5
18:00 - 19:00	20	1	9	30	0	0	0	0	2	4	6	513	84	7
19:00 - 20:00	34	1	12	47	0	0	0	0	0	4	4	322	74	2
20:00 - 21:00	14	0	8	22	1	0	0	0	3	4	8	255	64	3
21:00 - 22:00	48	6	5	59	2	2	0	0	0	1	5	207	53	0
22:00 - 23:00	20	4	4	28	1	1	0	1	0	1	4	215	16	0
23:00 - 24:00	21	2	7	30	0	3	0	0	0	0	3	159	10	0
24:00 - 01:00	13	3	3	19	0	3	4	0	0	0	7	119	3	0
01:00 - 02:00	12	3	2	17	0	0	0	0	0	0	0	75	0	0
02:00 - 03:00	4	0	1	5	0	0	1	0	0	1	2	36	0	0
03:00 - 04:00	1	0	3	4	0	0	0	0	0	1	1	9	0	0
04:00 - 05:00	4	4	2	10	0	0	0	0	0	1	1	18	0	0
05:00 - 06:00	8	1	8	17	0	0	1	0	0	1	2	15	3	0
06:00 - 07:00	5	0	9	14	0	0	1	0	0	5	6	61	39	3
Total	410	43	163	616	22	13	11	1	16	27	6 267	2 009	129	

À Mamou (aller à l'ouest)														
	Véhicule léger / voiture standard				Véhicule lourd						Moto	Autres		
	Véhicule léger de passagers/ Taxi	Camionnette	Minibus	Total des voitures	Autobus de grande taille	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion/remorque à 4 essieux	Camion/remorque à 5 essieux	Camion/remorque à 6 essieux ou plus		Total des véhicules lourds	Piéton	Vélo
07:00 - 08:00	8	0	5	13	1	0	0	0	0	0	1	285	203	10
08:00 - 09:00	15	0	11	26	0	1	0	0	1	1	3	352	82	7
09:00 - 10:00	20	0	22	42	0	0	4	0	3	0	7	470	96	6
10:00 - 11:00	32	1	9	42	0	0	0	1	2	1	4	376	133	10
11:00 - 12:00	21	2	4	27	0	1	2	0	0	0	3	359	120	7
12:00 - 13:00	24	0	7	31	0	0	0	0	3	0	3	469	192	4
13:00 - 14:00	20	2	6	28	0	0	0	0	0	1	1	296	89	10
14:00 - 15:00	19	8	8	35	1	0	0	0	0	3	4	325	74	19
15:00 - 16:00	15	0	6	21	0	0	0	0	0	1	1	342	73	13
16:00 - 17:00	24	3	6	33	0	0	2	0	0	0	2	474	94	9
17:00 - 18:00	22	4	12	38	0	0	0	0	0	0	0	447	120	12
18:00 - 19:00	19	0	10	29	0	0	0	0	0	0	0	400	165	7
19:00 - 20:00	16	2	5	23	0	1	0	0	4	0	5	281	52	5
20:00 - 21:00	23	1	2	26	0	0	0	1	1	1	3	265	87	0
21:00 - 22:00	23	0	4	27	0	0	0	0	1	1	2	362	42	0
22:00 - 23:00	20	0	0	20	0	0	5	2	0	2	9	230	44	1
23:00 - 24:00	8	0	1	9	0	0	0	0	0	2	2	123	17	0
24:00 - 01:00	7	0	2	9	1	0	1	1	0	1	4	98	7	0
01:00 - 02:00	7	0	0	7	0	0	0	0	1	1	2	51	4	0
02:00 - 03:00	4	0	1	5	1	0	0	0	1	0	2	22	1	0
03:00 - 04:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0
04:00 - 05:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	2	2	20	0	0
05:00 - 06:00	11	0	2	13	0	0	0	0	0	2	2	14	3	0
06:00 - 07:00	11	2	3	16	0	0	0	0	0	0	0	67	23	0
Total	376	25	126	527	4	3	14	5	17	19	6 150	1 721	120	
Total (aller à l'est+à l'ouest)														
Total (aller à l'est+à l'ouest)	786	68	289	1 143	26	16	25	6	33	46	62	12 417	3 730	249

Source : Mission d'étude de la JICA.

(2) Enquête OD (origine-destination) au bord de la route

1) Résultats de l'enquête OD

L'enquête OD au bord de la route a été menée pour un total de 549 véhicules avec une taille d'échantillon cible de 400. Afin de clarifier les mouvements du côté ouest et du côté est du fleuve Niger, la région de Faranah a été divisée en trois parties (le côté ouest, le côté est et le côté nord du fleuve Niger), de telle sorte que les destinations puissent être précisément identifiées.

Le Tableau 2-2-19 montre les résultats de l'enquête OD au bord de la route : les déplacements à moto sont de courts trajets et la plupart des déplacements se font entre les côtés ouest et est du pont Faranah (cadre bleu) ; les déplacements les plus importants de poids lourds se font entre Nzérékoré en Guinée forestière et Conakry (cadre rouge). Les seuls déplacements en dehors de la Guinée ont été un véhicule de Conakry vers la Côte d'Ivoire et un autre qui s'est rendu de Faranah à la frontière sierra-léonaise.



Source : Annuaire statistique 2020.

Figure 2-2-41 Carte des frontières préfectorales de la Guinée

Tableau 2-2-19 Résultats des enquêtes OD au bord de la route

Départ	Arrivée	Moto	Véhicule particulier	Taxi	Camionnette	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion à 4 essieux	Camion à 5 essieux	Camion à 6 essieux ou plus	Minibus	Autobus de grande taille
Conakry	East faranah	0	3	0	0	0	0	0	2	6	7	0
Conakry	Kissidougou	0	4	2	0	0	1	0	2	1	1	0
Conakry	Guéckédou	0	1	0	2	0	0	0	4	1	1	0
Conakry	Nzérékoré	0	3	0	3	1	1	4	24	26	1	0
Conakry	Kankan	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Conakry	Côte d'Ivoire	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Kindia	East faranah	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Kindia	Nzérékoré	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0
Labé	East faranah	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Labé	Kissidougou	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Mamou	Kissidougou	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
West faranah	East faranah	42	51	14	3	4	0	2	0	0	25	0
East faranah	Conakry	0	0	1	1	0	1	1	6	0	2	0
East faranah	Kindia	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
East faranah	Labé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
East faranah	Mamou	0	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0
East faranah	West faranah	37	18	14	14	5	0	1	1	0	19	0
East faranah	North faranah	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
East faranah	East faranah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
East faranah	Sierra Leone(Koindou)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Kissidougou	Conakry	0	2	1	1	1	2	1	9	4	5	2
Kissidougou	Labé	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Kissidougou	Mamou	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Kissidougou	West faranah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Guéckédou	Conakry	0	0	2	0	0	0	0	9	0	1	3
Guéckédou	Kindia	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Guéckédou	Mamou	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Macenta	Conakry	0	0	1	2	2	1	0	7	2	6	2
Macenta	Kindia	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macenta	Labé	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Macenta	East faranah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Nzérékoré	Conakry	0	3	0	5	3	1	1	34	8	16	3
Nzérékoré	Labé	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1
Nzérékoré	Mamou	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Lola	Conakry	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Beyla	Conakry	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
Kérouané	Conakry	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Siguiri	West faranah	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	80	94	41	34	16	10	11	105	49	97	12

Source : Mission d'étude de la JICA.

2) Nombre d'occupants à bord

Le nombre d'occupants à bord par type de véhicule a été étudié dans le cadre de l'enquête OD au bord de la route. Le Tableau 2-2-20 montre le nombre moyen d'occupants par type de véhicule.

Tableau 2-2-20 Nombre moyen d'occupants à bord par type de véhicule

Type de véhicule	Nombre moyen d'occupant à bord
Moto	1,81
Voiture compacte	2,69
Taxi	6,17
Camionnette	3,24
Camion à 2 essieux	5,38
Camion à 3 essieux	2,40
Camion à 4 essieux	2,55
Camion à 5 essieux	2,75
Camion à 6 essieux	2,53
Minibus	11,93
Autobus de grande taille	50,08

Source : Mission d'étude de la JICA.

(3) Enquête sur la longueur d'une file d'attente au feu rouge

Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'enquête sur la longueur d'une file d'attente au feu rouge. Les longueurs maximales d'attente pendant la durée de l'enquête étaient de 35 m du côté ouest du pont Faranah et de 45 m de son côté est.

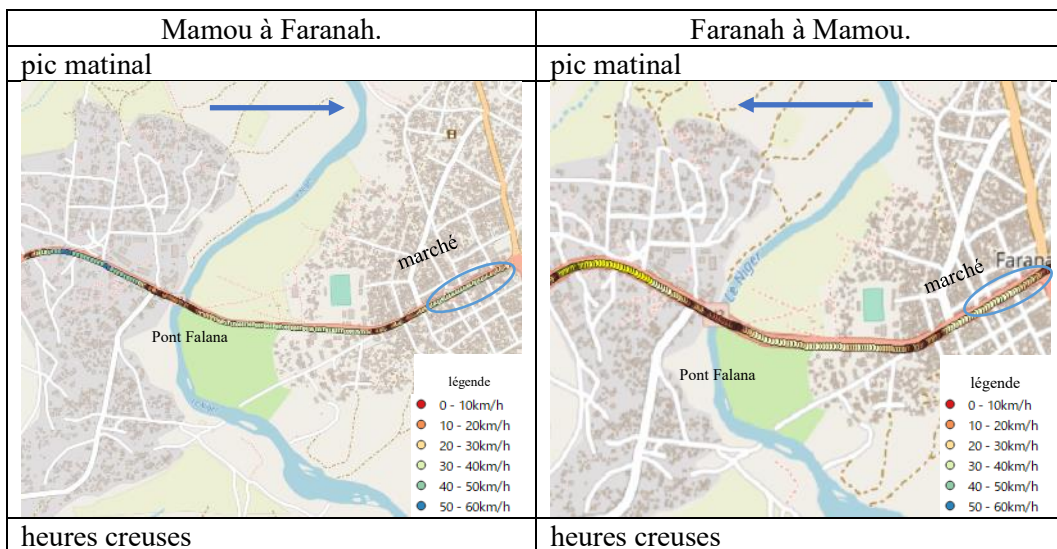
Tableau 2-2-21 Longueur maximale d'attente

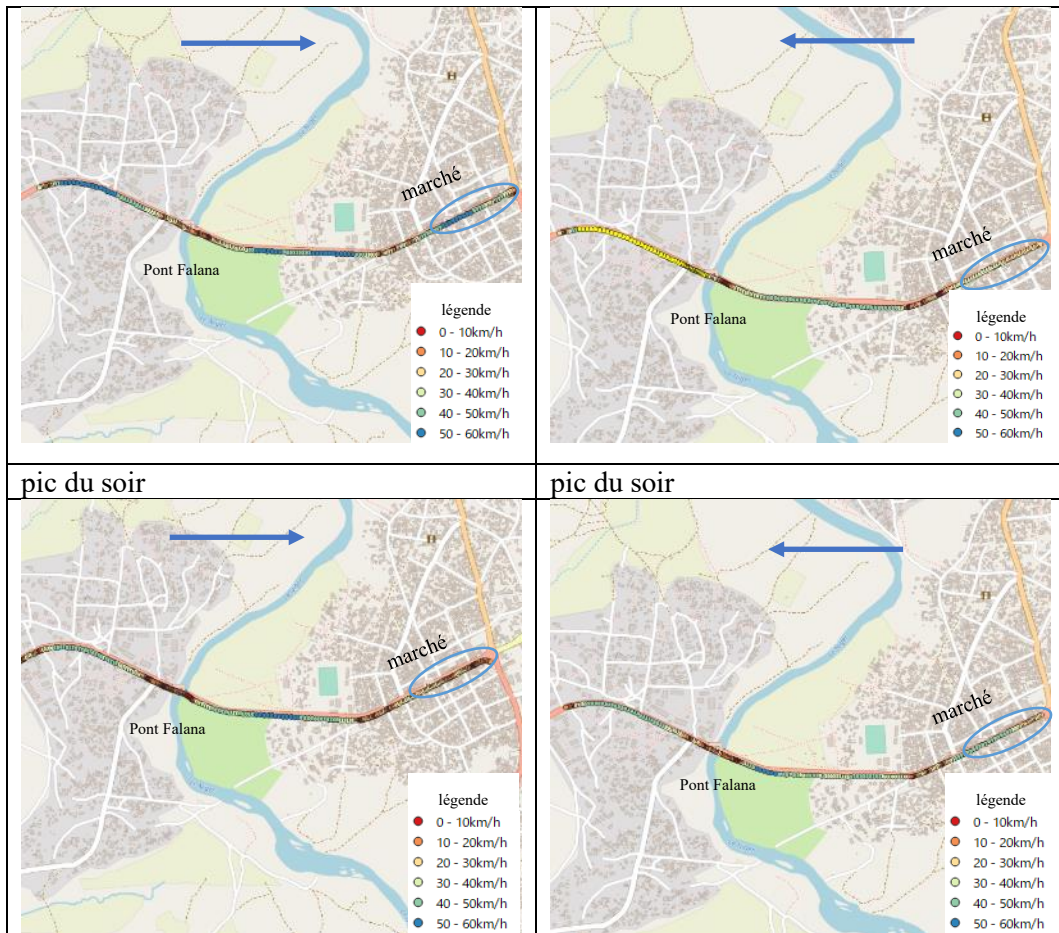
Point d'enquête	Longueur maximale d'attente
Rive ouest (à Faranah)	35 m.
Rive est (à Mamou)	45 m.

Source : Mission d'étude de la JICA.

(4) Étude de la vitesse de circulation sur le pont Faranah

La Figure 2-2-42 montre les résultats de l'étude de la vitesse de circulation sur le pont de Faranah. La vitesse de trajet dans la section concernée (573 m) a généralement été de 17 km/h. La circulation des motos est importante à proximité du pont de Faranah notamment il y a des motos qui vont de Faranah à Mamou (de la rive est à la rive ouest). Par conséquent, la vitesse de circulation de la direction de Mamou à Faranah a tendance à diminuer en attendant que les motos passent sur le pont de Faranah.





Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-42 Vitesse de circulation autour du pont de Faranah

(5) Mesure du poids par essieu



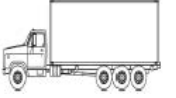




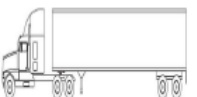

Le Tableau 2-2-22 montre le résultat de la mesure du poids par essieu par type de véhicule. Un niveau de confiance de 90 % et une marge d'erreur de 20 % ont été utilisés pour la population, avec une taille d'échantillon cible de 100 véhicules. Dans l'enquête, un total de 139 véhicules ont été interrogés. Le 8 juin, lorsque l'enquête a été menée, 64 véhicules ont été interrogés sur 186 véhicules des poids lourds passant près du pont Faranah, et le 9 juin, 75 sur 234. Sur la route nationale 2, on a constaté qu'un grand nombre de véhicules de type T11S3 circulaient sur le pont de Faranah et qu'ils étaient surchargés d'environ 6 t par rapport au poids autorisé. Le Tableau 2-2-23 indique le poids autorisé par type de véhicule.

Tableau 2-2-22 Résultat de la mesure du poids par essieu

Type de véhicule	Nombre d'axes	Nombre interrogés (véhicules)	Poids autorisé (t)	Poids moyen par type de véhicule
P11	2	24	21	18,9
P12	3	4	32	33,5
P112	4	2	44	50,7
T11S2	4	3	44	44,6
T11S3	5	67	48	54,3
T12S2	5	17	55	48,7
T12S3.	6	20	59	52,2
T12S4	7	2	Pas de spécification	77,8
Montant total		139		0

Source : Mission d'étude de la JICA.

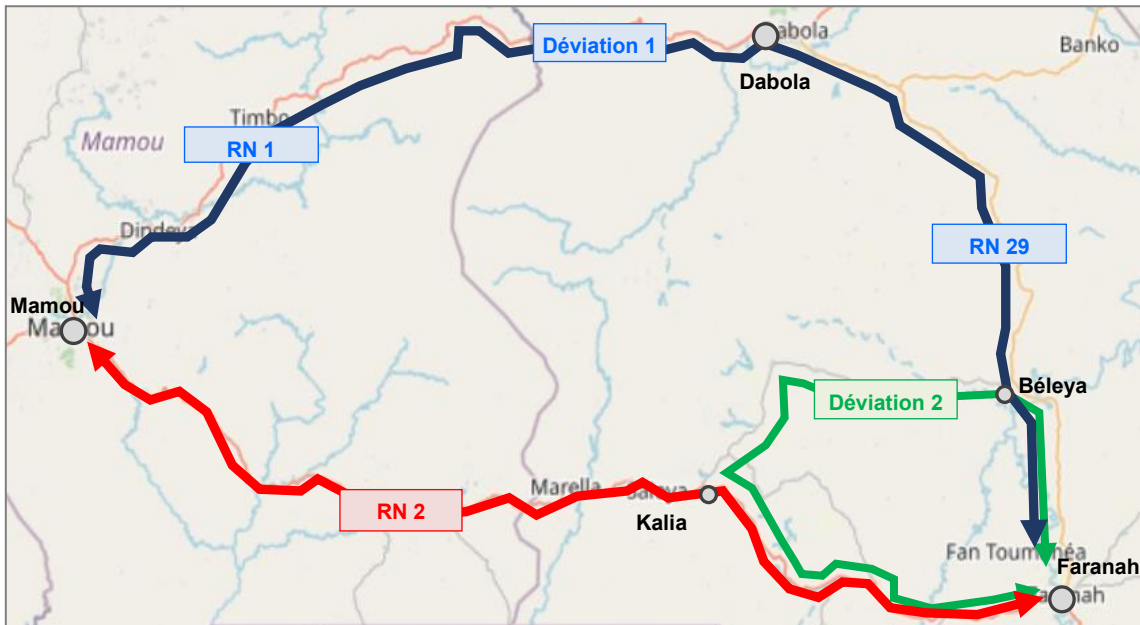
Tableau 2-2-23 Réglementation guinéenne en matière de poids par type de véhicule

N	Type de véhicule		Poids réglementaire
1		P11	21t
2		P12	32t
3		P13	36t
4		P112	44t
5		T11S1	33t
6		T11S2	44t
7		T11S3	48t
8		T12S2	55t
9		T12S3	59t

Source : MITP

(6) Étude de la vitesse sur la voie de déviation

Comme le montre la Figure 2-2-43, l'étude de la vitesse de circulation sur la voie de déviation a été menée pour : la voie de déviation 1 (Mamou - Dabola - Faranah) et ; la voie de déviation 2 (Faranah - Kalia-Béleya - Faranah). Le Tableau 2-2-24 montre les résultats de l'enquête sur la vitesse de circulation par chaque segment de route et par type de véhicule.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-43 Vue d'ensemble de l'étude de la vitesse de circulation la voie de déviation

Tableau 2-2-24 Vitesse de circulation par catégorie de route et par type de véhicules

Catégorie de route		Segment de route	Distance (km)	Types de véhicules	Vitesse de circulation
Route nationale No.2		Mamou-Faranah	186,7	Motos, voiture de petite taille	36,2 km/h
				Voiture de grande taille	22,7 km/h
Voie de déviation 1	Route nationale No.1	Mamou-Dabola.	145,3	Motos, voiture de petite taille	50,9 km/h
	Route nationale No.29	Dabola-Faranah	111,3	Voiture de grande taille	27,2 km/h
				Motos, voiture de petite taille	26,9 km/h
				Voiture de grande taille	17,8 km/h
Voie de déviation 2	Route nationale No.2	Faranah (rive gauche) - Kalia.	66,2	moto	36,2 km/h
	Route locale	Kalia-Béleya	60,7	moto	19,0 km/h
	Route nationale 29	Béleya - Faranah	36,2	moto	26,9 km/h

Source : Mission d'étude de la JICA.

2-2-3 Considérations environnementales et sociales

2-2-3-1 Aperçu du projet

(1) Contenu du projet

Le présent projet porte sur la reconstruction du pont Faranah et l'aménagement de voies d'accès suivant la requête du gouvernement guinéen comme le montre le Tableau 2-2-25. Le pont Faranah est un pont à voie simple sur le fleuve Niger, et se situe sur la route nationale N°2, qui est un corridor économique important entre la Côte d'Ivoire et le Libéria.

Remplaçant le pont Faranah par celui à double voie permettant à des véhicules lourds de se croiser, le présent projet vise, d'une part, à assurer la sécurité routière, et, d'autre part, à renforcer la connectivité entre régions et à stabiliser le transport intérieur des marchandises telles que les produits agricoles et d'usage quotidien.

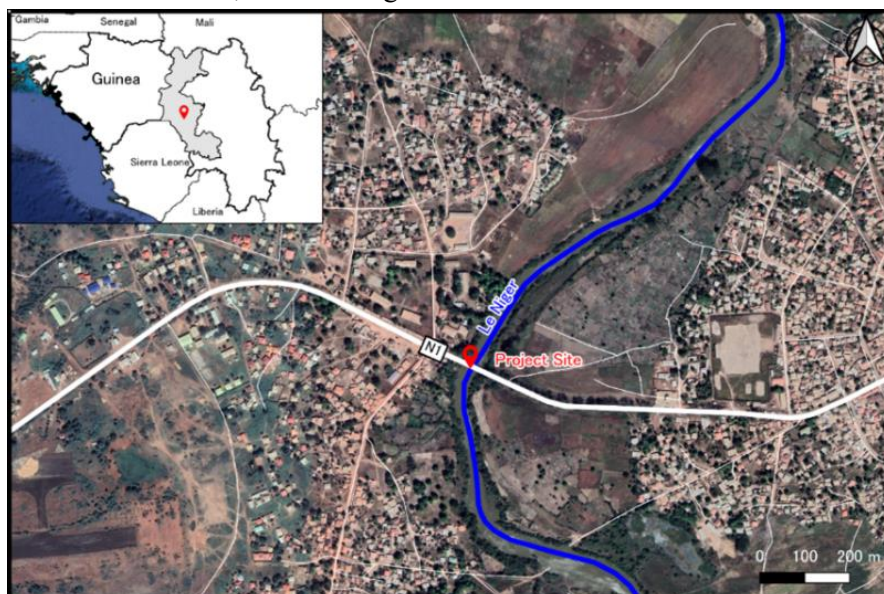
Tableau 2-2-25 Principal contenu du projet

	Nouveau pont Faranah	Voie d'accès	Pont Faranah et route actuels
Aperçu de l'aménagement	Construction d'un pont à 16,8 m en amont sud du pont actuel	Aménagement des voies d'accès au nouveau pont Faranah	Utilisé exclusivement comme passage piéton, et mise en place des installations de sécurité routière
Envergure du projet	Longueur du pont : 70 m	Côté est : 258 m Côté ouest : 245m Total : 503 m	Borne anti-stationnement : un endroit à l'est et à l'ouest Marquages au sol et panneaux
Profil en travers de la route	Chaussée : 3,5m x 2 Voie pour motos : 2,5 m x 2 Accotement : 0,5 m x 2 Trottoir : 1,5 m x 2 Bordure : 0,5 m x 2 Largeur totale : 17,0 m	Chaussée : 3,5m x 2 Voie pour motos : 2,5 m x 2 Accotement + trottoir : 1,5 m x 2 Largeur totale : 15,0 m	-
Type de revêtement	Revêtement en béton	Revêtement en béton	-
Type de pont	Pont à dalles alvéolées indépendantes en béton précontraint	-	-
Type de substructure	Piles ovales	-	-
Type de fondation	Fondation sur pieux, fondation superficielle	-	-
Nombre de portées	3 travées Distance intermédiaire du pont 24 m	-	-
Autres	Déplacement des réseaux de services publics existants Mise en place des lignes de délimitations	Déplacement des réseaux de services publics existants, mise en place des installations de drainage (caniveaux en U), des marquages au sol et des panneaux (voie pour motos), et aménagement d'un arrêt de taxis-motos (140m ²)	Enlèvement des réseaux existants

Source : Mission d'étude de la JICA.

(2) Zone cible du projet

Comme le montre la Figure 2-2-44, la zone cible du projet concerne le pont Faranah et ses environs localisés dans la ville de Faranah, chef-lieu régional situé au sud du centre de la Guinée.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-44 Zone cible de la présente étude

(3) Catégorie environnementale de la JICA

Suivant « les Lignes directrices relatives aux considérations environnementales et sociales de la JICA (avril 2010) » (ci-après dénommées « les LD de la JICA »), le présent projet est classé en catégorie environnementale B pour la raison suivante : relevant des secteurs sensibles (routes, chemins de fer, ponts), le présent projet n'est pas considéré comme un projet à grande échelle ayant des impacts significatifs sur l'environnement ; d'autre part, il n'est pas situé dans une zone sensible susceptible d'être impactée sur le plan environnemental.

Dans le cadre de la présente étude, l'enquête sur les considérations environnementales et sociales a été menée suivant les LD de la JICA, et le présent rapport a été établi conformément aux « Instructions de rédaction de rapports relatifs aux projets classés en catégorie environnementale et sociale B (novembre 2019) » de la JICA. Cependant, « les LD de la JICA (2022) » et « les Instructions de rédaction de rapports relatifs aux projets classés en catégorie environnementale et sociale B (septembre 2022) » ont également été pris en considération pour certains points.¹

¹ Les LD de la JICA (2022) ont été appliquées en ce qui concerne les différences par rapport aux LD de la JICA et les solutions à y apporter, les plans de gestion environnementale et de suivi environnemental et la liste de contrôle environnemental.

2-2-3-2 Considérations environnementales et sociales servant de base pour l'étude

(1) Environnement naturel

Comme le montre la Figure 2-2-45, la Guinée est divisée en 4 régions naturelles suivant les peuples, les géographies et les climats : la Guinée maritime constituée de côtes atlantiques et de plaines côtières, la Moyenne-Guinée composée de hauts plateaux, la Haute-Guinée s'étendant sur la plaine du Niger, et la Guinée forestière abritant des zones montagneuses recouvertes de forêts. La ville de Faranah, zone cible du projet, se situe dans la Haute-Guinée.



Source : Nations unies, 2007, Carte des Nations unies

Figure 2-2-45 4 régions naturelles de la Guinée

1) Climat et conditions météorologiques

Le climat et les conditions météorologiques dans les environs du site prévu sont montrés aux Figure 2-2-46 et Figure 2-2-47, ainsi qu'au Tableau 2-2-26. Selon la classification de Köppen, ces lieux appartiennent au climat de savane, tandis que selon le portail des connaissances de la Banque mondiale sur le changement climatique², il existe la saison des pluies entre mai et octobre et la saison sèche entre novembre et avril. Les données d'observation des 30 dernières années (entre 1991 et 2020) de l'Organisation météorologique mondiale (OMM)³ montrent que les températures maximale et minimale sont enregistrées respectivement vers mars avec environ 36°C et vers janvier avec environ 13°C. Les précipitations annuelles sont dans l'ordre de 1 500 mm, atteignant en général leur pic en août. Faute d'observation, les conditions des vents restent inconnues, mais un alizé appelé « harmattan » extrêmement sec chargé de sable souffle du Sahara vers le golfe de Guinée généralement dans la période entre novembre et avril, apportant la saison sèche dans la région.

² Groupe Banque mondiale Groupe, Centre Climat, Climatologie :

<https://climateknowledgeportal.worldbank.org/country/guinea/climate-data-historical>

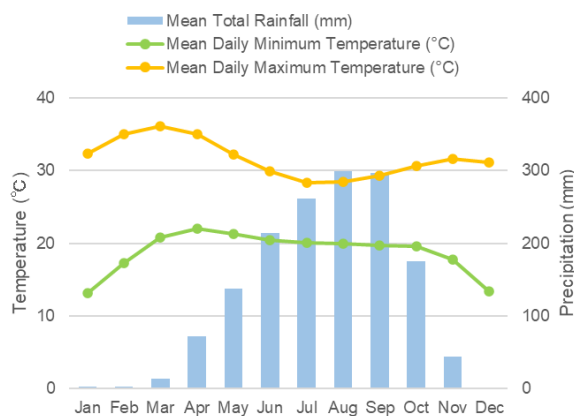
³ Organisation météorologique mondiale, Service d'information météorologique mondiale, Faranah, Guinée :

<https://worldweather.wmo.int/en/city.html?cityId=930>



Source : Banque mondiale, 2023, Carte mondiale des climats selon la classification de Köppen-Geiger.

Figure 2-2-46 Climat dans les environs du site prévu



Source : OMM, 2023, Service d'information météorologique mondiale.

Figure 2-2-47 Climat et conditions météorologiques dans les environs du site du projet

Tableau 2-2-26 Climat dans la ville de Faranah

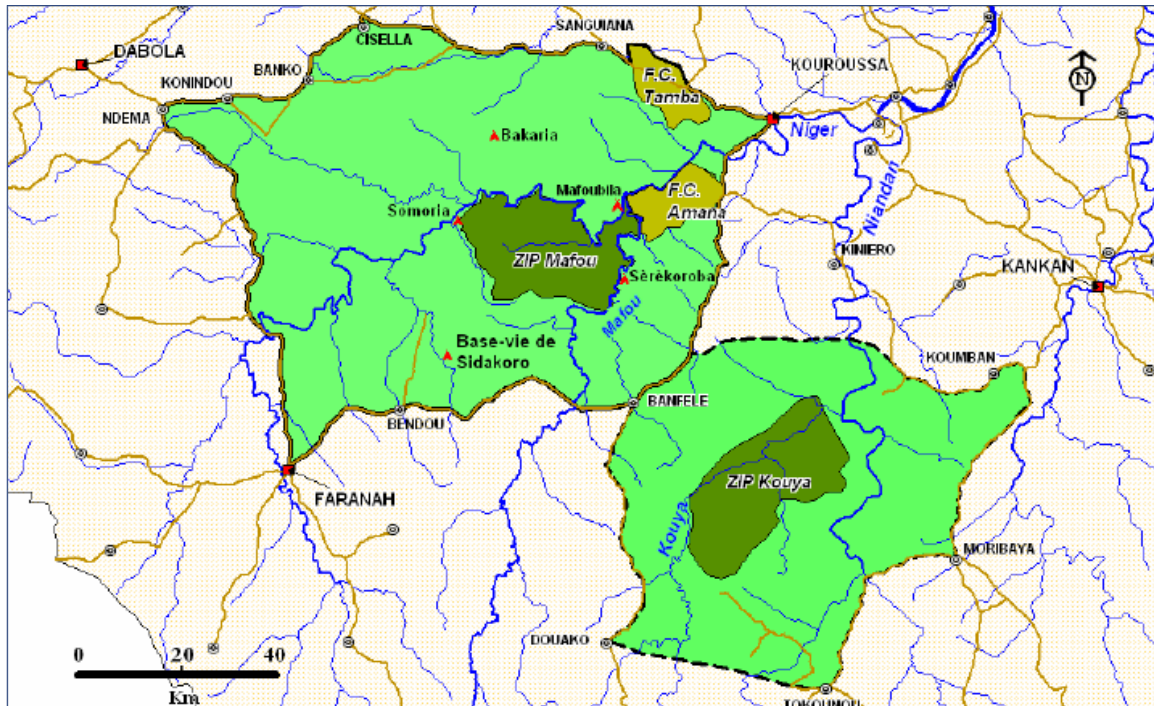
Description	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
Températures moyennes minimales journalières (°C)	13,1	17,3	20,8	22	21,3	20,4	20,1	20	19,7	19,6	17,8	13,4
Températures moyennes maximales journalières (°C)	32,4	35	36,1	35	32,3	29,9	28,4	28,5	29,3	30,7	31,6	31,2
Précipitations moyennes (mm)	1,8	2,3	12,8	71,7	137	213,6	261,2	298,9	297,4	175,2	44,1	0,4
Nombre de jours moyen de précipitations (jour)	1	1	2	4	9	13	14	17	17	12	3	1

Source : OMM, 2023, Service d'information météorologique mondiale.

2) Réserves naturelles

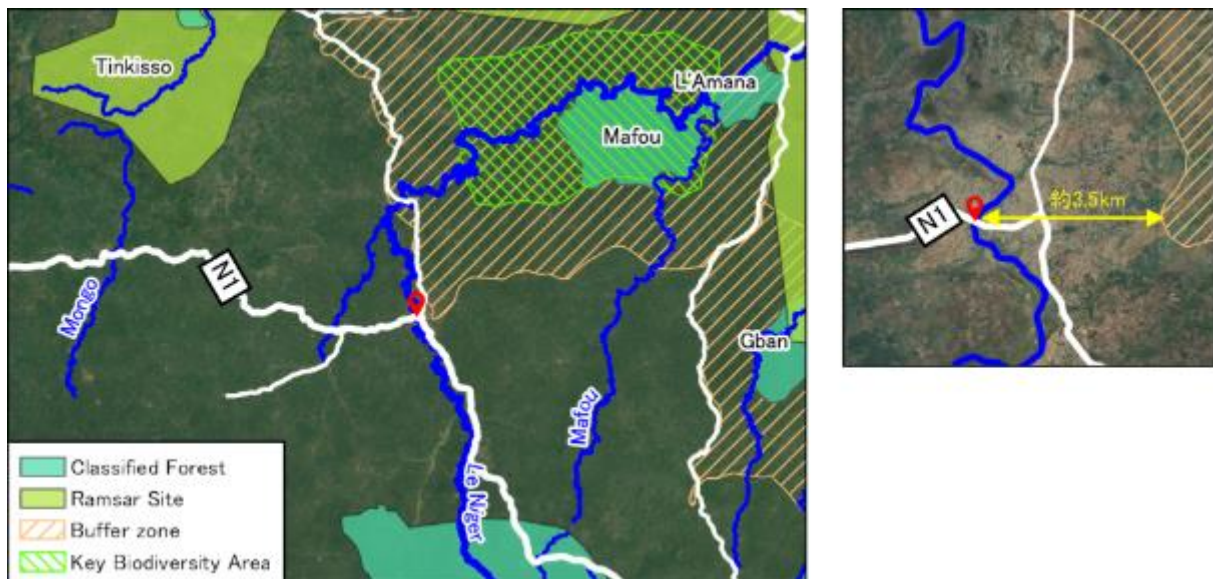
Comme le montre la Figure 2-2-49, les réserves naturelles existant dans les environs du site du présent projet sont les sites Ramsar de Tinkisso (au nord-ouest du site) et de Niger-Source, qui est une forêt classée (au sud), ainsi que les forêts classées de Mafou (au nord-est) et de Gban (à l'est). Étendue sur une superficie de 6 470,0 km² avec ses zones tampons, la forêt classée de Mafou constitue le parc national du Haut-Niger, et a été classée en réserve naturelle en 1997 par la loi guinéenne et en réserve de biosphère en 2002 par l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). Classé également comme zone clé pour la biodiversité (ZCB), le parc national du Haut-Niger abrite une riche biodiversité, et 94 espèces de mammifère y ont été identifiées lors de l'étude menée entre 1996 et 1997 par Wetlands International⁴. Le site du présent projet n'est pas situé dans ce parc national, mais à proximité de ses zones tampons. L'étendue des zones tampons n'est pas strictement fixée, mais compte tenu des résultats de l'étude susmentionnée, la distance entre le site du présent projet et les zones tampons est d'environ 3,5 km.

⁴ Wetlands International (2019) *Ecological hotspots and land use patterns in the Upper Niger Basin, Guinea* (Points chauds écologiques et modes d'utilisation des terres dans le bassin de la Haute-Guinée, Guinée)



Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-48 Carte de localisation du parc national du Haut-Niger



Source : Protected Planet. 2020. *Discover Protected Areas and OECMs* (Découvrir les zones protégées et les AMCEZ) : <https://www.protectedplanet.net/> / Wetlands International (2019) *Ecological hotspots and land use patterns in the Upper Niger Basin, Guinea* (Points chauds écologiques et modes d'utilisation des terres dans le bassin de la Haute-Guinée, Guinée).

Figure 2-2-49 Carte de localisation des réserves naturelles et du parc national du Haut-Niger dans les environs du site du présent projet

3) Hydrologie

Comme le montre la Figure 2-2-50, le fleuve Niger, qui coule du sud au nord sur le site prévu du projet, prend sa source dans le plateau du Fouta-Djalon situé au centre de Guinée, et traverse le Mali, le Niger et le Nigeria avant de déboucher dans le golfe de Guinée. Sa longueur est de 4 180 km avec un bassin couvrant environ 2,10 millions de m², constituant une source d'eau importante aussi bien pour la Guinée que pour les pays de la sous-région. Les environs du site se trouvent en amont du fleuve, et les plaines d'inondation formées par le méandre du fleuve sont exploitées comme terres agricoles. Dans le même temps, le fleuve lui-même et les bassins de ses affluents jouent un rôle très important dans le maintien et la formation du riche écosystème guinéen.



Source : Banque mondiale, 2005, Le Bassin du fleuve Niger : vers une vision de développement durable.

Figure 2-2-50 Fleuve Niger et ses bassins

4) Biodiversité

Selon la liste rouge version 3.1 de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), il est probable qu'au total 39 espèces menacées d'extinction du Tableau 2-2-27 vivent dans les environs du site prévu (dans le périmètre d'environ 250 m du site⁵), à savoir 2 espèces de poisson, 12 espèces d'oiseau, 2 espèces de coquillage, 16 espèces de mammifère, 5 espèces de reptile et 2 espèces de plante. Parmi elles, l'existence de 10 espèces de mammifère (indiquées par ★ dans le tableau) a été évoquée par l'étude des mammifères menée entre 1996 et 1997 au parc national du Haut-Niger, ce qui laisse supposer qu'ils vivent également en dehors du parc.

⁵ Procédé technique de l'évaluation d'impact environnemental des routes (version 2012), Institut national pour la gestion des terres et des infrastructures, Ministère japonais du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme

Tableau 2-2-27 Espèces menacées d'extinction vivant probablement dans les environs du site prévu

Règne	Classe	Nom scientifique	Nom commun	Catégorie UICN
Animaux	Poissons	<i>Clarias laeviceps</i>	Poisson-chat	VU
		<i>Gobiocichla wonderi</i>	-	NT
	Oiseaux	<i>Gyps africanus</i>	Vautour à dos blanc	CE
		<i>Gyps rueppelli</i>	Vautour de Rüppell	CE
		<i>Necrosyrtes monachus</i>	Vautour charognard	CE
		<i>Polemaetus bellicosus</i>	Aigle martial	EN
		<i>Terathopius ecaudatus</i>	Bateleleur des savanes	EN
		<i>Bucorvus abyssinicus</i>	Bucorve d'Abyssinie	VU
		<i>Circaetus beaudouini</i>	Circaète de Beaudouin	VU
		<i>Neotis denhami</i>	Outarde de Denham	NT
		<i>Limosa limosa</i>	Barge à queue noire	NT
		<i>Circus macrourus</i>	Busard pâle	NT
		<i>Gallinago media</i>	Bécassine double	NT
		<i>Lanius senator</i>	Pie-grièche à tête rousse	NT
	Bivalves	<i>Pleiodon ovatus</i>	-	CE
		<i>Aspatharia pangallensis</i>	-	VU
	Mammifères	<i>Colobus polykomos</i> ★	Colobe à longs poils	EN
		<i>Smutsia gigantea</i> ★	Pangolin géant	EN
		<i>Phataginus tricuspis</i> ★	Pangolin à petites écailles	EN
		<i>Pan troglodytes</i> ★	Chimpanzé	EN
		<i>Rhinolophus guineensis</i>	Rhinolophe de Guinée	EN
		<i>Caracal aurata</i> ★	Chat doré d'Afrique	VU
		<i>Cercocebus atys</i>	Mangabey fuligineux	VU
		<i>Acinonyx jubatus</i>	Guépard	VU
		<i>Panthera pardus</i> ★	Léopard	VU
		<i>Eidolon helvum</i>	Roussette paillée africaine	NT
		<i>Hipposideros jonesi</i>	Phyllorine d'Afrique occidentale	NT
		<i>Cephalophus silvicultor</i> ★	Céphalophe à dos jaune	NT
		<i>Syncerus caffer</i> ★	Buffle d'Afrique	NT
		<i>Aonyx capensis</i> ★	Loutre à joues blanches	NT
		<i>Papio papio</i>	Babouin de Guinée	NT
		<i>Erythrocebus patas</i> ★	Patas	NT
	Reptiles	<i>Mecistops cataphractus</i>	Crocodile à nuque cuirassée	CE
<i>Osteolaemus tetraspis</i>		Crocodile nain	VU	
<i>Trionyx triunguis</i>		Tortue molle du Nil	VU	
<i>Python sebae</i>		Python de Seba	NT	
<i>Python regius</i>		Python boule	NT	
Plantes	Monocotylédones	<i>Raphia palma-pinus</i>	Palmier à raphia	NT
		<i>Raphia sudanica</i>	Raphia	NT

Note : Les espèces indiquées par ★ sont celles dont l'existence est évoquée par l'étude des mammifères menée entre 1996 et 1997 au parc national du Haut-Niger. Liste rouge UICN version 3.1, Catégories : En danger critique : CR, En danger : EN, Vulnérable : VU, Quasi-menacé : NT.

Source : UICN, Liste rouge des espèces menacées de l'UICN, version 2022-2. <https://www.iucnredlist.org>



Gyps africanus (CR)



Mecistops cataphractus (CR)



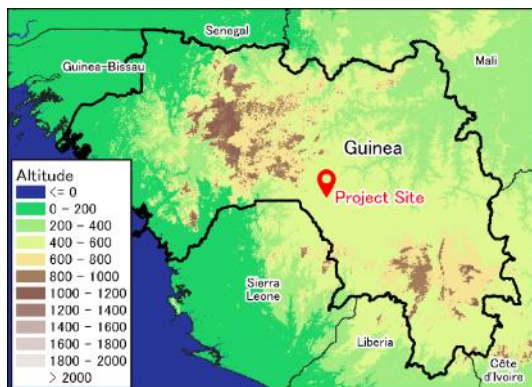
Raphia palma-pinus (NT)

Source : UICN, Liste rouge des espèces menacées de l'UICN, version 2022-2. < <https://www.iucnredlist.org>>

Figure 2-2-51 Espèces menacées d'extinction vivant probablement dans les environs du site prévu

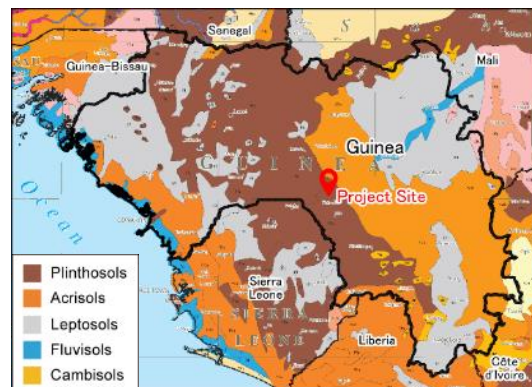
5) Topographie et géologie

Comme le montrent les Figure 2-2-52 et Figure 2-2-53, le site prévu présente des reliefs doux, et se situe sur une plaine de la vallée du fleuve Niger, à une altitude de 400-600 m, entourée des chaînes de montagnes de Daro au sud-est et de Fitaba au nord-est. La géologie de cette zone est classée en plinthosols, sols durs riches en fer et largement répandus en Afrique de l'Ouest. Les sols de la préfecture de Faranah sont composés de ferralites et d'alluvions. Celles-ci sont particulièrement présentes sur les flancs de coteau, offrant des terres propices à la culture du riz et du maïs.



Source : Établi par la mission d'étude de la JICA sur la base du MNT ASTER, NASA.

Figure 2-2-52 Topographie de la Guinée



Source : Centre européen de données sur les sols (ESDAC), 2013, Atlas des sols d'Afrique et carte des sols associée.

Figure 2-2-53 Géologie de la Guinée

(2) Mesures contre les pollutions

1) Qualité de l'air

Excepté la capitale Conakry, le système de suivi de la qualité de l'air n'est pas mis en place en Guinée, et la concentration de polluants n'est pas mesurée dans les environs du site du projet⁶. Étant donné qu'il n'existe pas d'usines émettrices de polluants autour du site, les principales sources de ceux-ci seraient les voitures en circulation.

2) Qualité de l'eau

Excepté la capitale Conakry, le système de suivi de la qualité de l'eau n'est pas mis en place en Guinée, et la surveillance de la qualité de l'eau du fleuve Niger se fait principalement à l'œil. En règle générale, la turbidité du fleuve augmente par l'introduction des boues et des sables pendant la saison des pluies, et le phénomène inverse se produit pendant la saison sèche.

3) Déchets

Selon le rapport de la Plateforme africaine des villes propres⁷, le volume de déchets en Afrique subsaharienne dont la Guinée ne cesse d'augmenter, alors que la plupart des pays africains ne disposent pas de budget suffisant pour leur gestion. D'autre part, plus de 90 % des déchets produits sont traités dans des décharges ou des sites d'enfouissement non gérés. En Guinée, l'Agence Nationale de l'Assainissement et de la Salubrité Publique (ANASP) est responsable de la gestion des déchets, mais comme dans d'autres pays africains, celle-ci présente des lacunes. La question des déchets est traitée de manière informelle et sporadique par les administrations locales⁸, mais la collecte est réalisée sur moins de 4 % des déchets, laissant, sans gestion correcte, une grande quantité de déchets ménagers et industriels dans les rues, les canaux et les caniveaux. Comme le montre la Figure 2-2-54, des déchets ordinaires sont illégalement déchargés sur les berges occidentales du pont Faranah.

⁶JICA (2018) Rapport de l'étude préparatoire pour le Projet de reconstruction d'un pont sur la route nationale N°3 en République de Guinée

⁷ ONU-Habitat. Plateforme africaine des villes propres (ACCP), Problème des déchets en Afrique, <https://unhabitat.org/ja/african-clean-cities-africas-waste-problems>

⁸ FENU. Pipeline à double clé : Gestion des déchets solides dans la ville de Mamou : <https://www.uncdf.org/article/6562/dual-key-pipeline-city-of-mamou-solid-waste-management>



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-54 Décharges illégales autour du site prévu

4) Pollution du sol

À proximité du site prévu pour le projet, il existe une station-service. Si des essences au plomb y étaient manipulées dans le passé, il pourrait y avoir des pollutions du sol dues au plomb et au benzène. D'autre part, les sols pourraient également être pollués par les décharges illégales susmentionnées.

5) Bruit et vibrations

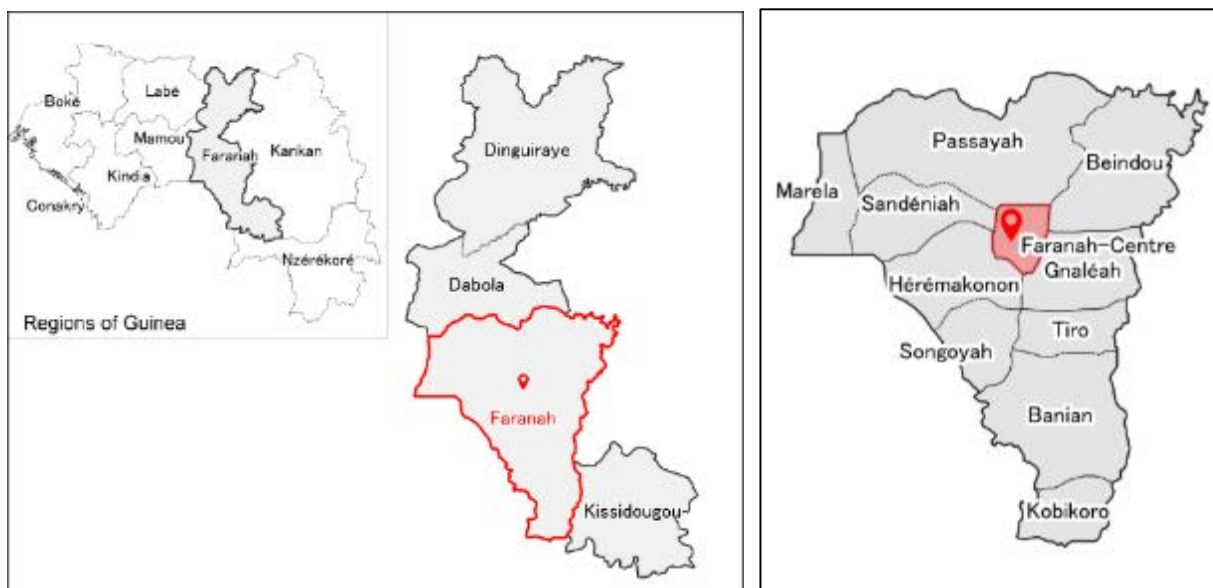
Excepté la capitale Conakry, le système de suivi n'est pas mis en place en Guinée. De plus, comme il est difficile de trouver des vibromètres et que les méthodes de mesure ne sont pas vulgarisées dans le pays, le bruit et les vibrations ne sont pas mesurés dans la région de Faranah où se trouve le site prévu⁹. Cependant, aucun établissement ou installation pouvant être source de bruit et vibrations n'a été identifié à cet endroit, ce qui laisse penser que ceux-ci proviennent principalement des voitures en circulation.

(3) Situation socio-économique

1) Division administrative et population

Sur le plan administratif, la Guinée est composée de 8 régions et de 34 préfectures. Le site prévu pour le projet se situe dans la ville de Faranah rattachée à la préfecture et à la région de même nom comme le montre la Figure 2-2-55 La ville de Faranah se divise en 12 quartiers, et le site prévu est situé dans les quartiers Aviation et Mosquée.

⁹ JICA (2018) Rapport de l'étude préparatoire pour le Projet de reconstruction d'un pont sur la route nationale N°3 en République de Guinée



Source : Institut National de la Statistique (INS), 2015, Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014.

Figure 2-2-55 Division administrative de la Guinée

Selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014 de l'Institut National de la Statistique (INS)¹⁰, la population de la ville de Faranah où se situe le site du présent projet est de 77 917 habitants. Du fait qu'aucun recensement n'est réalisé depuis 2014 en Guinée, les données ultérieures à cette année restent certes estimatives, mais le 3^{ème} Recensement Général de la Population et de l'Habitat évalue la population de la ville de 2023 à plus de 100 000 habitants.

Tableau 2-2-28 Évolution de la population des collectivités dans la préfecture de Faranah

Villes	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Banian	36 634	38 080	40 303	40 303	41 449	42 617	43 807	45 020	46 255	47 514	48 795	50 100
Beindou	16 630	17 286	18 296	18 296	18 816	19 346	19 886	20 437	20 998	21 569	22 151	22 743
Faranah-centre	77 917	80 994	85 722	85 722	88 158	90 642	93 174	95 754	98 382	101 058	103 784	106 560
Gnaléah	14 642	15 220	16 108	16 108	16 566	17 033	17 509	17 994	18 488	18 990	19 503	20 024
Hérémakonon	13 078	13 594	14 388	14 388	14 797	15 214	15 639	16 072	16 513	16 962	17 419	17 885
Kobikoro	13 909	14 458	15 302	15 302	15 737	16 180	16 632	17 093	17 562	18 040	18 526	19 022
Maréla	32 646	33 935	35 916	35 916	36 937	37 977	39 038	40 119	41 220	42 341	43 483	44 646
Passayah	19 862	20 646	21 851	21 851	22 472	23 106	23 751	24 409	25 078	25 761	26 455	27 163
Sandéniah	17 577	18 271	19 337	19 337	19 887	20 447	21 019	21 601	22 193	22 797	23 412	24 038
Songoyah	13 330	13 856	14 665	14 665	15 082	15 507	15 940	16 381	16 831	17 289	17 755	18 230
Tindo	5 052	5 224	5 529	5 529	5 687	5 847	6 010	6 176	6 346	6 519	6 694	6 873
Tiro	18 892	19 638	20 784	20 784	21 375	21 977	22 591	23 217	23 854	24 503	25 163	25 836
Total	282 183	293 217	310 217	310 218	318 981	327 912	337 016	346 294	355 742	365 366	375 164	385 145

Source : INS, 2015, Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014/ INS, 2017, Troisième Recensement Général de la Population et de l'Habitat.

¹⁰ Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014

2) Éducation

Parmi la population guinéenne de plus de 15 ans, les deux tiers des femmes (74,3 %) et plus de la moitié des hommes (55,8 %) n'ont jamais été scolarisés. Le taux de scolarisation est plus faible chez les femmes que chez les hommes avec respectivement 62 % et 67 % dans l'enseignement primaire, et 22,0 % et 32,2 % dans l'enseignement secondaire (2018). Cet écart se creuse à l'achèvement d'étude. En effet, la proportion des jeunes femmes âgées de 13 à 18 ans non scolarisées est passée de 51,2 % à 55,5 % entre 2012 et 2018 avec une tendance beaucoup plus forte dans le milieu rural (71,0 %) que dans les villes (34,8 %)¹¹. Les raisons invoquées concernent non seulement la pauvreté et la distance jusqu'à l'école, mais aussi le fait d'être femme et l'absence d'un environnement sûr et sain au sein de l'école.

Les Tableau 2-2-29 et Tableau 2-2-30 montrent respectivement le taux brut de scolarisation en Guinée par région et par niveau d'enseignement, et le taux d'alphabétisation par région selon le Rapport de l'Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019) de l'INS¹². Dans l'ensemble du pays, le taux brut de scolarisation s'améliore d'année en année, mais la situation de la région de Faranah est moins bonne qu'ailleurs avec 73,9 % dans l'enseignement primaire et 31,0 % dans l'enseignement secondaire. Le taux d'alphabétisation dans la région de Faranah est le plus bas de Guinée avec 35,7 % chez les hommes et 13,5 % chez les femmes pour un taux total de 23,2 %. Ce taux représente la population sachant lire et écrire en français et dans les langues locales et autres. Compte tenu du contexte historique lié à la souveraineté française, le français est la langue officielle. Ainsi, comme le montre le Tableau 2-2-31, la plupart des alphabétisés savent lire et écrire en français, mais très peu en langues locales. En effet, à Faranah, la langue de 81,2 % des alphabétisés est le français contre 2,4 % pour les langues locales et 16,4 % pour d'autres langues¹³. Par ailleurs, la ville de Faranah dispose de 60 écoles primaires, de 3 collèges et de 2 lycées. Le nombre d'élèves du primaire s'élève à 18 151, dont 8 088 filles. La plupart des établissements ne sont pas clôturés, ce qui s'ajoute à d'autres problèmes comme la mise en place des toilettes et des points d'eau.

Tableau 2-2-29 Taux brut de scolarisation par région (%)

Régions	Enseignement primaire			Enseignement secondaire		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Boké	105,7	102,1	103,8	60,4	43,0	52,5
Conakry	126,9	124,3	125,5	101,7	77,6	88,4
Faranah	84,7	61,4	73,9	40,8	21,3	31,0
Kankan	86,0	63,1	75,0	35,2	11,9	21,3
Kindia	113,9	92,0	102,8	58,2	44,5	51,4
Labé	89,2	82,4	85,7	28,3	31,9	30,1
Mamou	105,1	104,3	104,7	45,3	24,9	34,1
Nzérékoré	100,8	98,7	99,9	54,3	33,0	44,3
Guinée	100,9	90,9	96,0	56,3	37,8	46,7

Source : INS, 2020, Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019).

¹¹ Groupe Banque mondiale (2022), *UNLOCKING WOMEN'S AND GIRLS' POTENTIAL, The status of women and girls relative to men and boys in Guinea, GUINEA GENDER ASSESSMENT - AN EXECUTIVE SUMMARY* (LIBÉRER LE POTENTIEL DES FEMMES ET DES FILLES, Le statut des femmes et des filles par rapport aux hommes et aux garçons en Guinée, ÉVALUATION DE L'ÉGALITÉ DU GENRE – RÉSUMÉ EXÉCUTIF) :

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099050423114031169/pdf/P175658041109307c0901803b4a15ca6172.pdf>

¹² INS (2020), Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019)

¹³ INS (2022), Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019), p.169

Tableau 2-2-30 Taux d’alphabétisation en Guinée par sexe chez les plus de 15 ans (%)

Régions	Hommes	Femmes	Total
Boké	60,3	24	40,5
Conakry	82,0	62,4	72,1
Faranah	35,7	13,5	23,2
Kankan	42,1	18,1	29,3
Kindia	53,0	25	37,4
Labé	37,6	17,7	24,7
Mamou	58,2	29,1	40,3
Nzérékoré	46,4	19,1	31,3
Guinée	54,4	27,7	39,6

Source : INS, 2020, Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019).

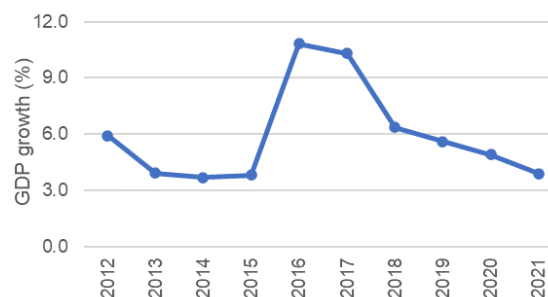
Tableau 2-2-31 Répartition des langues d’alphabétisation chez les alphabétisés en Guinée (%)

Régions	Français	Langues locales	Autres	Total
Boké	70,1	1,1	28,9	100,0
Conakry	75,9	8,1	16,0	100,0
Faranah	81,2	2,4	16,4	100,0
Kankan	71,9	4,3	23,8	100,0
Kindia	79,7	4,0	16,2	100,0
Labé	80,3	3,8	15,9	100,0
Mamou	46,7	1,2	52,1	100,0
Nzérékoré	91,6	1,8	6,6	100,0
Guinée	75,5	4,6	19,9	100,0

Source : INS, 2020, Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019).

3) Économie

En 2021, le produit intérieur brut (PIB) par habitant de la Guinée était de 1 198,6 USD. Sa croissance est montrée à la Figure 2-2-56. Selon l’Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019) de l’INS, le PIB a enregistré une croissance moyenne de 6 % au cours des dix dernières années malgré une tendance baissière constatée dernièrement. Du fait de l’épidémie de Covid-19, la croissance économique a chuté jusqu’à 3,9 % en 2021 avec des perspectives difficiles accentuées par les impacts de la guerre en Ukraine et une situation politique instable¹⁴. D’autre part, l’inflation¹⁵ demeure à des niveaux élevés atteignant 12,6 % en 2021 et 10,5 % en 2022.



Source : Banque mondiale, 2022, Données sur les comptes nationaux de la Banque mondiale.

Figure 2-2-56 Croissance du PIB en Guinée

¹⁴ Ministère japonais des affaires étrangères. (2023). Données de base sur la République de Guinée, <https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/guinea/data.html#section1>

¹⁵ Banque mondiale, (2023), Inflation, prix à la consommation (% annuel) <https://data.worldbank.org/indicator/FP.CPI.TOTL.ZG?end=2022&locations=GN&start=2005&view=chart>

La principale industrie de la ville de Faranah est l'agriculture, secteur dans lequel travaillent 90 % de ses habitants. Les cultures réalisées sur les plaines d'inondation du fleuve Niger sont les céréales (riz, fonio, maïs, millet, sorgho, etc.), les tubercules (pomme de terre, manioc, etc.), les légumes secs (arachide, pois, etc.), le maraîchage et les arbres fruitiers (mangue, orange, avocat, etc.) L'élevage est également une industrie importante dans la ville, où les bovins, les ovins, les caprins et les volailles sont élevés pour leurs viandes et produits laitiers. D'autre part, il existe au cœur de la ville un marché central où sont vendus des denrées alimentaires et une grande variété de produits, ce qui en fait un centre de commerce de la ville.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-57 Champ de maïs autour du site du projet



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-58 Pâturage autour du site du projet

4) Vie et moyens de subsistance

Le Tableau 2-2-32 montre le taux d'emploi par région et par type d'activité en Guinée. Selon l'Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019) de l'INS, les dépenses annuelles des ménages de Faranah s'élevaient à 24 644 443 GNF en 2019, ce qui est inférieure à la moyenne nationale de 30 162 798 GNF. Dans cette région, plus de 70 % des habitants gagnent leur vie dans le secteur primaire tel que l'agriculture, l'élevage et la pêche, et peu de monde dans le tertiaire tel que la restauration, l'hôtellerie ou d'autres services. Le taux de chômage par région en Guinée est présenté au Tableau 2-2-33. Dans la région de Faranah, la moyenne s'établit à environ 3 %, avec 3,3 % chez les hommes et 2,7 % chez les femmes, ce qui est plus bas par rapport aux autres régions. En Guinée, le chômage augmente en fonction du niveau d'étude, et ceci semble expliquer la faible proportion de chômeurs dans cette région où le taux brut de scolarisation est bas. D'autre part, dans les environs du site du projet, des commerces tels que des petites boutiques et des cafés longent la route avec la présence d'un marché permanent et d'une station-service. Les maïs sont cultivés sur les terrains du côté est du pont. Par ailleurs, certains habitants pratiquent également la chasse.

Il existe un réseau d'alimentation en eau dans la ville de Faranah, et la société des eaux contiguë à l'emprise du présent projet sert de station de pompage et de traitement de l'eau provenant du fleuve Niger. Par contre, il n'existe pas de réseau d'assainissement. L'électricité est distribuée par le barrage hydroélectrique de Tinkisso situé à Dabola.

Tableau 2-2-32 Taux de chômage par région et par activité (%)

Régions	Agriculture	Élevage, agriculture	Industrie de forage	Autres industries	BTP	Commerce	Restauration, hôtellerie	Transport, télécommunication	Éducation, santé	Services des particuliers	Autres services
Boké	44,2	6,7	5,7	10,6	2,0	15,8	0,8	4,3	2,7	3,8	3,3
Conakry	0,2	0,9	0,2	19,1	4,9	32,1	2,1	8,5	6,6	9,0	16,6
Faranah	69,4	3,0	0,8	7,9	1,2	10,3	0,1	1,6	2,4	1,8	1,5
Kankan	42,6	3,7	20,0	7,6	1,0	17,1	0,5	1,9	2,3	1,8	1,7
Kindia	47,9	2,8	0,7	11,3	4,3	17,8	0,9	4,6	4,3	3,1	2,5
Labé	71,1	5,0	0,1	7,8	1,5	6,3	0,6	2,7	2,0	1,5	1,2
Mamou	62,6	12,0	0,0	7,0	0,6	9,2	0,8	2,1	1,9	2,9	1,2
Nzérékoré	59,2	3,0	0,8	6,5	1,5	17,4	0,8	2,7	3,0	3,8	1,3
Guinée	46,2	4,0	4,8	10,0	2,2	17,2	0,9	3,7	3,3	3,6	4,1

Source : INS, 2020, Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019).

Tableau 2-2-33 Taux de chômage par région et par sexe (%)

Régions	Hommes	Femmes	Total
Boké	4,4	6,3	5,2
Conakry	5,7	5,9	5,8
Faranah	3,3	2,7	3,0
Kankan	1,5	3,4	2,3
Kindia	5,3	8,8	7,0
Labé	1,4	3,6	2,6
Mamou	4,3	2,2	3,2
Nzérékoré	1,6	2,4	2,0
Guinée	4,4	5,4	4,9

Source : INS, 2020, Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019).



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-59 Station-service située dans le site du projet



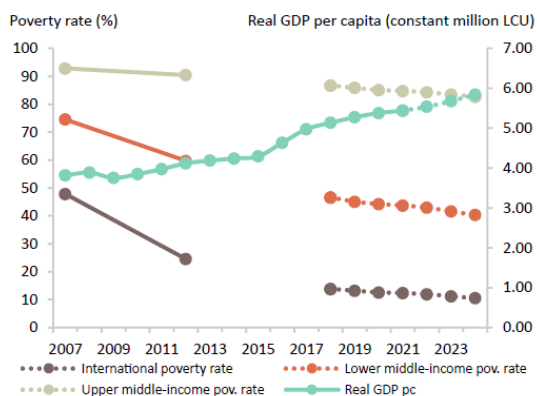
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-60 Boutiques sur le trottoir autour du site du projet

5) Personnes socialement vulnérables

① Pauvreté

Comme le montre la Figure 2-2-61, la pauvreté s'améliore d'année en année en Guinée. Le taux de pauvreté de la région de Faranah selon le rapport de l'Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019) de l'INS (Tableau 2-2-34) est d'environ 64 %, l'un des taux les plus élevés du pays.



Source : Banque mondiale, 2023, *Poverty & Equity and Macroeconomics, Trade & Investment Global Practices* (Pratiques mondiales en matière de pauvreté et d'équité, de macroéconomie, de commerce et d'investissement).

Figure 2-2-61 Évolution du taux de pauvreté en Guinée

② Égalité de genre

Le gouvernement guinéen mène différentes activités visant à encourager l'égalité de genre, mais il reste encore d'importants défis. Parmi ceux-ci, il existe une disparité entre les hommes et les femmes due au contexte social et historique en matière de scolarisation et de droits. De plus, le taux général d'emploi des femmes est inférieur à celui des hommes. D'autre part, l'excision des femmes constitue l'un des défis en matière de genre en Guinée.

③ Droits de l'enfant

Le Code de l'enfant et le Code du travail guinéens fixent l'âge d'admission au travail à 16 ans et celui au travail dangereux à 18 ans. Comme le présente le Tableau 2-2-35, 30,5 % des enfants de 5 à 11 ans et 21,2 % des 12 à 14 ans sont contraints à travailler ou à exercer le travail domestique, ce qui constitue l'une des raisons de perte d'opportunités à l'éducation.

Tableau 2-2-35 Proportion du travail des enfants (5 à 14 ans) en Guinée (%)

Âges	Hommes	Femmes	Total
5 à 11 ans	31,1	29,8	30,5
12 à 14 ans	20,7	21,6	21,2

Source : Explorateur ILOSTAT, 2021, Département des statistiques de l'OIT.

6) Populations autochtones et minorités ethniques

Il existe en Guinée 24 tribus, à savoir les Peuls (33,4 %), les Malinkés (29,4 %), les Soussous (21,2 %), et les 16 % restants sont constitués de Kpellés, de Kissis, de Zialos, de Tomas, etc. Chacun de ces tribus possède leurs propres culture et langue, et réside à des lieux spécifiques. Dans la ville de Faranah, habitent des Sankaras, des Djalonkés, des Malinkés, des Peuls, des Koranko, des Gurzés, des Toma et des Kissi. Aucune population autochtone n'habite dans les environs du site du projet.

Tableau 2-2-34 Taux de pauvreté par région (%)

Régions	Taux de pauvreté (%)
Boké	46,4
Conakry	15,7
Faranah	63,9
Kankan	30,5
Kindia	59,5
Labé	66,0
Mamou	44,7
Nzérékoré	45,6
Moyenne	43,7

Source : INS, 2020, Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019).

7) Utilisation de l'eau

À côté du site du projet, il y a une station d'épuration qui pompe et traite l'eau provenant du fleuve Niger pour être utilisée dans la vie quotidienne. D'autre part, le fleuve est un lieu de lavage du linge et de baignade pour les populations locales, et son eau est utilisée pour l'arrosage ou pour la cuisson des briques.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-62 Station d'épuration à côté du site du projet



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-63 Lavage du linge par des habitants dans le fleuve Niger

8) Infrastructures et services sociaux

Le site prévu est directement adjacent à un centre de formation professionnel, alors qu'un collège se trouve à proximité. Les entretiens tenus avec les organismes locaux montrent qu'il existe dans la ville des établissements d'enseignement, à savoir 180 écoles dont 171 publiques et 9 privées, un centre de formation professionnelle, une école nationale de la santé, une école normale des instituteurs et un établissement d'enseignement supérieur. Par ailleurs, l'Hôpital régional de Faranah se trouve au cœur de la ville. En ce qui concerne les infrastructures de transport, la route nationale N°2 traverse la ville du sud jusqu'au centre pour atteindre Conakry, tandis que la route nationale N°19 relie le centre-ville au nord. D'autre part, l'aéroport de Faranah, qui dispose d'une piste de 2 350 m, se trouve à 1 km à l'ouest du site prévu, mais il n'est pas desservi par des vols réguliers.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-64 Centre de formation professionnel dans les environs du site du projet



Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Projet de reconstruction du pont Faranah de la route nationale N°2 sur le fleuve Niger en République de Guinée.

Figure 2-2-65 Hôpital régional de Faranah

9) Organisation sociale

En Guinée, les différentes populations ethniques ont leurs traditions, cultures et coutumes, qui accordent une grande importance à la famille et aux relations parentales. Ainsi, dans la vie quotidienne, ils se soutiennent mutuellement au sein de leur famille et de leur cercle parental en partageant également des responsabilités. Dans les communautés locales, les activités agricoles et culturelles, les cérémonies de mariage et d'enterrement et les rites religieux sont considérés comme événements majeurs. Ainsi, leurs membres attachent lors de ces occasions beaucoup d'importance à l'entraide telle que la solidarité, la coopération et la participation collective. Les chefs de tribu sont choisis parmi les anciens, et leur appréciation est nécessaire dans les processus de prise de décision.



Source : CERE (2023). EIES. Projet de reconstruction du pont Faranah de la route nationale N°2 sur le fleuve Niger en République de Guinée.

Figure 2-2-66 Grande mosquée de Faranah

Les milieux urbains disposent d'une propre organisation sociale bien développée. Ainsi, il existe dans la ville de Faranah des organismes et des associations basées sur la communauté telles que des organismes de jeunes, des groupes de femmes, des associations culturelles, des coopératives agricoles, pour répondre aux besoins et aux bénéfices des communautés et des groupes d'intérêt donnés.

10) Religions et patrimoines culturels

Environ 85 % des Guinéens pratiquent l'islam, alors que près de 8 % sont chrétiens et environ 7 % de la population adhère à des religions autochtones¹⁶. 98 % des habitants de la ville de Faranah sont musulmans. À 1,2 km à l'est du site du projet se trouve la Grande mosquée de Faranah. Elle représente aux musulmans locaux un lieu de culte, qui revêt un rôle culturel essentiel en tant que centre de rassemblement pour les rites religieux, les événements locaux et les fêtes musulmanes. Par ailleurs, à proximité de la zone cible du projet, il n'existe pas de lieux classés en patrimoines culturels.

11) Environnement de travail

L'environnement de travail en Guinée est confronté à beaucoup de défis, notamment « le travail de l'enfant », « le travail à faible productivité » et « le travail dans le secteur informel ». Comme le montre le Tableau 2-2-36, la productivité du travail est particulièrement faible en Guinée même par rapport à celle de l'Afrique subsaharienne qui est considérée comme étant peu élevée à l'échelle mondiale. L'une des raisons semble être liée à la faible productivité de l'agriculture, qui est la principale industrie du pays.

¹⁶ Département d'État américain, 2022, 2021 Rapport sur la liberté religieuse internationale : Guinée : <https://www.state.gov/reports/2021-report-on-international-religious-freedom/guinea/>

Tableau 2-2-36 Productivité du travail en Guinée

Productivité du travail	Guinée	Afrique subsaharienne
Productivité par travailleur (en parité des pouvoirs d'achat (PPA))	9 208,5	10 241,3
Productivité par heure travaillée (en parité des pouvoirs d'achat (PPA))	4,3	5,5

Source : Explorateur ILOSTAT, 2021, Département des statistiques de l'OIT.

Le Tableau 2-2-37 montre la proportion des travailleurs évoluant dans le secteur informel en Guinée, avec la région de Faranah affichant le taux le plus élevé du pays, qui atteint 98,5 %. Leur contribution à l'économie guinéenne est certes importante, mais en général, ils perçoivent des revenus bas sans pouvoir bénéficier de la sécurité sociale, ce qui les place dans une vulnérabilité.

Tableau 2-2-37 Proportion des travailleurs dans le secteur informel par région et par sexe (%)

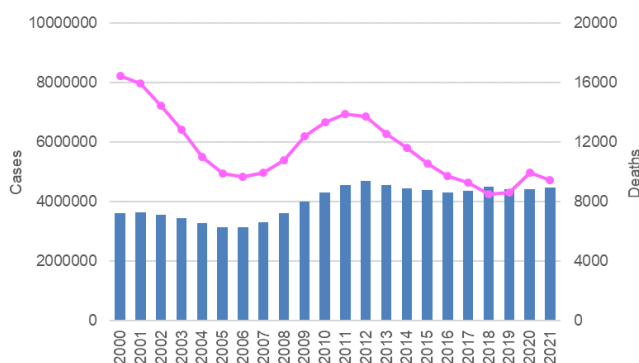
Régions	Hommes	Femmes	Total
Boké	92,5	98,5	95,1
Conakry	78,3	92,0	84,5
Faranah	97,8	99,3	98,5
Kankan	94,9	99,1	96,8
Kindia	92,2	97,9	94,9
Labé	97,3	98,7	98,2
Mamou	95,5	99,6	97,8
Nzérékoré	95,0	97,7	96,2
Guinée	91,8	97,6	94,5

Source : INS, 2020, Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (2018/2019).

12) Maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA

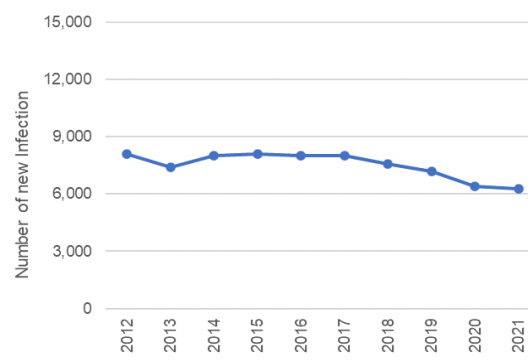
Les populations ayant accès aux services de santé sont limitées en Guinée, augmentant ainsi la mortalité infantile comme le montre le Tableau 2-2-38. D'autre part, le paludisme est l'une des principales causes de décès dans le pays. Selon un rapport de 2022 de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), malgré une tendance à la baisse ces dernières années, 4,5 millions de personnes ont été infectées en 2021 avec plus de 9 400 décès. L'infection par le virus de l'immunodéficience humaine (VIH) est également un problème très sérieux. Selon les estimations de l'ONUSIDA¹⁷, environ 6 300 nouveaux cas ont été recensés en 2021, bien que le nombre de cas ait connu une légère diminution ces dernières années. Par ailleurs, les entretiens avec les organismes locaux révèlent que la ville de Faranah dispose de 4 établissements de santé. Mais ceux-ci s'avèrent insuffisants pour répondre aux besoins des habitants, tandis que le faible approvisionnement en électricité limite les soins de santé qu'ils peuvent offrir, en particulier pour les femmes enceintes. Outre le manque de personnel de santé et d'équipement médical, l'amélioration de la qualité de vie est un défi pour la ville de Faranah.

¹⁷ <https://unids.org/en/regionscountries/countries/guinea>



Source : Organisation mondiale de la santé (OMS), 2022, Rapport 2022 sur le paludisme dans le monde, Appendice 4-F.

Figure 2-2-67 Nombre de personnes infectées par le paludisme et de décès



Source : ONUSIDA, 2021, Statistiques globales du VIH & SIDA.

Figure 2-2-68 Nouveaux cas d'infections par le VIH en Guinée

Tableau 2-2-38 Indicateurs de soins de santé

Description	Pourcentage
Mortalité néonatale (estimation 2021)	31,1 décès / 1 000 naissances
Mortalité infantile (estimation 2021)	63,8 décès / 1 000 naissances
Mortalité des moins de 5 ans (estimation 2021)	98,7 décès / 1 000 naissances
Mortalité maternelle (2022)	576 décès / 100 000 accouchements
Taux de fécondité des adolescentes (15 à 19 ans) (2022)	114,8 personnes / 1 000 accouchements
Nombre de décès dus à la tuberculose	2 100 décès
Nombre de médecins pour 10 000 personnes (2018)	2,22 médecins
Pourcentage du PIB consacré à la santé (2020)	4,04 %

Source : Programme des Nations unies pour le développement (2022) Rapport sur le développement humain 2021-2022/ Fonds d'urgence international des Nations unies pour l'enfance (2022) Estimations sur la mortalité infantile et la mortinaissance/ OMS (2022). OBSERVATOIRE MONDIAL DE LA SANTÉ *Explore a world of health data* (Explorer un monde de données de santé).

13) Accidents

Malgré sa largeur étroite de 3,5 m, des croisements de voitures et de véhicules à deux roues sont observés sur le pont actuel de Faranah, qui est par ailleurs empruntés par des écoliers, soulignant ainsi la nécessité d'améliorer la sécurité des usagers.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-69 Croisement des véhicules sur le pont Faranah

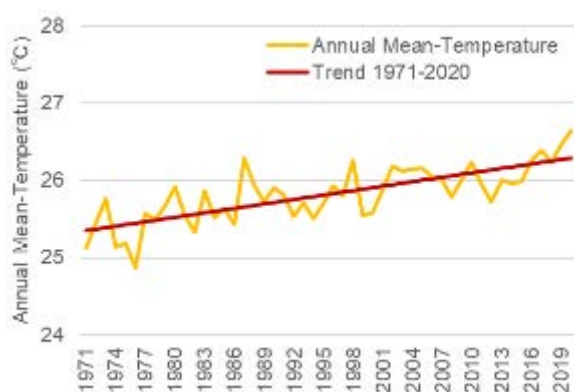


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-70 Passage des écoliers

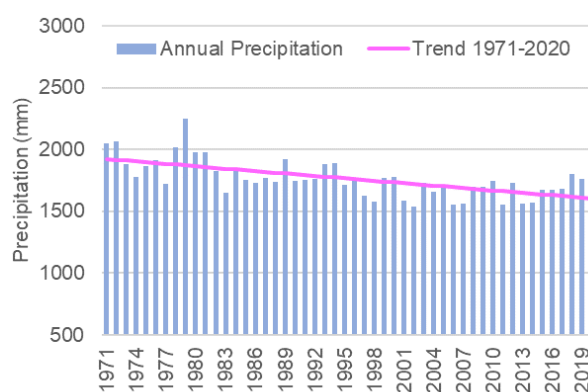
14) Changement climatique

Le rapport publié en 2021 par l'Organisation météorologique mondiale (OMM) concernant les risques liés au changement climatique en Afrique affirme l'élargissement de celui-ci le continent africain, y compris la Guinée. Selon le Portail des connaissances sur les changements climatiques, les températures moyennes annuelles des 50 dernières années montrent une tendance à la hausse comme le démontrent les Figure 2-2-71 et Figure 2-2-72. Une augmentation des températures moyennes pourrait entraîner une baisse de productivité du riz et du blé, ce qui aurait probablement de grands impacts sur la Guinée où l'agriculture constitue une industrie principale. D'autre part, si le pays connaît depuis 50 ans une baisse des précipitations annuelles moyennes et un raccourcissement de la saison des pluies, l'intensité des précipitations à court terme continue de s'accroître. Par conséquent, des sécheresses et des inondations sont à craindre en raison de ces modifications.



Source : Portail des connaissances sur les changements climatiques, 2022, *Trends and Significant Change against Natural Variability* (Tendances et changements significatifs par rapport à la variabilité naturelle).

Figure 2-2-71 Températures moyennes annuelles des 50 dernières années en Guinée



Source : Portail des connaissances sur les changements climatiques, 2022, *Trends and Significant Change against Natural Variability* (Tendances et changements significatifs par rapport à la variabilité naturelle).

Figure 2-2-72 Précipitations moyennes annuelles des 50 dernières années en Guinée

2-2-3-3 Systèmes et organisations relatifs aux considérations environnementales et sociales

(1) Lois relatives aux considérations environnementales et sociales

Les lois et réglementations relatives aux considérations environnementales et sociales en Guinée sont les suivantes.

Tableau 2-2-39 Principales lois et réglementations relatives aux considérations environnementales et sociales en Guinée

Désignation	N° de loi et réglementation (année)
Charte de la transition	Du 21 septembre 2021
Codification des études d'impact sur l'environnement	Décret n°199/PRG/SGG/89 du 18 novembre 1989
Code foncier et domanial	Ordonnance n°92/019 du 30 mars 1992
Code de l'eau	Loi L/94/005/CTRN du 14 février 1994
Loi sur la santé publique	Loi L/97/021/AN du 19 juin 1997

Désignation	N° de loi et réglementation (année)
Code forestier	Loi L/2017/060/AN du 22 juin 1999
Code minier	Loi L/2011/006/CNT du 9 septembre 2011 Partiellement modifié par la Loi L/2013/053/CNT du 8 avril 2013
Code de l'enfant	Loi L/2008/011/AN du 19 août 2008
Code du travail	Loi n°L/2014/072/CNT du 10 janvier 2014
Code des collectivités locales	Loi L/2017/040/AN du 26 mai 2017
Code de protection de la faune sauvage et de réglementation de la chasse	Loi n° 2018/0049/AN du 20 juin 2018
Code civil	Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019
Code de l'environnement	Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019
Codification des études d'impact sur l'environnement	Arrêté A/2022/1646/MEDD/CAB/SGG du 25 juillet 2022 Arrêté A/2023/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

1) Qualité de l'air

L'article 65 du « Code de l'environnement (L/2019/0034/AN) » stipule que toute personne physique ou morale possédant, exploitant ou utilisant des immeubles, établissements agricoles et d'élevage, industriels, commerciaux ou artisanaux, des véhicules ou tout autre objet, a l'obligation de la préservation de la qualité de l'air et de l'atmosphère, et doit respecter les normes techniques en vigueur relatives aux émissions dans l'air. L'article 66 précise qu'il est interdit d'émettre directement ou indirectement dans l'air, de la suie, de la poussière ou du gaz toxique, corrosif ou radioactif ou toutes autres substances chimiques de nature à générer une pollution atmosphérique au-delà des limites fixées par voie réglementaire. D'autre part, l'article 67 interdit également de produire, d'importer, de vendre et d'utiliser des substances susceptibles d'altérer la qualité de l'air ou d'appauvrir la couche d'ozone.

2) Eaux de surface et eau souterraines

« Le Code de l'eau (L/94/005/CTRN) » stipule la gestion rationnelle des ressources en eau. Article 4 : Toute personne a un droit d'accès inaliénable aux ressources en eau et un droit de les utiliser à des fins domestiques. Article 20 : L'approvisionnement en eau potable jouit d'une priorité absolue par rapport à toute autre utilisation. Article 23 (3) et (5) : Toutes recherche et exploitation des eaux souterraines sont assujetties à l'autorisation préalable du gouvernement, et tout opérateur à l'obtention d'une licence de forage du gouvernement. Article 26 : L'implantation d'ouvrages dans le lit majeur d'un cours d'eau navigable, ou dans une zone inondable est soumise à une autorisation délivrée conjointement par les ministères chargés respectivement de l'hydraulique et des transports. Article 30 : Les déversement, écoulement, rejet, dépôt direct ou indirect d'eau ou de matières susceptibles d'altérer la qualité des eaux superficielles et souterraines sont réglementés, tandis que le contrôle de la qualité des eaux réceptrices et des déversements est effectué. Articles 31 et 32 : Tout déversement pouvant entraîner une pollution des eaux est soumis à une autorisation préalable des ministères chargés de la préservation de l'environnement et des ressources en eau.

La qualité de l'eau est fixée par les articles 48 à 67 de la section 1 du « Code de l'environnement (L/2019/0034/AN) », qui interdisent ou réglementent les déversements et les écoulements et dépôts directs et indirects pouvant provoquer une pollution des eaux continentales, ainsi que les activités pouvant avoir des impacts sur la qualité de l'eau sur les lieux de prise d'eau et dans leurs environs. Ces articles fixent également les normes de rejets tout en stipulant qu'il est nécessaire de mettre en place préalablement des dispositifs d'épuration ou de traitement, et d'obtenir une autorisation des organismes responsables.

3) Gestion des déchets

Les orientations et les politiques en matière de gestion des déchets sont élaborées, mais il n'existe pas de lois et réglementations spécifiques. Le « Code de l'environnement (L/2019/0034/AN) » stipule qu'il est nécessaire de traiter les déchets afin de prévenir des risques sur l'environnement et la santé de l'homme, et interdit les rejets dans les eaux douces et maritimes sauf approbation préalable des autorités responsables de l'environnement. En matière de déchets, les articles 103 à 119 fixent les dispositions suivantes :

Article 103 : Tous les déchets, de quelle que nature que ce soit, doivent être collectés et éliminés de manière respectueuse de l'environnement afin de prévenir leurs effets nocifs sur la santé de l'homme, les ressources naturelles, la faune, la flore et la qualité de l'environnement. Article 104 : L'élimination des déchets dans les eaux continentales et les eaux maritimes sous juridiction guinéenne est soumise à une autorisation préalable, dans le cas où elle pourrait entraîner des effets. Article 105 : La production de déchets sera réduite. Article 106 : Les modalités de gestion des déchets nocifs et spéciaux doivent suivre les règlements fixés par le gouvernement. Les responsabilités des collectivités locales sont les suivantes. Article 107 : En ce qui concerne les déchets ménagers, des solutions techniques, telles que le compostage, seront définies. Les collectivités locales veillent à ce qu'il n'y ait pas de dépôts anarchiques. Lorsque l'auteur de ceux-ci n'est pas identifié, elles en assurent l'élimination avec le concours des services compétents des régions ou des sociétés. Article 108 : Les personnes qui produisent des déchets sont tenues de les éliminer de manière appropriée, sur autorisation des collectivités compétentes et sous la surveillance des collectivités et des experts ou techniciens. Le dépôt des déchets doit se faire dans des décharges agréées faisant l'objet de contrôles périodiques et respecter les normes techniques d'aménagement des décharges. Article 109 : Les déchets sont collectés, ramassés et transportés sauf à Conakry et dans 4 grandes villes des régions naturelles (Kindia, Labé, Kankan et Nzérékoré). La collecte, le ramassage et le transport aux dépôts doivent être effectués par les collectivités locales. Article 110 : Les collectivités locales est tenu d'effectuer la collecte, le transport et l'élimination des déchets dans un délai fixé par voie réglementaire en concertation avec les opérateurs agréés. Article 112 : Lorsque des déchets sont abandonnés ou traités contrairement aux prescriptions du présent code, les contrevenants notifiés doivent les éliminer immédiatement. Article 114 : Il est interdit de traiter les déchets dangereux dans des lieux autres que les décharges autorisées. Article 115 : Les déchets nocifs doivent être éliminés sur place suivant leur toxicité, et sont soumis à la gestion et à la surveillance de l'État.

D'autre part, la « Loi sur la santé publique (L97/021/97) » stipule les dispositions suivantes. Article 52 : Le rejet et l'enfouissement des déchets solides ménagers ou industriels, de quelle que forme que ce soit, sont interdits. Article 53 : Les déchets industriels et les déchets spéciaux produits par les hôpitaux doivent être traités suivant les réglementations.

Les organismes responsables des déchets solides sont le Ministère de l'Eau et de l'Assainissement et l'Agence Nationale de l'Assainissement et de la Salubrité Publique (ANASP). Pour le présent projet, les organismes en charge sont la Direction de l'environnement et du développement durable de la préfecture de Faranah et la ville de Faranah.

Par ailleurs, la Guinée, qui a ratifié la Convention de Bâle et la Convention de Bamako, interdit toute importation des déchets dangereux.

4) Réserves naturelles

L'article 11 du « Code de protection de la faune sauvage et de réglementation (loi n°2018/0049/AN) » classe les aires protégées selon les critères de l'UICN en catégories suivantes : les réserves naturelles intégrales (Ia), les zones naturelles (Ib), les parcs nationaux (II), les monuments ou éléments naturels (III), les aires de gestion des habitats ou des espèces (IV), les paysages protégés (V), et les aires protégées des ressources naturelles (VI). D'autre part, l'article 26 stipule que toute aire protégée doit comporter une zone tampon, tandis que l'article 27 précise que toutes activités humaines compatibles avec les objectifs de protection sont autorisées dans les zones tampons, notamment l'exercice des droits d'usage des utilisateurs.

En ce qui concerne « les parcs nationaux » dont fait partie le parc du Haut-Niger situé à proximité du site du présent projet, des restrictions sont définies dans l'article 16. Elles concernent l'abattage et la capture des animaux, les actes susceptibles de dégrader la végétation spontanée, les exploitations forestière, agricole, halieutique et minière, le pâturage d'animaux domestiques, la construction d'infrastructures (sauf les travaux relatifs à la surveillance du parc), etc. Il est également précisé que les parcs nationaux englobent les 4 zones suivantes.

- i. Zone intégralement protégée (ZIP) où toute activité humaine n'est autorisée sauf les recherches scientifiques et l'observation de la beauté de la nature.
- ii. Zones relatives aux zones tampons
- iii. Zone d'intérêt cynégétique (ZIC) pour les activités de la chasse organisées sous la surveillance du parc pour l'intérêt des populations locales.
- iv. Zone agricole et forestière (ZAF) qui peut être utilisée pour l'exploitation des ressources et un développement durable, et dans laquelle les populations locales réalisent les activités ordinaires pour le développement local tout en bénéficiant si possible des appuis scientifiques, techniques, matériels, financiers, etc.

Par ailleurs, les parcs nationaux relèvent du MEDD, et sont gérés par l'Office Guinéen des parcs nationaux dont le premier responsable est l'officier du parc.

5) Biodiversité

L'article 74 du « Code de l'environnement (L/2019/0034/AN) » précise qu'il est nécessaire d'établir une liste de la faune et de la flore et un plan de préservation des habitats et des espèces, et de vérifier les espèces menacées pour les projets de développement pouvant avoir des impacts sur la biodiversité et les espèces menacées d'extinction.

L'article 56 du « Code de protection de la faune sauvage et de réglementation (loi ordinaire n°2018/0049/AN) » stipule que « tous les animaux sauvages particulièrement rares ou menacés d'extinction, sont intégralement protégés sur toute l'étendue du territoire national. » Le code précise par ailleurs dans son article 57 la liste des espèces protégées comme suit : (i) les espèces de l'Annexe I de la Convention CITES, (ii) les espèces classées en danger critique (CR) et en danger (EN) de la liste rouge de l'UICN, (iii) les espèces classées des espèces migratrices en danger à l'Annexe I de la Convention internationale sur les espèces migratrices (CMS), et (iv) les espèces figurant à la colonne A du Tableau I de l'Accord sur les oiseaux migrateurs Afrique-Eurasie (AEWA). Quant à l'article 58, il stipule « qu'il est formellement interdit de chasser, de capturer, de détenir et de vendre les animaux sauvages figurant sur la liste des espèces intégralement protégées ainsi que de ramasser les œufs des animaux sauvages ovipares (y compris leurs trophées ou dépouilles). »

D'autre part, le « Code forestier (loi L/2017/060/AN) » fixe les principes de base de la gestion et du développement durables des ressources forestières, et définit différents règlements y afférents en vue de leur préservation et de leur développement. Selon son article 79, tout abattage d'arbres dans les collectivités rurales est soumis à une autorisation sauf pour ceux présents sur les terrains clôturés et attenants aux bâtiments résidentiels, industriels, commerciaux et administratifs. En revanche, dans les zones urbaines, l'abattage d'arbres est soumis à une autorisation sans exception. En ce qui concerne l'abattage d'arbre, et les zones déboisées, l'article 131 exige également un reboisement suivant les règles relatives à l'assistance à la régénération naturelle ou à la gestion de l'écosystème.

(2) Conventions internationales relatives aux considérations environnementales et sociales

Les conventions internationales relatives aux considérations environnementales et sociales en Guinée sont les suivantes.

Tableau 2-2-40 Principales conventions relatives aux considérations environnementales et sociales

Nom de convention (nom officiel)	Date de ratification	Objectifs de convention
Convention d'Alger (Convention africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles)	Le 12 décembre 1969	Convention fixant les mesures nécessaires pour assurer la conservation, l'utilisation et le développement des sols, des eaux, de la flore et des ressources en faune en prenant en considération les intérêts majeurs de la population.
Convention de Washington (Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages)	Le 20 décembre 1981	Convention visant à contrôler le commerce international des espèces de la faune et de la flore sauvages afin d'éviter leur surexploitation et de ne pas

Nom de convention (nom officiel)	Date de ratification	Objectifs de convention
menacées d'extinction)		mettre leur survie en danger.
Convention de Vienne (Convention sur la protection de la couche d'ozone)	1992	Convention fixant des mesures de réglementation concrètes telles que le calendrier de la réduction des substances appauvrissant la couche d'ozone.
Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (1987)	1992	Accord visant à définir les substances susceptibles d'appauvrir la couche d'ozone et à réglementer leurs production, consommation et commerce, sur la base de la convention de Vienne.
Convention de Bâle (Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination)	Le 30 mars 1995	Convention stipulant le cadre international et les procédures relatifs au contrôle des mouvements transfrontières de déchets déterminés.
Convention de Rotterdam (Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international)	Le 9 juillet 2000	Convention multilatérale conclue pour prévenir des effets néfastes sur l'homme et l'environnement par le commerce international des produits chimiques dangereux.
Convention de Stockholm (Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants)	Le 12 novembre 2007	Convention interdisant ou limitant la production, l'utilisation, l'importation et l'exportation des substances inscrites pour la réduction des polluants organiques persistants (POP).
Convention de Bamako (Convention sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique)	Le 30 janvier 1991	Convention qui interdit l'importation en Afrique des déchets dangereux, et contrôle leurs mouvements transfrontières entre les pays africains.
Convention de la biodiversité (Convention sur la diversité biologique)	Le 5 juillet 1993	Traité international visant à la conservation de la diversité biologique en considérant celle-ci à trois niveaux : les « espèces », les « gènes » et les « écosystèmes ».
Convention-cadre sur les changements climatiques (Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques)	Le 5 juillet 1993	Convention fixant les principes et les mesures des actions préventives de différents effets néfastes des changements climatiques, en vue de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, et de protéger le climat actuel et futur.
Convention sur la lutte contre la désertification (Convention des Nations unies sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sécheresse et/ou la désertification, en particulier en Afrique)	Le 19 avril 1997	Convention qui stipule le développement et la mise en œuvre de plans d'action par les pays et les régions gravement touchés par la sécheresse ou la désertification, et définit les appuis à ces actions par les pays développés signataires.
Accord de Paris (Cadre international sur les changements climatiques adopté lors de la 21 ^e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21))	2016	Accord fixant un cadre international de lutte contre le réchauffement climatique au-delà de 2020. Accord successeur au « Protocole de Kyoto » signé en 1997.

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(3) Normes environnementales

Le tableau ci-dessous montre les principales normes environnementales guinéennes. Il n'existe pas de norme relative aux vibrations et à la pollution du sol.

Tableau 2-2-41 Normes environnementales applicables

Description	Nom de norme
Qualité de l'air	Norme guinéenne 09-01-011 : 2012
Rejet des eaux usées	Norme guinéenne 09-01-010 : 2012
Écosystèmes	Loi ordinaire n° 2018/0049/AN
Bruit	Norme guinéenne 09-01-010 : 2012

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

1) Qualité de l'air

En Guinée, la norme NG 09-01-011 :2012 / CNQ:2004 contrôle le rejet des polluants atmosphériques, et s'applique aux équipements fixes ou mobiles (y compris les véhicules) nouveaux et existants. Les gestionnaires ou les personnes prévoyant la construction des installations émettrices des polluants atmosphériques doivent fournir aux autorités compétentes des renseignements relatifs qui sont nécessaires pour estimer les caractéristiques et la quantité des rejets, l'emplacement et la hauteur des points d'émission et le volume d'émission.

2) Bruit

En Guinée, la norme NG 09-01-011 :2012 / CNQ :2004 définit les niveaux de vibration et de bruit en fonction des horaires et des types de zone spécifiques.

3) Rejet des eaux usées

Le rejet des eaux usées est contrôlé par la norme NG0 9-01-010 :2012 / CNQ :2004. Il est interdit de rejeter des eaux résiduaires pouvant entraîner des stagnations, des inconvénients pour le voisinage et des pollutions de surface, souterraines ou marines. Les effluents traités rejetés doivent respecter les valeurs déterminées, et le débit maximal journalier est défini. Le gestionnaire des installations auquel le rejet est autorisé, doit transmettre le rapport annuel au Ministère de l'Environnement

(4) Procédure d'évaluation environnementale

En Guinée, l'étude d'impact environnemental et social (EIES) a été introduite pour la première fois par le Code de l'environnement de 1987, puis le décret émis en 1989 a codifié le contenu, les méthodologies et la procédure d'EIES.

En 2013, le « Guide général de réalisation des études d'impact environnemental et social » a été adopté par un arrêté ministériel. Après plusieurs révisions de ce guide, la procédure d'EIES en vigueur est celle révisée en mai 2023 par l'arrêté n° 2023/1595/MEDD/CAB/SGG. L'organisme responsable est l'Agence Guinéenne d'Évaluations Environnementales (AGEE), qui est placée sous la juridiction du

Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD), et supervise la procédure en collaboration avec le Comité Technique d'Analyse Environnementale (CTAE) composés de représentants des ministères et des organisations non gouvernementales (ONG). La principale procédure d'évaluation environnementale est la suivante.

1) Catégorisation

Les projets sont classés dans l'une des catégories ci-dessous en fonction de l'étendue de leurs effets et du degré des effets prévisibles. Étant donné que la longueur du pont dépasse 20 m, le présent projet est classé en catégorie A et fera l'objet d'une EIES détaillée.

Tableau 2-2-42 Catégorisation des projets dans l'évaluation environnementale en Guinée

Catégorie	Contenu
A	Projets ayant des impacts et/ou risques très négatifs, généralement irréversibles, le plus souvent ressentis dans une zone plus vaste que les sites prévus. Ces projets sont soumis à une EIES détaillée.
B	Projet ou activités à risque important et dont les impacts négatifs sur l'environnement sont moins graves que ceux des projets de la catégorie A. Ce sont des projets pouvant avoir des impacts facilement identifiables et limités et dont les moyens de leur atténuation sont généralement connus. Ces projets sont soumis à une EIES simplifiée.
C	Les projets ou activités à risque modéré voire faible et dont les impacts négatifs sont mineurs sur l'environnement biophysique et humain. Ces projets font l'objet de prescriptions environnementales et sociales.
D	Les projets ou activités dont les impacts négatifs sont insignifiants sur l'environnement biophysique et humain. Ces projets sont mis en œuvre sans mesures spécifiques.

Source : Profil EIES : <https://eia.nl/en/countries/guinea/esia-profile>.

2) Tri préliminaire

Le promoteur d'un projet classé en catégorie A ou B soumet à l'AGEE une demande d'évaluation d'impact environnemental et social (y compris les Termes de Référence (TdR))¹⁸, afin de connaître si le projet nécessite une EIES détaillée ou une EIES simplifiée. L'AGEE examine la demande dans un délai de 5 jours ouvrés et propose la catégorisation au MEDD. Le MEDD communique au promoteur cette décision dans un délai de 7 jours ouvrés.

3) Cadrage du projet

Le promoteur du projet établit les TdR de l'EIES et les soumet au MEDD pour l'examen et l'évaluation par l'AGEE. Dans certains cas, l'évaluation nécessitera des visites du site et des consultations avec les habitants à la charge du promoteur. L'AGEE commence l'examen et l'évaluation dans un délai de 14 jours après la réception des TdR. Le MEDD communique au promoteur cette évaluation dans un délai de 7 jours après la réception de l'avis de l'AGEE. Dans cet avis, le MEDD explique en détail le contenu et l'étendue de l'EIES que le promoteur doit établir.

¹⁸ Contenu de la demande : une description sommaire du projet, les impacts environnementaux prévisibles, le coût du projet, et le calendrier de mise en œuvre.

4) Étude d'impact environnemental et social

Après l'approbation de la demande de l'EIES (qui comprend les TdR)¹⁹, le promoteur du projet réalise l'étude d'impact environnemental et social. Lorsque le promoteur engage un consultant pour la réalisation de l'EIES, celui-ci doit être approuvé par le MEDD.

5) Examen

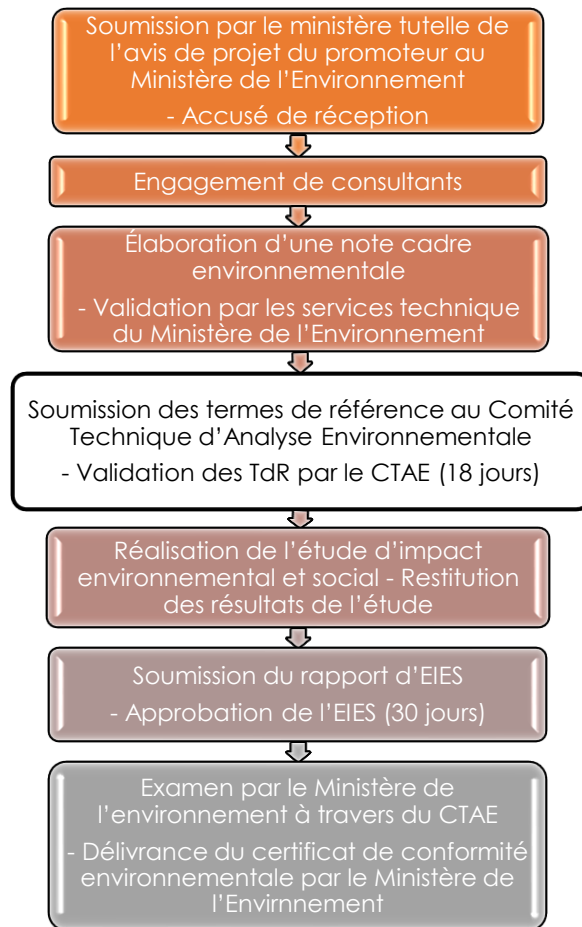
Le rapport de l'EIES est soumis au MEDD et examiné avec l'appui du CTAE. Les membres du CTAE varient en fonction des projets, mais ils incluent des représentants du gouvernement et de la société civile. L'AGEE procède à l'examen dans un délai de 40 jours après le paiement des frais d'examen et la réception du rapport de l'EIES.

6) Approbation

Si le rapport de l'EIES est incomplet, le MEDD en informe le promoteur du projet et lui indique comment les questions concernées peuvent être résolues. Le rapport amendé est soumis directement à l'AGEE pour l'examen. Le MEDD donne sa décision finale dans un délai de 7 jours après la réception du rapport final de l'EIES.

Le Certificat de conformité environnementale (CCE) est valable un an et peut être renouvelé par le MEDD. Le CCE devient caduque si le projet n'est pas réalisé dans les 2 ans suivant sa délivrance.

¹⁹ Un résumé non technique, une introduction, une description du projet, une analyse de la situation actuelle du site et de ses environs, une description du contexte juridique, politique et institutionnel du projet, une description des options alternatives, l'adaptation et la résilience aux changements climatiques, un plan relatif aux espèces migratoires et à leurs habitats, des impacts sur le genre et les personnes vulnérables, une évaluation des risques et des impacts environnementaux et sociaux à différentes phases du projet, l'identification et l'explication des mesures d'atténuation, les résultats des consultations publiques, un mécanisme de traitement des plaintes, un plan de gestion environnementale et sociale, un plan de gestion environnementale d'urgence et une conclusion.



Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-73 Procédure d'EIES en Guinée

7) Respect du suivi

Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est considéré comme faisant partie du CCE du promoteur du projet. Celui-ci soumet un rapport d'avancement tous les 6 mois à l'AGEE et au MEDD qui assurent la surveillance du respect du PGES. En cas de non-respect du PGES, le CCE est suspendu. En cas de récurrence, le CCE est retiré.

8) Participation des parties prenantes

La participation ci-dessous des habitants est nécessaire dans les phases de la procédure d'EIES

Étape 1 : Information et sensibilisation des personnes affectées par le projet (PAP) pour l'examen de la faisabilité du projet.

Étape 2 : Consultations publiques à l'attention des PAP et de la population générale pendant l'élaboration du rapport de l'EIES. Les documents utilisés pour ces consultations doivent être examinés préalablement par les parties prenantes.

Étape 3 : Distribution du rapport de l'EIES aux personnes consultées pour d'éventuels amendements.

Étape 4 : Distribution du rapport de l'EIES amendé à l'AGEE et aux représentants locaux.

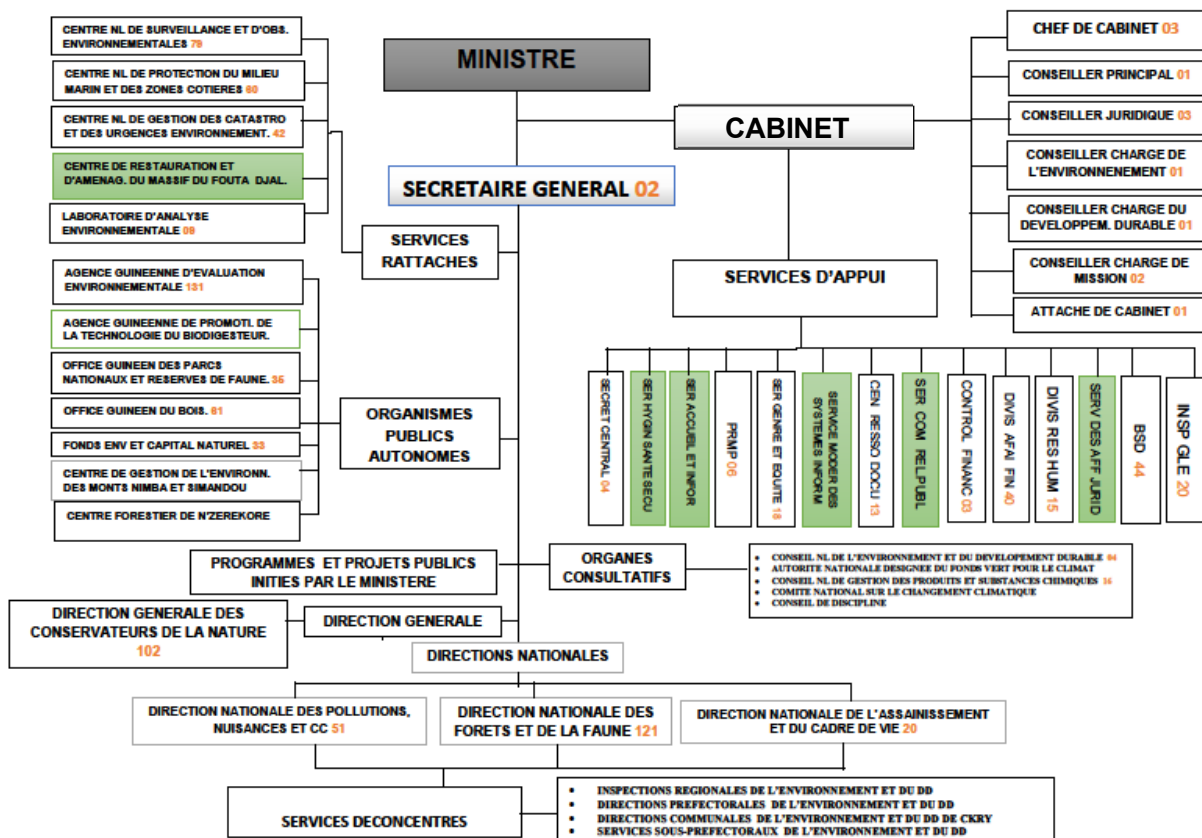
Étape 5 : Consultation de la population par tous les moyens possibles sur le contenu du rapport de l'EIES amendé.

9) Communication d'informations

L'avant-projet du rapport de l'EIES et le rapport final de l'EIES sont publiés sur le site Internet de l'AGEE.

(5) Organismes relatifs aux considérations environnementales et sociales

En matière d'administration environnementale en Guinée, l'organisme responsable est le MEDD²⁰. Dans la structure organisationnelle du MEDD illustrée dans la Figure 2-2-74, chaque direction est en charge des domaines respectifs sous l'autorité du ministre. L'AGEE placée également sous son autorité, est l'organisme responsable de l'évaluation d'impact environnemental et social.



Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-74 Organigramme du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable

Le Tableau 2-2-43 montre les organismes relatifs aux considérations environnementales et sociales.

²⁰ Il a été créé à la suite de la réorganisation du Ministère de l'Environnement, des Eaux et Forêts (MEEF) en septembre 2021.

Tableau 2-2-43 Organismes relatifs aux considérations environnementales et sociales

Organismes	Rôles joués en matière de considérations environnementales et sociales
Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD)	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration, mise en œuvre et supervision des politiques nationales de la santé. Protection sans faille de l'environnement contre toute forme de dégradation en collaboration avec les organismes concernés. Développement, restauration et garantie de la préservation des forêts, des aires protégées, des écosystèmes vulnérables et des bassins, et préservation des écosystèmes vulnérables, des bassins et des eaux souterraines. Garantie de l'utilisation rationnelle des forêts et des animaux sauvages. Délivrance du permis d'abattage d'arbres concernant les produits forestiers non ligneux. Encouragement des sources d'énergie et des technologies respectueuses de l'environnement, et des technologies propres. Mise en place et gestion d'un mécanisme qui surveille l'état de la nature et des activités de l'homme. Protection sans faille de l'environnement maritime et des zones littorales contre toute forme de pollution et de dégradation. Encouragement, promotion et développement de la coopération internationale dans le domaine de l'environnement. Gestion de toutes les activités socio-économiques sur le plan environnemental. Responsabilités de l'AGEE : vérification de la pertinence des TdR, suivi de la procédure d'EIES, approbation du rapport d'EIES.
Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics (MITP)	<ul style="list-style-type: none"> Organisme d'exécution du projet.
Ministère de l'Agriculture et de l'Élevage (MAE)	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des biens agricoles et d'élevage.
Ministère de l'Énergie, de l'Hydraulique et des Hydrocarbures (MEHH)	<ul style="list-style-type: none"> Approvisionnement en eau municipale et en électricité. Surveillance de l'application du Code de l'eau sur le projet.
Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MUHAT)	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des coûts de compensations concernant les terrains et les infrastructures. Surveillance de l'application de l'étendue des terrains, des plans et de la construction.
Ministère de la Promotion Féminine, de l'Enfance et des Personnes Vulnérables (MPFEPV)	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la participation active des femmes dans la prise de décision concernant les projets. Vérification des besoins des femmes et de l'intégration de leurs préoccupations et des avis dans les projets. Contribution à l'amélioration de la place des personnes socialement vulnérables, et prise de mesures appropriées pour la mise en œuvre des plans.
Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD)	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des projets à travers les autorités préfectorale et municipale de Faranah. Implication des parties prenantes locales pour une meilleure compréhension des habitants de Faranah concernant le projet.
Département Préfectoral de l'Environnement et du Développement Durable (DPEDD)	<ul style="list-style-type: none"> Surveillance, coordination et gestion de toute activité pouvant avoir des impacts sur l'environnement dans la préfecture de Faranah.

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(6) Permis et approbations nécessaires à la mise en œuvre du projet

L'utilisation des carrières et des centrales à béton nécessite généralement l'approbation des départements préfectoraux du Ministère des Mines et de la Géologie (MMG) et du MEDD. Cependant, le MITP peut leur soumettre une demande de dérogation pour le présent projet qui est d'intérêt public. D'autre part, l'abattage d'arbres doit être communiqué préalablement au département préfectoral du MEDD pour son autorisation. En ce qui concerne les déchets, les modalités d'élimination par type de déchets doivent également être notifiées à la ville de Faranah pour obtenir son autorisation.

(7) Divergences par rapport aux LD de la JICA et méthodes de résolution

Le tableau ci-dessous compare les LD de la JICA (2022) avec les lois guinéennes en matière de considérations environnementales et sociales. Selon l'arrêté A/2023/1595/MEDD/CAB/SGG, « lorsque l'activité est financée en tout ou partie par des ressources acquises auprès de partenaires bilatéraux ou multilatéraux, disposant des normes en matière d'évaluation environnementale et sociale, il peut être adopté une approche commune pour évaluer et gérer les risques, effets et impacts environnementaux en prenant en compte les exigences raisonnables desdits partenaires. »

Tableau 2-2-44 Comparaison entre les LD de la JICA (2022) et les lois guinéennes en matière de considérations environnementales et sociales

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
Principes de base	<p>1. Les impacts environnementaux et sociaux causés par les projets doivent être évalués et examinés le plus tôt possible, au stade initial de la planification. Des alternatives ou des mesures d'atténuation doivent être examinées, afin d'éviter les impacts autant que possible, et de les minimiser, les réduire ou les atténuer lorsqu'ils sont inévitables. Le résultat de ces examens doit être pris en compte dans le plan du projet.</p> <p>2. Ces examens doivent s'efforcer d'inclure autant que possible une analyse des coûts et des avantages environnementaux et sociaux en termes quantitatifs, ainsi qu'une analyse qualitative, et d'être alignés avec les analyses économiques, financières, institutionnelles, sociales et techniques des projets.</p> <p>3. Les résultats de l'examen des considérations environnementales et sociales, y compris les solutions alternatives et les mesures d'atténuation, doivent être documentés de manière indépendante ou au sein d'autres documents. Des rapports d'évaluation environnementale doivent être préparés pour les projets ayant des impacts potentiels importants.</p> <p>4. Pour les projets susceptibles d'avoir des impacts significatifs en particulier, ou pour les projets controversés, un comité d'experts peut être constitué afin que les projets puissent solliciter leurs avis, et renforcer ainsi le principe d'obligation de rendre compte.</p>	<p>1. Tout projet de développement ou de réalisation d'ouvrage ou d'exploitation qui risque de porter atteinte à l'environnement fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et social préalable (Art. 28 du Code de l'environnement : loi L/2019/0034/AN). Afin d'éviter, de minimiser, de réduire ou d'atténuer les impacts négatifs, des mesures alternatives ou d'atténuation doivent être considérées. (Art. 24 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB)</p> <p>2. Ces révisions doivent comprendre les analyses qualitatives et quantitatives des coûts et bénéfices environnementaux et sociaux, et s'accorder avec les questions économiques, financières, institutionnelles et sociales ainsi que les analyses techniques des projets. (Art. 23 et 24 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB)</p> <p>3. L'EIES doit aboutir à la préparation de rapports d'évaluation environnementale qui comprennent des mesures alternatives et d'atténuation. (Art. 23 et 24 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB)</p> <p>4. Pour les projets pouvant avoir des impacts importants, un comité d'experts peut être constitué afin que leurs</p>	Il n'y a aucune divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA.

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
		conseils puissent être sollicités, renforçant ainsi le principe d'obligation de rendre compte. (Art. 15, 18 et 20 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB)	
Examen des mesures	<p>1. De multiples alternatives doivent être examinées afin d'éviter ou de minimiser les impacts négatifs du projet et de choisir les meilleures options de projet en termes de considérations environnementales et sociales. Lors de l'examen des mesures, la priorité doit être donnée à la prévention des impacts environnementaux. Lorsque cela n'est pas possible, la minimisation, la réduction, puis l'atténuation des impacts doivent être envisagées, conformément à la hiérarchie des mesures d'atténuation. Des mesures de compensation ne doivent être examinées que lorsque des impacts significatifs subsistent malgré les mesures susmentionnées.</p> <p>2. Des plans et systèmes de mesures appropriés, tels que des plans de suivi et des plans de gestion environnementale, doivent être préparés. Les coûts de mise en œuvre de ces plans et systèmes, ainsi que les méthodes de financement de ces coûts, doivent être déterminés. Pour les projets ayant des impacts particulièrement importants, des plans de gestion environnementale détaillés doivent être préparés.</p>	<p>1. La description sommaire des variantes du projet localisées sur une carte devra fournir les détails pertinents des procédés et des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement. Ensuite, il faut établir le bilan comparatif des variantes ; ce bilan permettra de choisir ou de justifier le plus objectivement possible la variante préférable. (Section 4.8.1 du Guide général de réalisation des études d'impact environnemental et social) (Arrêté A/2013/474/MEEF/CAB du 11 mars 2013)</p> <p>2. Les plans de gestion environnementale (PGE) et les plans de suivi environnemental (PSE) doivent être élaborés, et les coûts de leur mise en œuvre et leur financement doivent être déterminés. Les plans détaillés de gestion environnementale doivent être établis pour les projets avec les impacts environnementaux et sociaux importants. (Art. 24 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB)</p>	Il n'y a aucune divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA.
Étendue des impacts à évaluer	<p>1. Les impacts à évaluer, en matière de considérations environnementales et sociales, comprennent les impacts sur la santé et la sécurité des personnes, ainsi que ceux sur l'environnement naturel, qui sont transmis par l'air, l'eau, le sol, les déchets, les accidents, l'utilisation de l'eau, le changement climatique, la biodiversité et les services écosystémiques, y compris les impacts transfrontières ou à l'échelle mondiale. Il s'agit également de considérations sociales telles que : les déplacements de population, y compris la réinstallation involontaire, l'économie locale telle que l'emploi et les moyens de subsistance, l'utilisation des terres et des ressources locales, les institutions sociales telles que le capital social et les institutions locales de prise de décision, les infrastructures et services sociaux existants, les groupes sociaux vulnérables tels que les populations pauvres et les populations autochtones, l'égalité en termes de bénéfices et de pertes, et l'égalité dans le processus de développement, le genre, les droits des enfants, le patrimoine culturel, les conflits d'intérêts locaux, les maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA, et les conditions de travail, y compris la sécurité au travail.</p> <p>2. Outre les impacts directs et immédiats des projets, les impacts dérivés, secondaires et cumulatifs ainsi que les impacts associés aux projets indivisibles doivent également être</p>	<p>1. L'évaluation des impacts vise les impacts sur les milieux récepteurs (eau, sol, air, bruit/vibration), la biodiversité (écosystèmes et espèces spécifiques), les services écosystémiques, la santé et la sécurité humaines, les déchets, les changements environnementaux et climatiques, l'environnement humain (ou socio-économique) incluant le genre et les populations vulnérables, le déplacement involontaire, le développement local, l'utilisation des terres, les maladies telles que le VIH/SIDA, les impacts transfrontières ou mondiaux. (Art. 15 et 24 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB)</p> <p>2. L'EIES identifie également les impacts directs et immédiats, les impacts dérivés, secondaires et cumulatifs sur l'ensemble du cycle de vie d'un projet. (Art. 15 et 24 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB)</p>	<p>Les lois guinéennes ne précisent pas dans la même mesure que les LD de la JICA.</p> <p>L'étude portera sur tous les éléments requis dans les LD de la JICA.</p>

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
	examinés et évalués de manière raisonnable. Il est également souhaitable de considérer les impacts tout au long du cycle de vie d'un projet.		
Conformité avec les lois, les normes et les plans	<p>1. Les projets doivent être conformes aux lois, ordonnances et normes relatives aux considérations environnementales et sociales établies par les gouvernements du pays hôte, y compris les gouvernements locaux. Les projets doivent également se conformer aux politiques et aux plans des gouvernements des pays hôtes en matière de considérations environnementales et sociales.</p> <p>2. En principe, les projets doivent être réalisés en dehors des zones qui sont spécifiquement désignées pour la conservation de la nature ou des patrimoines culturels par les gouvernements des pays hôtes, à moins que le but principal des projets ne soit de promouvoir ou de restaurer la protection de ces zones. Ainsi, les projets ne doivent pas avoir d'impact négatif significatif sur ces zones de conservation désignées.</p>	<p>1. L'EIES et les PAR/PARA doivent être menés en conformité avec les lois et/ou les politiques nationales des bailleurs de fonds qui financent le projet en tout ou partie. (Art. 3 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB)</p> <p>2. Les lois guinéennes n'abordent pas la question de l'emplacement des projets dans les zones dédiées à la conservation de la nature ou des patrimoines culturels.</p>	<p>Pour le point 1, les lois guinéennes et les LD de la JICA s'appliquent.</p> <p>2. Le projet ne coïncide avec aucune zone désignée. En cas de chevauchement du projet avec des aires protégées, le projet prendra l'avis de la JICA pour les démarches appropriées.</p>
Acceptabilité sociale	<p>1. Les projets doivent être coordonnés de manière adéquate afin d'assurer leur acceptabilité sociale pour les pays et les zones où les projets sont prévus. Pour les projets ayant des impacts environnementaux et sociaux potentiellement significatifs, des consultations suffisantes avec les parties prenantes locales, telles que les résidents locaux, doivent être menées par la diffusion d'informations à un stade initial, au cours duquel des alternatives aux plans du projet sont examinées. Les résultats de ces consultations doivent être intégrés dans les plans du projet.</p> <p>2. Les groupes sociaux vulnérables, tels que les femmes, les enfants, les personnes âgées, les pauvres, les populations autochtones, les personnes handicapées, les réfugiés, les déplacés internes et les minorités, doivent faire l'objet d'une attention appropriée. Ces groupes sociaux vulnérables sont sensibles aux impacts environnementaux et sociaux et peuvent avoir peu d'accès aux processus de prise de décision au sein de la société.</p>	<p>1. Les projets doivent bénéficier du soutien des populations de leur zone d'implantation et de tous les citoyens du pays. Par conséquent, les consultations des populations et de toutes les autres parties prenantes se feront par le biais de la publication d'informations, et ce depuis la planification du projet jusqu'à sa fin. (Art. 2 et 3 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB)</p> <p>2. En raison de leur sensibilité aux impacts et de leur faible capacité de résilience, une attention particulière doit être accordée aux groupes vulnérables, tels que les femmes, les enfants, les personnes âgées vivant dans la pauvreté, les personnes en situation de handicap, etc., afin de leur permettre de participer dans le processus de prise de décision et de bénéficier des retombées du projet. (Art. 12 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB)</p>	Il n'y a aucune divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA.
Changement climatique	1. Pour les projets qui dépassent un certain seuil d'émissions de gaz à effet de serre, la quantité totale d'émissions de gaz à effet de serre sera estimée et communiquée avant la mise en œuvre du projet.	1. Les lois guinéennes n'exigent pas l'estimation et la divulgation de la quantité totale d'émissions de gaz à effet de serre. Cependant, l'article 12 de l'arrêté 2023/1595/ MEDD/CAB requiert la prise en considération des changements climatiques dans les EIES.	Si le projet est susceptible d'entraîner des émissions de gaz à effet de serre au-dessus d'un certain seuil, le projet adoptera les LD de la JICA. Cependant, une

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
			augmentation de la quantité d'émissions de gaz à effet de serre n'est pas prévue dans le projet.
Biodiversité	<p>1. Les projets ne doivent pas impliquer une conversion significative ou une dégradation significative des habitats critiques ou des forêts critiques.</p> <p>2. L'exploitation illégale des forêts doit être évitée. Les acteurs de projets doivent obtenir des permis d'exploitation forestière auprès des organismes responsables, et sont encouragés à obtenir des certifications forestières pour les projets forestiers, afin de prévenir les coupes illégales.</p>	<p>1. Tout projet de développement ayant des impacts négatifs sur la diversité biologique et les écosystèmes prévoit des mesures de compensation. (Art. 86 de la loi L/2019/0034/AN)</p> <p>2. Les forêts, qu'elles soient publiques ou privées, sont un bien d'intérêt commun. Elles doivent être protégées et exploitées en tenant compte des préoccupations en matière d'environnement, de sorte que leurs fonctions de protection ne soient pas compromises par leurs utilisations économiques, sociales ou récréatives. (Art. 80 de la loi L/2019/0034/AN)</p>	Il n'y a aucune divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA.
Réinstallation involontaire et perte de moyens de subsistance	<p>1. La réinstallation involontaire et la perte des moyens de subsistance doivent être évitées, lorsque cela est possible en explorant toutes les alternatives viables. S'il n'est pas possible de les éviter même après une telle analyse, des mesures efficaces pour minimiser les impacts et pour compenser les pertes doivent être prises en accord avec les personnes affectées.</p> <p>2. Les personnes affectées par le projet, telles que les personnes subissant une réinstallation involontaire et/ou les personnes qui peuvent perdre leurs moyens de subsistance à cause du projet, doivent recevoir des compensations et des aides suffisantes de la part des acteurs du projet en temps opportun. Les compensations doivent être calculées sur la base du coût de remplacement total, dans la mesure du possible, et fournies à l'avance. Les acteurs du projet doivent faire des efforts pour que les personnes touchées améliorent ou au moins rétablissent leur niveau de vie, leurs possibilités de revenus et leurs niveaux de production aux niveaux antérieurs au projet. Les mesures pour y parvenir peuvent inclure : fournir des compensations foncières ou monétaires pour les pertes de terres ou d'actifs, soutenir des moyens de subsistance durables alternatifs, soutenir les dépenses nécessaires à la réinstallation, et soutenir le rétablissement des communautés sur les sites de réinstallation.</p> <p>3. Les normes de compensation sont diffusées et systématiquement appliquées. Les personnes affectées par le projet doivent être informées des normes de compensation. En principe, le contenu de la compensation individuelle à convenir est expliqué aux personnes concernées par le projet par écrit, et les personnes concernées par le projet peuvent confirmer le contenu à tout moment.</p> <p>4. La participation appropriée des personnes affectées par le projet et de leurs communautés</p>	<p>1. Tout projet dont la mise en œuvre entraîne un déplacement involontaire physique ou économique ou une restriction d'accès est tenu d'établir un plan de réinstallation. (Art. 26 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB)</p> <p>2. Le plan de réinstallation (PR) est un document contenant les engagements relatifs aux compensations et aux appuis économique des personnes affectées par le projet (PAP) ou les bénéficiaires pour une politique, une stratégie, un plan, un programme ou toute autre activité (Art. 3 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB)</p> <p>3. La publication d'un rapport d'évaluation environnementale obéit à une démarche qui respecte les étapes ci-dessous : (i) l'information et la sensibilisation des populations concernées sur la réalisation des études pour la mise en place éventuelle d'un projet, (ii) la consultation du public constitué notamment par les PAPs qui sont les personnes ou groupes de personnes directement affectés par le projet d'une part, et d'autre part du public en général, lors de la préparation du rapport du projet ESIA, (iii) la diffusion de l'avant-projet du REES auprès des groupes cibles consultés aux fins d'amendements et appropriation de leur part, (iv) l'accessibilité par tous les moyens appropriés à l'AGEE et de ses démembrements au niveau des collectivités territoriales concernées, et (v) la consultation des populations par tous les moyens appropriés sur le contenu du REES. (Art. 51 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB)</p> <p>4. L'article 51 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB susmentionné</p>	<p>5. Il y a une légère divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA, qui sont plus précises et rigoureuses.</p> <p>Le projet adoptera les LD de la JICA.</p>

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
	<p>doit être encouragée dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des mesures contre la réinstallation involontaire et la perte des moyens de subsistance.</p> <p>5. Pour les projets qui entraînent une réinstallation involontaire à grande échelle, un plan d'action de réinstallation (PAR) doit être préparé et mis à la disposition du public avant la réinstallation et la fourniture d'une compensation et d'un soutien. Lors de la préparation du PAR, des consultations doivent être organisées avec les personnes et les communautés concernées par le projet, sur la base d'informations suffisantes mises à leur disposition au préalable. Lorsque des consultations sont organisées, des explications doivent être données dans des langues et sous des formes compréhensibles pour les personnes affectées par le projet. Il est souhaitable que le PAR comprenne les éléments énoncés dans la norme environnementale et sociale (NES) 5 des politiques environnementales et sociales de la Banque mondiale.</p>	<p>n'aborde pas suffisamment l'encouragement des PAP et des communautés locales à participer à la planification, à la réalisation et au suivi des mesures de réinstallation involontaire et de perte de moyens de subsistance.</p> <p>5. Tout projet dont la mise en œuvre entraîne un déplacement involontaire physique ou économique ou une restriction d'accès est tenu d'établir un plan de réinstallation, qui peut être un plan d'action de réinstallation (PAR) lorsque le nombre de personnes affectées dépasse 200, un plan succinct de réinstallation (PSR ou PARA) lorsque ce nombre est compris entre 50 et 199 personnes, ou un cadre fonctionnel lorsque le projet entraîne une restriction d'accès. Ils sont précédés, le cas échéant, par une évaluation sociale. Lorsque le nombre de personnes touchées par le déplacement involontaire physique et/ou économique est inférieur à cinquante (50), les mesures et les méthodes de réinstallation seront intégrées dans le Rapport d'étude d'impact environnemental et social.</p>	
Peuples autochtones	<p>1. Les impacts négatifs qu'un projet peut avoir sur les peuples autochtones doivent être évités lorsque cela est possible en examinant toutes les alternatives viables. S'il n'est pas possible de les éviter même après cette analyse, des mesures efficaces pour les peuples autochtones doivent être prises pour minimiser les impacts et compenser les pertes.</p> <p>2. Lorsque des projets peuvent avoir des effets négatifs sur les populations autochtones, tous leurs droits relatifs à la terre et aux ressources doivent être respectés conformément à l'esprit des déclarations et traités internationaux pertinents, notamment la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones. Des efforts doivent être faits pour obtenir le consentement préalable donné librement et en connaissance de cause (CPLCC) des peuples autochtones concernés.</p> <p>3. Les mesures destinées aux peuples autochtones concernés doivent être préparées sous la forme d'un plan pour les peuples autochtones (PPA), qui peut faire partie d'autres documents relatifs aux considérations environnementales et sociales, et qui doit être rendu public conformément aux lois et ordonnances pertinentes du pays hôte. Lors de la préparation du PPA, des efforts doivent être faits pour obtenir le CPLCC des peuples autochtones concernés, sur la base d'informations suffisantes mises à leur disposition au préalable. Lorsque des consultations sont organisées, des explications sont données dans des langues et sous des formes compréhensibles pour les peuples autochtones concernés. Il est souhaitable que le</p>	<p>1, 2 et 3. Les lois guinéennes n'abordent pas la question sur les impacts négatifs d'un projet sur les peuples autochtones. Ce vide juridique serait lié au fait qu'en Guinée, il n'y a pas de peuples autochtones dans le sens du terme, notamment selon les critères des pays occidentaux.</p>	<p>Il n'y a pas de peuples autochtones dans la zone du projet ; cependant, au cas où le projet affecterait des peuples autochtones, les LD de la JICA seront adoptées pour le projet.</p>

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
	PPA comprenne les éléments énoncés dans la NES 7 des politiques environnementales et sociales de la Banque mondiale.		
Suivi	<p>1. Pendant la mise en œuvre du projet, les acteurs du projet contrôlent si des situations imprévisibles se produisent, ainsi que la performance et l'efficacité des mesures d'atténuation prévues. Les acteurs du projet prennent les mesures appropriées en fonction des résultats de ce suivi.</p> <p>2. Dans les cas où un suivi suffisant est jugé essentiel pour des considérations environnementales et sociales appropriées, comme les projets pour lesquels des mesures d'atténuation doivent être mises en œuvre tout en surveillant leur efficacité, les acteurs du projet doivent s'assurer que les plans du projet comprennent des plans de suivi réalisables.</p> <p>3. Les acteurs du projet doivent s'efforcer de mettre les résultats du suivi à la disposition des parties prenantes locales impliquées dans le projet.</p> <p>4. Lorsque des tiers signalent spécifiquement que les considérations environnementales et sociales ne sont pas pleinement prises en compte, les acteurs du projet doivent s'efforcer de parvenir à un accord sur les procédures à suivre pour résoudre les problèmes, par le biais de forums de discussion et d'examen des mesures prises avec la participation des parties prenantes impliquées dans les projets, sur la base d'une diffusion suffisante des informations.</p>	<p>1, 2 et 3. Le promoteur est tenu de transmettre au ministère en charge de l'environnement avec ampliation à l'AGEE et au ministère de tutelle, les rapports périodiques d'exécution (tous les six mois) du CCES (Cahier des charges environnementales et sociales). Ce rapport présente les résultats de surveillances et suivis réalisés par les entreprises, les bureaux de contrôle des travaux ainsi que de l'entité responsable des questions environnementales et/ou sociales du promoteur. L'AGEE et le ministère de tutelle exercent le contrôle environnemental de la mise en œuvre du CCES (appelé aussi suivi PGES). L'AGEE rend compte de ce contrôle (suivi PGES) au ministre chargé de l'environnement. L'AGEE est appuyé dans sa mission de suivi de mise en œuvre des PGES par des Comités Préfectoraux de Suivi Environnemental et Social (CPSES), mis en place par l'arrêté du ministre en charge de l'environnement. La mission attribuée au CPSES est d'assurer un suivi de proximité pour certaines composantes environnementales, ainsi que la gestion des plaintes et la prévention des conflits liés aux projets et aux activités des entreprises en opération sur leurs territoires. (Art. 23 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB)</p> <p>4. Les lois guinéennes n'abordent pas le rôle des acteurs du projet et des parties prenantes vis-à-vis des tiers qui rapportent que les considérations environnementales et sociales ne sont pas pleinement prises en compte.</p>	<p>1, 2 et 3. Il n'y a aucune divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA.</p> <p>4. Pour le point 4, il y a une divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA.</p>
Mécanisme de règlement des plaintes	<p>1. Un mécanisme de traitement des préoccupations et des plaintes des personnes et des communautés affectées par les impacts environnementaux et sociaux du projet doit être mis en place.</p> <p>2. Le mécanisme de règlement des plaintes doit être facilement accessible pour les personnes et les communautés affectées par le projet. Les acteurs du projet diffusent les informations sur le mécanisme de règlement des plaintes par le biais de consultations avec les parties prenantes locales. Les personnes et les communautés affectées par le projet ne doivent pas être désavantagées en déposant une plainte.</p> <p>3. Les acteurs du projet doivent s'efforcer de répondre rapidement aux plaintes qu'ils reçoivent, en tenant compte des préoccupations et des besoins des personnes et des communautés affectées par le projet.</p>	<p>1, 2 et 3. Le mécanisme de gestion des plaintes est un élément majeur parmi les éléments figurant dans l'EIES. (Art. 24 de l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB) Cependant, la loi se contente de le citer comme l'un des composants de l'EIES.</p>	<p>1, 2 et 3. Les lois guinéennes n'abordent pas (i) la mise en place du mécanisme de règlement des plaintes, (ii) l'accès à ce mécanisme par la population et les communautés affectées par le projet, et (iii) la considération par les acteurs du projet des préoccupations et des besoins de la population et des communautés affectées par le projet.</p>

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
			Dans le cadre du projet, un mécanisme de règlement des plaintes sera mis en place suivant les LD de la JICA.
Divulgateurs d'informations (II.2.1.)	<p>1. En principe, les acteurs de projets diffusent des informations sur les considérations environnementales et sociales de leurs projets. La JICA aide les acteurs de projets en mettant en œuvre des projets de coopération, si nécessaire.</p> <p>2. La JICA diffuse des informations importantes sur les considérations environnementales et sociales aux étapes clés des projets de coopération, de manière appropriée, conformément aux LD de la JICA.</p> <p>3. La JICA discute et se met d'accord avec les acteurs de projets sur les cadres qui assurent la diffusion d'informations au stade initial des projets de coopération.</p> <p>4. Les informations à diffuser doivent inclure les considérations environnementales et sociales, ainsi que les informations sur le projet.</p> <p>5. En plus des informations à diffuser, la JICA fournit autant que possible des informations sur les considérations environnementales et sociales à des tiers, en réponse à leurs demandes.</p> <p>6. La JICA encourage activement les acteurs de projets à diffuser et à présenter aux parties prenantes locales des informations sur les considérations environnementales et sociales de leurs projets.</p> <p>7. Les acteurs de projets diffusent les informations bien à l'avance lorsqu'ils ont des consultations avec les parties prenantes locales en coopération avec la JICA. En de telles occasions, la JICA aide les acteurs de projets à préparer des documents dans une ou plusieurs langues officielles ou largement utilisées et sous une forme compréhensible par les populations locales.</p> <p>8. La JICA diffuse des informations sur son site internet en japonais, en anglais, dans la ou les langues officielles et/ou dans la ou les langues largement utilisées dans les pays hôtes. Elle fournit également les rapports pertinents pour la lecture publique à la bibliothèque de la JICA et dans ses bureaux à l'étranger.</p> <p>9. La JICA accorde une attention particulière à la confidentialité sur les affaires commerciales et autres des acteurs de projets, en tenant compte de leurs relations concurrentielles. La JICA encourage les acteurs de projets à exclure</p>	<p>1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9. Dans son chapitre 6 concernant le mécanisme de publication du Rapport d'évaluation environnementale, l'arrêté 2023/1595/MEDD/CAB (Art. 51) n'aborde pas la question de divulgation d'informations avec autant de précision, de détails et de rigueur que les LD de la JICA. Cet arrêté se contente de mentionner que la publication d'un rapport d'évaluation environnementale obéit à une démarche qui respecte les étapes ci-dessous :</p> <p>Étape 1 : L'information et la sensibilisation des populations concernées sur la réalisation des études pour la mise en place éventuelle d'un projet, plan, politique ou programme.</p> <p>Étape 2 : La consultation du public constitué notamment par les Personnes Affectées par le Projet (PAP) qui sont les personnes ou groupes de personnes directement touchés par le projet, plan ou programme, d'une part, et, d'autre part, la consultation du public en général, au cours de l'élaboration du rapport de l'EES. Cette étape doit être soutenue par des outils de consultation préalablement validés par l'ensemble des parties prenantes.</p> <p>Étape 3 : La popularisation du projet du REES auprès des groupes cibles consultés, aux fins d'amendements et appropriation de leur part.</p> <p>Étape 4 : L'accessibilité par tout moyen approprié à l'AGEE et de ses démembrés au niveau des collectivités territoriales concernées.</p> <p>Étape 5 : La consultation de la population par tous les moyens appropriés sur le contenu du REES.</p>	<p>Il y a une divergence significative entre les lois guinéennes et les LD de la JICA. Les lois guinéennes ne précisent pas les niveaux de divulgation et la relation entre le promoteur du projet et le bailleur de fonds en matière de divulgation d'informations.</p> <p>Le projet se conformera aux LD de la JICA.</p>

Rubriques	Orientations des LD de la JICA	Législation guinéenne	Écarts
	les informations confidentielles de tout document sur les considérations environnementales qu'ils soumettent et qui pourrait ultérieurement être rendu public. La JICA tient compte de la gestion des informations des acteurs de projets et diffuse leurs documents sous réserve de leur approbation. Toute information dont la diffusion publique est interdite en vertu des accords entre la JICA et les acteurs de projets ne peut être diffusée qu'après avoir obtenu l'approbation des acteurs de projets ou conformément aux exigences légales.		

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(8) Calendrier de mise en œuvre de l'étude

Les travaux concernant l'EIES, qui comprend le PARA, l'élaboration du rapport, l'examen et l'approbation suivront le calendrier ci-dessous.

Coordination avec le MITP/le MEDD	: Juillet 2021
Suspension de l'étude	
Première Consultation publique	: Le 12 novembre 2022
Visite sur le terrain	: Du 12 novembre au 10 décembre 2022
Deuxième Consultation publique	: Le 30 mai 2023
Date limite de préparation du projet de rapport	: Mai 2023
Finalisation du rapport final	: Juillet 2023
Examen et approbation par le MEDD	: D'août à mi-octobre 2023
Soumission du rapport approuvé à la JICA	: Octobre 2023

2-2-3-4 Examen comparatif des propositions alternatives

Voir « 3-2-2-2 (2) Examen de l'emplacement du tracé optimal » pour la comparaison des propositions alternatives.

2-2-3-5 Établissement de la portée des impacts et TdR des considérations environnementales et sociales

(1) Établissement de la portée des impacts

Les impacts environnementaux et sociaux potentiels de la mise en œuvre du projet sont conformes à l'établissement de la portée des impacts (avant-projet) au tableau ci-dessous.

Tableau 2-2-45 Établissement de la portée des impacts (avant-projet)

N°	Élément d'impact	Évaluation des prévisions		Description des impacts environnementaux et sociaux
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
1. Les mesures antipollution				
1	Pollution atmosphérique	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Une détérioration temporaire de la qualité de l'air, due aux poussières et aux gaz d'échappement des machines de construction et des véhicules de chantier ainsi qu'à la poussière des matériaux et des équipements, est anticipée. En particulier, il est jugé que les travaux de construction effectués pendant la saison sèche ont un impact plus important que ceux effectués pendant la saison des pluies. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Les effets de la pollution atmosphérique peuvent être exacerbés en raison de l'augmentation du volume de circulation, mais la pollution atmosphérique peut également s'améliorer grâce à la réduction des embouteillages et l'augmentation des vitesses de déplacement.
2	Pollution de l'eau	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Des incidences sur la qualité de l'eau du fleuve causées par le ruissellement dans le fleuve de déchets illégalement déversés sur les berges existantes et par le drainage découlant des travaux de bétonnage et de construction de chaussées sont anticipées. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Des incidences provoquées par le ruissellement des sols découlant des déblais et remblais, et de l'effondrement des pentes ainsi que par drainage des routes sont anticipées sur le cours d'eau dans les alentours.
3	Déchets	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Une pollution des sols et une dégradation de la qualité de l'eau dues aux déchets déversés illégalement sur les berges existantes, aux déchets provenant du chantier de construction, aux sols de construction, aux déchets de construction et à des substances dangereuses, ainsi qu'aux déchets généraux provenant des lieux d'hébergement, sont anticipées. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Si des déversements de déchets sur les berges existantes se poursuivent, des ruissellements dans le fleuve pourraient se produire, avec comme conséquence une pollution de l'eau et une contamination des sols. Les véhicules sur les routes ne devraient pas générer de déchets.
4	Contamination des sols	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Risque de contamination des sols due à des déchets illégalement déversés sur les berges existantes. Si des travaux de construction sont effectués sur des sols contaminés sans aucun traitement préalable, une propagation de la contamination pouvant avoir des incidences sur la santé humaine et les organismes est anticipée. En outre, des fuites d'huile provenant des machines de construction et des véhicules de chantier mal entretenus et des fuites de substances dangereuses pendant les travaux de construction risquent d'entraîner une contamination des sols. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Si des déversements de déchets sur les berges existantes se poursuivent, une contamination des sols pourrait se produire.
5	Bruit et vibrations	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Du bruit et des vibrations découlant de la circulation des véhicules de chantier et du fonctionnement des engins de chantier sont anticipés. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Le bruit et les vibrations risquent d'augmenter avec l'accroissement du volume de circulation, mais une amélioration peut également être envisagée grâce à la réduction des encombrements et à l'augmentation de la vitesse de circulation en découlant.
6	Affaissement de terrain	-	-	<p>Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Étant donné qu'aucuns travaux de construction et de pompage de grandes quantités d'eau souterraine susceptibles de provoquer des affaissements de terrain ne sont prévus, et qu'aucun sol meuble ou autre terrain mou n'a été identifié dans la zone du

N°	Élément d'impact	Évaluation des prévisions		Description des impacts environnementaux et sociaux
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
				projet, des risques d'affaissement de terrain ne sont pas envisagés.
7	Odeurs nauséabondes	✓	-	Avant les travaux / pendant les travaux : · Si les déchets généraux et autres matériaux générés par la base de vie de chantier ne sont pas gérés et éliminés correctement, des odeurs peuvent se dégager. Après la mise en service : des activités susceptibles de provoquer des odeurs nauséabondes ne sont pas anticipées.
8	Sédiments	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux : · En cas de contamination des sédiments accumulés dans le lit du cours d'eau, les polluants provenant notamment des travaux des piles de pont risquent de se répandre dans le fleuve. Après la mise en service : · En cas de contamination des sédiments accumulés dans le lit du cours d'eau, les polluants peuvent se répandre dans le fleuve.
2. L'environnement naturel				
9	Zones protégées	-	-	Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service : · Le site du projet proposé n'est pas situé dans une zone protégée et se trouve à environ 3,5 km de la zone tampon de la zone protégée. Par conséquent, aucune incidence n'est envisagée.
10	Écosystème	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux : · L'abattage d'arbres et les travaux de remblai dans la zone cible peuvent affecter l'écosystème, notamment par la destruction d'habitats de la faune et de la flore. En outre, les travaux de construction dans le fleuve peuvent affecter la vie aquatique, et l'utilisation des machines de construction et la circulation des véhicules de chantier peuvent affecter la faune. Après la mise en service : · La pollution de l'eau due au drainage des routes peut affecter la vie aquatique. En outre, le bruit et les vibrations risquent d'augmenter avec l'accroissement du volume de circulation, ce qui pourrait affecter la migration de la faune.
11	Hydrologie	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux : · Pendant les travaux de substructure et de fondation du pont, le régime d'écoulement des eaux fluviales risque d'être affecté. Le régime d'écoulement des eaux souterraines ne devrait pas être affecté, car ni l'installation de structures souterraines ni le pompage d'eaux souterraines n'est prévu. Après la mise en service : · Si des piles de pont doivent être érigées dans le cours d'eau, ces travaux peuvent avoir une incidence sur le régime d'écoulement des eaux fluviales.
12	Topographie et géologie	✓	-	Avant les travaux / pendant les travaux : · Un enlèvement de terre végétale, des déblais et des remblais sont envisagés à la suite de la modification de tracé du pont et de la route. Cela peut provoquer le ruissellement des sols, un effondrement de terrain, etc. Après la mise en service : · - Des activités affectant la topographie et la géologie ne sont pas prévues.
3. L'environnement social				
13	Acquisition de terrains / réinstallation des populations	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux : · Il est estimé que l'acquisition de terrains entraînera des réinstallations des populations. Si le plan de réinstallation des populations n'est pas mis en œuvre de manière satisfaisante par le projet, des effets négatifs se produiront. Il faudra également louer un certain nombre de terrains pour le stockage des matériaux et de l'équipement, la base de vie de chantier, etc., pendant les travaux de construction. Après la mise en service : · Des impacts négatifs se produiront, si le plan de réinstallation n'est pas mis en œuvre de manière satisfaisante.
14	Population la	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux :

N°	Élément d'impact	Évaluation des prévisions		Description des impacts environnementaux et sociaux
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
	plus pauvre			<ul style="list-style-type: none"> Si des personnes socialement vulnérables sont identifiées parmi les résidents impactés par le projet, il y a des risques qu'ils ne soient pas suffisamment pris en compte lors de l'acquisition des terrains et de la réinstallation des populations ce qui peut avoir des impacts négatifs tels que l'aggravation de la pauvreté. Une prise en compte inadéquate en termes de perspectives d'emploi/de revenus et de mise à disposition d'un environnement de travail et d'installations dans les travaux de construction peut également conduire à des inégalités, une répartition inégale des richesses et à un élargissement du fossé entre les riches et les pauvres. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des impacts négatifs dérivés et secondaires devront être anticipés s'il y a un manque de considération de la part du projet.
15	Minorités ethniques et populations autochtones	-	-	<p>Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas d'implantations de minorités ethniques ou de populations autochtones, ni de territoires ancestraux, dans la zone couverte par cette étude, et aucune utilisation des ressources naturelles n'est envisagée.
16	Économie locale, telle que l'emploi et les moyens de subsistance, etc.	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les conditions de vie et les moyens de subsistance peuvent être affectés par le déplacement d'entreprises par le projet et le blocage de l'accès aux terres agricoles et aux entreprises adjacentes au projet. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des impacts négatifs peuvent se produire si l'indemnisation des pertes et le soutien au rétablissement ou à l'amélioration des moyens de subsistance sont inadéquats.
17	Utilisation des terres et des ressources locales	✓	-	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'approvisionnement en matériaux de construction et le recrutement d'ouvriers en construction seront effectués, dans la mesure du possible, dans la région, dans un souci de promouvoir la revitalisation de l'économie locale. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
18	Utilisation de l'eau	✓		<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les cours d'eau sont utilisés pour l'approvisionnement en eau à usage domestique. Il faut s'attendre à des incidences préjudiciables si de l'eau est prélevée pour les travaux de construction ou si l'accès est bloqué pendant les travaux. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
19	Infrastructures sociales et services sociaux existants	✓	-	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas d'infrastructure sociale dans l'emprise du projet, mais une école et une société de distribution d'eau sont situées à proximité. Des impacts dus au bruit et aux vibrations des travaux de construction, à la détérioration de la qualité de l'air, à l'accès, etc., ne peuvent être exclus. Des incidences temporaires sont également anticipées lors du déplacement des infrastructures et des câbles. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
20	Capital social et organisations sociales telles que les organismes de prise de décisions au niveau local	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une participation au projet et un partage d'informations insuffisants, de la part des décideurs, avec les structures organisationnelles locales traditionnelles, tels que les chefs de village, et le manque d'intégration de procédures traditionnelles peuvent susciter la méfiance et le refus de coopérer au projet.
21	Répartition	✓	✓	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p>

N°	Élément d'impact	Évaluation des prévisions		Description des impacts environnementaux et sociaux
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
	inégale des dommages et des bénéfices			<ul style="list-style-type: none"> Le manque d'occasions de partager des informations avec les parties prenantes et de participer au projet peut avoir pour conséquence que les opinions et les préoccupations de ces dernières ne sont pas correctement prises en compte dans le projet, ce qui peut aboutir à une répartition inégale des dommages et des bénéfices. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Des impacts négatifs sont anticipés si la participation du public n'est pas suffisante.
22	Conflits d'intérêts dans la zone	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Si le projet est mis en œuvre sans que les parties prenantes aient été suffisamment informées et sans qu'un consensus ait été trouvé, il peut y avoir un risque de conflit entre les résidents locaux.
23	Patrimoine culturel	-	-	Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas de sites culturels ou d'autres sites patrimoniaux remarquables sur le site du projet ou à proximité.
24	Paysage	✓	-	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> La gestion des déchets n'est pas organisée et les chantiers de construction ne sont pas bien rangés, ce qui a une incidence sur le paysage. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
25	Égalité hommes/femmes (dimension de genre)	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Si la dimension de genre n'est pas suffisamment prise en compte dans le plan de réinstallation des populations, les PAP pour les femmes seront négativement impactées. Il faut s'attendre à des inégalités hommes-femmes en termes de perspectives d'emploi/de revenus et de mise à disposition d'un environnement de travail et d'installations dans les travaux de construction n'est pas prise en compte de manière adéquate. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Les conditions de vie et les moyens de subsistance peuvent être affectés par le projet.
26	Droits de l'enfant	✓		Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Des écoles sont disséminées dans les alentours, et le pont cible du projet fait partie d'itinéraires domicile-école. Toute obstruction d'accès causée par les travaux de construction peut affecter l'accès à l'école. En outre, il faudra vérifier s'il existe des cas d'emploi d'enfants en tant que main-d'œuvre. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
27	Maladies infectieuses, y compris le VIH/SIDA	✓		Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> La propagation du paludisme, de la COVID-19 et d'autres maladies infectieuses par la main-d'œuvre extérieure est une source d'inquiétude. Par ailleurs, la pénurie de main-d'œuvre, les retards dans la livraison des matériaux et les restrictions de circulation dues à l'aggravation de la situation infectieuse pourraient avoir un impact sur le calendrier des travaux. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	✓		Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Des accidents liés aux travaux de terrassement sur les falaises, aux travaux d'excavation des pentes à l'aide d'explosifs, etc., et des blessures physiques dues au bruit et aux vibrations peuvent se produire. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Aucuns travaux en lien avec le projet ne sont envisagés.
29	Accidents	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Une augmentation des accidents de la circulation est anticipée en raison de l'augmentation du nombre de véhicules de chantier. En outre, des incendies découlant de cette situation ne peuvent être exclus. Étant donné que des itinéraires

N°	Élément d'impact	Évaluation des prévisions		Description des impacts environnementaux et sociaux
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
				domicile-école que les enfants et les élèves empruntent se trouvent dans certaines zones, il faut s'attendre à des impacts négatifs sur la sécurité, notamment des collisions avec des véhicules de chantier. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Il est prévu que le nombre d'accidents de la route diminue grâce à l'amélioration des routes et aux avertissements aux endroits où les accidents de la route sont fréquents dans le cadre du projet.
4. Autres				
30	Impact transfrontière et changement climatique	✓	✓	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone) en raison de l'utilisation de machines de construction et de l'accroissement du volume de circulation avec les véhicules de chantier est anticipée. L'augmentation des eaux de pluie et des températures due au réchauffement climatique peut compliquer les travaux de construction et entraîner des problèmes de santé parmi la main-d'œuvre. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Il est prévu que le volume de circulation augmente légèrement, mais un impact positif est anticipé prenant en considération la réduction des émissions grâce à la diminution des embouteillages.

✓ Éléments cibles de l'étude d'impact environnemental et social (EIES), car il est anticipé que la mise en œuvre du projet aura une incidence ou qu'il n'est pas possible de déterminer si elle aura une incidence ou pas.

Source : Mission d'étude de la JICA

(2) Éléments et méthodes de l'étude de l'état des lieux

Sur la base de l'établissement de la portée des impacts (cadrage) (avant-projet) ci-dessus, les TdR (avant-projet) de l'étude de l'état des lieux pour chacun des éléments pour lesquels des impacts environnementaux et sociaux sont anticipés sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2-2-46 TdR de l'étude de l'état des lieux (avant-projet)

N°	Élément d'impact	Élément d'étude	Méthode de l'étude
1. Les mesures antipollution			
1	Pollution atmosphérique	1) Dispositions légales, normes environnementales, et politiques de gestion relatives à la qualité de l'air 2) Installations susceptibles de générer une pollution atmosphérique, etc. 3) Évaluation de l'état actuel de la qualité de l'air Sites de l'étude : 2 sites Éléments à mesurer : CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , NO ₂ , SO ₂ O ₃ , Pb, direction et vitesse du vent Fréquence : étude de 24 heures par jour à la saison des pluies et à la saison sèche 4) Impacts pendant les travaux 5) Impacts après la mise en service	1) Recherche documentaire et enquête 2) Visite de terrain et enquête 3) Étude sur le terrain et comparaison avec les normes nationales guinéennes et les normes internationales 4) Prévisions des émissions des machines de construction et véhicules de chantier 5) Prévisions des émissions sur la base des résultats des prévisions de la demande de trafic
2	Qualité de l'eau	1) Dispositions légales, normes environnementales, et politiques de gestion relatives à la qualité de l'eau 2) Évaluation de l'état actuel de la qualité de l'eau et situation de l'utilisation de l'eau	1) Recherche documentaire et enquête 2) Étude sur le terrain et comparaison avec les normes nationales guinéennes et les normes internationales 3) Confirmation des plans des travaux de

N°	Élément d'impact	Élément d'étude	Méthode de l'étude
		<p>Sites de l'étude : 2 sites</p> <p>Éléments à mesurer : 11 éléments, dont le pH, la MES, la DBO, l'OD, les coliformes, et la température de l'eau</p> <p>Fréquence : 1 fois à la saison des pluies et à la saison sèche</p> <p>3) Impacts pendant les travaux</p> <p>4) Impacts après la mise en service</p>	<p>construction (notamment les méthodes de construction, et la planification et le traitement des systèmes de drainage associés aux travaux de construction)</p> <p>4) Vérification des plans des systèmes de drainage</p>
3	Déchets	<p>1) Dispositions légales, normes environnementales, et politiques de gestion relatives au déchets industriels, etc.</p> <p>2) Situation des déversements illégaux</p> <p>3) Impacts pendant les travaux</p> <p>4) Impacts après la mise en service</p>	<p>1) Recherche documentaire et enquête</p> <p>2) Visite de terrain et enquête</p> <p>3) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment les types et les quantités de déchets prévus) et la situation de l'élimination des déchets</p> <p>4) Confirmation de la conception et de la planification du projet (notamment les méthodes d'élimination des déchets, et les activités de sensibilisation)</p>
4	Contamination des sols	<p>1) Dispositions légales, normes environnementales, et politiques de gestion relatives aux sols contaminés</p> <p>2) Installations présentant un risque de contamination des sols, etc.</p> <p>3) Situation de la contamination des sols</p> <p>Sites de l'étude : 3 sites</p> <p>Éléments à mesurer : 16 éléments, dont le pH, l'arsenic, le baryum, le cuivre, le zinc et le cadmium</p> <p>Fréquence : 1 fois à la saison des pluies et à la saison sèche</p> <p>4) Impacts pendant les travaux</p> <p>5) Impacts après la mise en service</p>	<p>1) Recherche documentaire et enquête</p> <p>2) Visite de terrain et enquête</p> <p>3) Étude sur le terrain et comparaison avec les normes nationales guinéennes et les normes néerlandaises</p> <p>4) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment les méthodes de construction, les types de machines de construction, les lieux d'utilisation, et la durée d'utilisation)</p> <p>5) Visite de terrain et enquête auprès des riverains</p>
5	Bruit et vibrations	<p>1) Dispositions légales, normes environnementales, et politiques de gestion relatives au bruit et aux vibrations</p> <p>2) Installations générant du bruit et des vibrations, etc.</p> <p>3) Évaluation du niveau de bruit et de vibrations</p> <p>Sites de l'étude : 3 sites</p> <p>Éléments à mesurer : le niveau acoustique équivalent</p> <p>Fréquence : une (1) fois pendant la saison des pluies</p> <p>4) Impacts pendant les travaux</p> <p>5) Impacts après la mise en service</p>	<p>1) Recherche documentaire et enquête</p> <p>2) Visite de terrain et enquête</p> <p>3) Étude sur le terrain et comparaison avec les normes nationales guinéennes et les normes internationales</p> <p>4) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment les méthodes de construction, les types de machines de construction, les lieux d'utilisation, et la durée d'utilisation, le nombre de véhicules de chantier)</p> <p>5) Prévisions des émissions sur la base des résultats des prévisions de la demande de trafic</p>
7	Odeurs nauséabondes	<p>1) Dispositions légales, normes environnementales, et politiques de gestion relatives aux odeurs nauséabondes</p> <p>2) Installations générant des odeurs nauséabondes, etc.</p> <p>3) Impacts pendant les travaux</p>	<p>1) Recherche documentaire et enquête</p> <p>2) Visite de terrain et enquête</p> <p>3) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment les méthodes de traitement des déchets généraux de la base de vie de chantier)</p>
8	Sédiments	<p>1) Dispositions légales, normes environnementales, et politiques de gestion relatives aux sédiments</p> <p>2) Situation de la pollution des sédiments</p> <p>Sites de l'étude : 3 sites</p> <p>Éléments à mesurer : 21 éléments, dont le pH, l'arsenic, le baryum, le cuivre, le zinc et le cadmium.</p> <p>Fréquence : 1 fois à la saison des pluies et à la saison sèche</p> <p>3) Impacts pendant les travaux</p>	<p>1) Recherche documentaire et enquête</p> <p>2) Étude sur le terrain et comparaison avec les normes nationales guinéennes et les normes internationales</p> <p>3) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment les méthodes de construction des piles de pont)</p>

N°	Élément d'impact	Élément d'étude	Méthode de l'étude
2. L'environnement naturel			
10	Écosystème	1) Dispositions légales relatives aux écosystèmes, politiques de préservation et contenus des règlements relatifs aux activités de développement 2) Procédures d'autorisation pour l'abattage d'arbres 3) Étude sur l'habitat de la flore et de la faune, identification des espèces en danger 4) Impacts pendant les travaux 5) Impacts après la mise en service	1) Recherche documentaire et enquête 2) Recherche documentaire et enquête 3) Étude sur le terrain, comparaison avec la liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) 4) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment la planification et le traitement des systèmes de drainage associés aux travaux de construction) 5) Prévisions de l'impact sur la biodiversité à partir des résultats des prévisions de la demande de trafic
11	Hydrologie	1) Vérification de l'état actuel du cours d'eau 2) Impacts pendant les travaux 3) Impacts après la mise en service	1) Recherche documentaire et enquête 2) Prévisions de l'impact sur l'hydrologie sur la base des plans des travaux de construction (notamment les méthodes de construction des piles de pont) 3) Prévisions de l'impact sur l'hydrologie sur la base de la conception du pont (notamment la forme des piles de pont)
12	Topographie et géologie	1) Confirmation de la topographie et de la géologie actuelles dans la zone cible 2) Impacts pendant les travaux	1) Vérification des résultats de l'étude des sols, enquête 2) Prévisions de l'impact sur la topographie et la géologie sur la base des plans des travaux de construction (notamment les méthodes de protection des pentes)
3. L'environnement social			
13	Acquisition de terrains / réinstallation des populations	1) Portée et ampleur de la réinstallation des populations et de l'acquisition de terrains 2) Dispositions légales et procédures relatives à la réinstallation des populations et à l'acquisition de terrains 3) Politique de compensation par le projet 4) Nombre de résidents et de propriétaires fonciers impactés par le projet et mesures d'indemnisation	1) Confirmation de la portée et de l'ampleur en effectuant une visite de terrain 2) Recherche documentaire et enquête 3) Situation en matière d'indemnisation dans des cas similaires dans le passé et discussions avec le maître d'ouvrage 4) (Dans le cas où des acquisitions de terrains et des réinstallations des populations auraient lieu) Plans d'utilisation des terres, enquête de recensement, étude sur les moyens de subsistance, enquête sur les actifs, plan d'amélioration des moyens de subsistance
14	Population la plus pauvre	1) Taux de pauvreté dans la zone du projet Présence éventuelle de personnes pauvres parmi les habitants affectés par le projet Impact pendant la construction et au moment de l'installation	1) Recherche documentaire et enquête statistique Enquête de recensement, enquête (Si la situation de pauvreté est confirmée) discussion en groupe (FGD), enquête
16	Économie locale, telle que l'emploi et les moyens de subsistance, etc.	1) Présence éventuelle d'entreprises affectées par le projet et ampleur de l'impact 2) Politique d'indemnisation et contenu de l'indemnisation des entreprises affectées par le projet 3) Plans de développement dans la zone du projet 4) Impact sur les entreprises affectées par les travaux de construction 5) Impact des travaux de construction sur les communautés 6) Impacts après la mise en service	1) Confirmation de la portée et de l'ampleur de l'impact du projet, confirmation des entreprises touchées, etc., en effectuant une visite de terrain 2) Recherche documentaire, enquête, et vérification de la situation en matière d'indemnisation par le passé 3) Recherche documentaire et enquête 4) (S'il y a des entreprises affectées par le projet) Inventaire, étude sur les moyens de subsistance *S'agissant des points 2) à 4), ceux-ci sont effectués si des acquisitions de terrains et des réinstallations des populations ont lieu. 5) Confirmation du plan des travaux de construction (notamment le nombre d'ouvriers requis, le type d'ouvriers, et la méthode de recrutement des ouvriers) 6) Prévisions des impacts cumulatifs associés à l'augmentation du nombre de véhicules sur la route, selon les prévisions de la demande, et aux plans de développement régional
17	Utilisation des	1) Impact des travaux de construction	1) Confirmation du plan des travaux de

N°	Élément d'impact	Élément d'étude	Méthode de l'étude
	terres et des ressources locales		construction (notamment le plan d'approvisionnement en matériaux, le nombre d'ouvriers, le type d'ouvriers, la méthode de recrutement des ouvriers, et la base de chantier)
18	Utilisation de l'eau	1) Impact des travaux de construction	1) Confirmation du plan des travaux de construction (notamment les sites du projet)
19	Infrastructures et services existants	1) Présence éventuelle d'infrastructures et de câbles dans l'emprise du projet 2) Impact des travaux de construction	1) Visite de terrain, enquête 2) Confirmation du plan des travaux de construction (notamment le plan d'approvisionnement en matériaux, le nombre d'ouvriers, le type d'ouvriers, la méthode de recrutement des ouvriers, et la base de chantier)
20	Capital social et organisations sociales telles que les organismes de prise de décisions au niveau local	1) Méthodes de prise de décision dans la zone du projet 2) Impact avant les travaux / pendant les travaux :	1) Visite de terrain, enquête et recherche documentaire 2) Confirmation du plan de partage des informations du projet et de la procédure de prise de décision, ainsi que des méthodes d'approbation concernant les travaux de construction
21	Répartition inégale des dommages et des bénéfiques	1) Observation éventuelle d'une répartition inégale des dommages et des bénéfiques dans la zone du projet, et existence éventuelle d'un risque 2) Impact avant les travaux / pendant les travaux :	1) Visite de terrain, enquête et recherche documentaire 2) Confirmation du plan de construction (notamment les procédures d'approbation, les méthodes de recrutement d'ouvriers, le site du projet et les installations auxiliaires)
22	Conflits d'intérêts dans la zone	1) Observation éventuelle de conflits d'intérêts dans la zone du projet, et existence éventuelle d'un risque 2) Impact avant les travaux / pendant les travaux :	1) Visite de terrain, enquête et recherche documentaire 2) Confirmation du plan / des méthodes de partage des informations du projet et d'obtention d'un consensus, ainsi que des méthodes d'approbation concernant les travaux de construction
24	Paysage	1) Impact des travaux de construction	1) Plan des travaux de construction (notamment le plan de supervision du chantier et le plan de gestion des déchets)
25	Égalité hommes/femmes (dimension de genre)	1) Dispositions légales, plans et politiques en matière d'égalité hommes/femmes 2) Défis et enjeux en matière d'égalité hommes/femmes dans la zone du projet 3) Impact des travaux de construction	1) Recherche documentaire et enquête 2) Recherche documentaire et enquête 3) Confirmation des plans de construction (notamment les politiques prenant en considération l'égalité hommes/femmes).
26	Droits de l'enfant	1) Dispositions légales, plans et politiques en matière des droits de l'enfant 2) Défis et enjeux en matière du travail des enfants dans la zone du projet 3) Impact des travaux de construction	1) Recherche documentaire et enquête 2) Recherche documentaire et enquête 3) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment les politiques d'emploi des ouvriers), s'il existe des problèmes liés aux droits de l'enfant sur le site du projet.
27	Risques de maladies infectieuses, y compris le VIH/SIDA	1) Dispositions légales, plans et politiques en matière de maladies infectieuses 2) Situation des maladies infectieuses dans la zone du projet 3) Impact des travaux de construction	1) Recherche documentaire et enquête 2) Enquête auprès des institutions et des résidents concernés, et données statistiques 3) Étude sur des cas similaires, confirmation des plans des travaux de construction (notamment le plan de gestion de la santé des ouvriers, le plan de sensibilisation/formation destiné aux ouvriers, et le plan de gestion de l'hygiène)
28	Environnement du travail	1) Dispositions légales, plans et politiques en matière d'environnement du travail 2) Impact des travaux de construction	1) Recherche documentaire et enquête 2) Étude sur des cas similaires, confirmation des plans des travaux de construction (notamment les méthodes de construction, le calendrier, et les mesures de sécurité des travaux)
29	Accidents	1) Mesures de sécurité pendant les travaux de construction (impact(s) éventuel(s) sur les riverains, etc.).	1) Confirmation de la méthode de construction (notamment la durée de la construction, jours et heures de mise en œuvre des travaux, et nombre

N°	Élément d'impact	Élément d'étude	Méthode de l'étude
		2) Situation des accidents de la circulation dans la zone du projet 3) Impact des travaux de construction 4) Impacts après la mise en service	de véhicules de chantier) 2) Recherche documentaire et enquête 3) Confirmation des plans des travaux de construction (notamment les mesures de sécurité routière) 4) Prévisions de l'impact découlant de l'augmentation du nombre de véhicules sur la route, selon les prévisions de la demande, et des mesures de sécurité routière (notamment l'installation de panneaux de signalisation) par le projet.
4. Autres			
30	Impact transfrontière et changement climatique	1) Plans, mesures et règlements en matière de changement climatique 2) Situation des impacts du changement climatique dans la zone du projet 3) Impact des travaux de construction sur le changement climatique, impact du changement climatique sur les travaux de construction 4) Impact sur le changement climatique et impact du changement climatique après la mise en service	1) Recherche documentaire et enquête 2) Recherche documentaire et enquête 3) Prévisions de l'impact associé à l'augmentation des émissions de GES résultant du plan des travaux de construction (notamment les méthodes de construction, le calendrier, les véhicules de chantier, les matériaux et équipements, et les mesures antipollution) 4) Prévisions de la demande de trafic concernant l'augmentation du nombre de véhicules sur la route et l'impact de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Source : Mission d'étude.

2-2-3-6 Résultats de l'étude sur les considérations environnementales et sociales (y compris les résultats des prévisions)

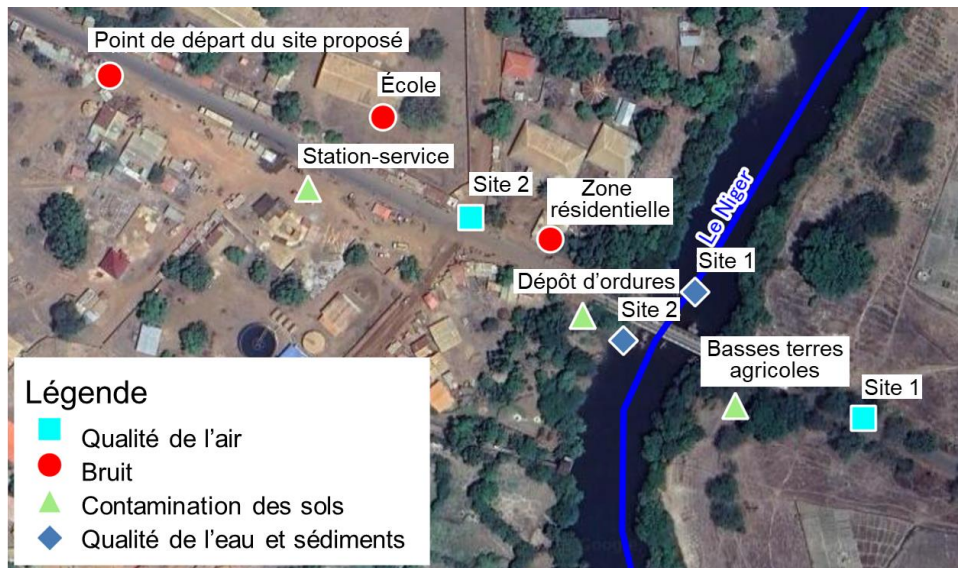
Compte tenu de la situation de l'utilisation des terres dans les alentours du site proposé, etc., une étude par échantillonnage de la pollution atmosphérique, de la qualité de l'eau, du bruit / des vibrations, de la flore et de la faune, et de la pollution du sol pendant les périodes et sur les sites indiqués ci-dessous a été réalisée dans le cadre du présent projet.

Tableau 2-2-47 Sites de l'étude par échantillonnage

Élément d'étude	Site de l'étude	Période de l'étude
Pollution atmosphérique	Deux sites : Sur la route à 50 m de chaque côté du pont	Une (1) fois à la saison sèche (28-30 avril 2023) et à la saison humide (28-30 octobre 2022) respectivement
Qualité de l'eau et sédiments	Deux sites : Au milieu du lit du Niger, à 20 m de chaque côté du pont	Une (1) fois à la saison sèche (le 29 avril 2023) et à la saison humide (le 29 octobre 2022) respectivement
Bruit et vibrations	Trois sites : Une zone résidentielle (habitations situées à proximité du pont Faranah), une école (cour d'une école de formation professionnelle), le point de départ du site proposé.	Une (1) fois à la saison des pluies (29-30 octobre 2022)
Faune et flore	Les limites de l'emprise	Une (1) fois à la saison sèche (25-29 avril 2023) et à la saison humide (28 octobre - 11 novembre 2022) respectivement
Contamination des sols	Trois sites : Stations-service, dépôts d'ordures (rive gauche du fleuve Niger), basses terres agricoles	Une (1) fois à la saison sèche (le 29 avril 2023) et à la saison humide (le 29 octobre 2022) respectivement

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de

reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.



Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-75 Sites de l'étude par échantillonnage

(1) Normes environnementales applicables

Les principales normes environnementales applicables dans le cadre du projet figurent dans le tableau ci-dessous. Il convient de noter qu'il n'existe pas de normes en matière de contamination des sols et de vibrations en Guinée.

Tableau 2-2-48 Normes environnementales applicables

Élément	Norme
Qualité de l'air	NORME GUINÉENNE 09-01-011:2012 / CNQ:2004 Lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air - Mise à jour mondiale 2021
Qualité de l'eau (drainage)	NORME GUINÉENNE 09-01-011:2012 / CNQ:2004 Lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'eau
Écosystème	Loi ordinaire n° 2018/0049/AN UICN 2020 (Liste rouge des espèces menacées)
Bruit et vibrations	NORME GUINÉENNE 09-01-011:2012 / CNQ:2004 Lignes directrices 2007 de la Banque mondiale et de la Société financière internationale (BS-IFC) en matière d'environnement, de santé et de sécurité (ESS) BS 6472-1:2008 (exposition humaine) et BS 7385-1:1990 (dommages aux bâtiments)
Sols	Valeurs d'intervention néerlandaises (2013) Agence américaine de protection de l'environnement (USPA RSL) Regional Screening Levels (niveaux de dépistage régionaux)

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(2) Pollution atmosphérique

1) Résultats de l'étude

Les résultats de l'étude sur la pollution atmosphérique sont présentés au Tableau 2-2-49. Chaque élément de l'étude est inférieur aux normes nationales guinéennes et aux lignes directrices de l'OMS, à l'exception de l'ozone, tant à la saison sèche qu'à la saison des pluies, et la qualité de l'air dans les alentours du site proposé est bonne malgré la présence de multiples sources de pollution (trafic routier, déchets, stations-service, etc.). Les particules fines PM_{2,5} sont légèrement plus élevées à la saison sèche qu'à la saison des pluies, mais il est estimé que cela est dû à l'effet des poussières transportées par les alizés comme l'harmattan.

Tableau 2-2-49 Résultats de l'étude sur la pollution atmosphérique

Éléments à mesurer :	Unité	Saison des pluies		Saison sèche		Norme	
		Site 1 :	Site 2 :	Site 1 :	Site 2 :	Guinée	OMS
Monoxyde de carbone (CO)	µg/m ³	3,0	2,8	4	3,6	10***	7*
Particules PM ₁₀	µg/m ³	49,4	47,3	52	49	50**	70**
Particules fines PM _{2,5}	µg/m ³	12,8	11,4	21	18	ni	35**
Dioxyde d'azote (NO ₂)	µg/m ³	1,1	1,1	1	1	100**	40**
Dioxyde de soufre (SO ₂)	µg/m ³	0,6	0,5	0	0	50**	125*
Ozone (O ₃)	µg/m ³	90,4	89,7	83	79,1	80***	160***
Plomb (Pb)	µg/m ³	<0,02	<0,02	<0,02	<0,02	2**	ni
Direction du vent	Selon les points cardinaux					ni	ni
Vitesse du vent	km/h	9,2	9,2	12,2	12,2	ni	ni

*Moyenne journalière, **Moyenne annuelle, ***Moyenne sur 8 heures

Source : CERRE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2) Résultats des prévisions

Pendant les travaux, une détérioration temporaire de la qualité de l'air due aux poussières et aux gaz d'échappement des machines de construction et des véhicules de chantier est anticipée. Après la mise en service, les émissions de polluants atmosphériques pourraient augmenter avec l'accroissement de la circulation, mais l'impact sur la pollution atmosphérique devrait être mineur ou amélioré, étant donné que l'augmentation du volume de circulation sera d'environ 5 500 véhicules/jour, que les embouteillages seront réduits et que les vitesses de déplacement seront améliorées.

(3) Pollution de l'eau

1) Résultats de l'étude

Les résultats de l'étude sur la pollution de l'eau sont présentés au Tableau 2-2-50. Chaque élément d'étude est inférieur aux normes nationales guinéennes et aux valeurs des lignes directrices de l'ESS, à l'exception de la demande biochimique en oxygène (DBO) pendant la saison des pluies. Les valeurs élevées de DBO pendant la saison des pluies pourraient s'expliquer par le fait que des matières organiques biodégradables s'écoulent dans le cours d'eau dans les alentours du site proposé sous forme

de drainage d'eau avec les boues provenant de l'amont, mais étant donné que les valeurs d'oxygène dissous (OD) sont également relativement élevées, il est estimé qu'il y a suffisamment d'oxygène dissous pour que les micro-organismes aérobies décomposent les matières organiques. Les concentrations d'aluminium dépassent également les valeurs de référence. L'aluminium, en tant que métal, est abondant dans les sols probablement en raison des ruissellements de boues provenant de l'amont, ainsi que du ruissellement des déchets. Par conséquent, bien que la qualité de l'eau du cours d'eau dans les alentours du site proposé présente des valeurs élevées de DBO et d'aluminium, la situation n'est pas nécessairement celle d'une qualité d'eau polluée.

Tableau 2-2-50 Résultats de l'enquête sur la qualité de l'eau

Éléments à mesurer :	Unité	Saison des pluies		Saison sèche		Valeur de référence	
		Site 1 :	Site 2 :	Site 1 :	Site 2 :	Norme guinéenne	Lignes directrices de l'ESS
Concentration en ions hydrogène pH	-	7,5	7,3	8,1	7,5	6,5 – 8,5	6-9
Solides en suspension (SS)	mg/l	20	25	22	28	30	50
Demande chimique en oxygène (DBO)	mg/l	78	18	79	22	20	30
Oxygène dissous (OD)	mg/l	11	14	12	16	ni	-
Coliformes (fécaux)	NFC/100 ml	23	27	25	30	2000	400
Température de l'eau	°C	30,3	31,4	29,8	31,8	15	<30
Conductivité	µs/cm	110	118	115	120	ni	-
Huile et graisse	mg/l	3	2	4	4	1	10
Turbidité	NTU	12	15	22	16	5	-
Couleur	UVC	15	22	18	19	15	-
Odeur	Seuil	3	16	3	18	1	-
Potentiel d'oxydoréduction	mV	16,9	18,5	13	14	ni*	-
Total des solides dissous TDS	mg/l	55	57	48	52	ni	-
Salinité	mg/l	143	150	158	165	ni	-
Arsenic (As)	µg/l	0,1	0,1	0,3	0,2	0,5	10
Aluminium (Al)	mg/l	4	4	2,8	2	2	0,2
Cuivre (Cu)	mg/l	0,2	0,3	0,2	0,1	0,5	2
Plomb (Pb)	µg/l	1	2	0,7	0,9	0,5	10
Zinc (Zn)	mg/l	3,3	3,5	2	2	0,5	5

*si le débit journalier est > 100 g par jour

*si le débit journalier est > 150 g par jour

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2) Résultats des prévisions

À la suite de consultations avec l'organisme d'exécution et d'autres interlocuteurs, un site d'élimination des déchets pour le projet est prévu à environ 1,5 km à l'ouest du site proposé, comme indiqué à la Figure 2-2-76. Cependant, l'absence de collecte des déchets ménagers et de points de

collecte des déchets dans les environs peut conduire à la mise en décharge continue des déchets par les résidents locaux.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-76 Emplacement prévu du site d'élimination des déchets pour le projet

(4) Contamination des sols

1) Résultats de l'étude

Les résultats de l'étude sur la contamination des sols sont présentés au Tableau 2-2-51, et dès le départ, la contamination des sols à la station-service et sur les sites de déversement illégal de déchets était une source d'inquiétude, mais chaque élément d'étude était inférieur aux valeurs d'intervention néerlandaises et à celles de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis (USEPA), et aucune contamination des sols n'a été identifiée.

Tableau 2-2-51 Résultats de l'étude sur les sols

Éléments à mesurer :	Unité	Saison des pluies			Saison sèche			Valeur de référence	
		GS	Dépôts d'ordures	Basses terres agricoles	GS	Dépôts d'ordures	Basses terres agricoles	VI néerlandaises	RSL de l'USEPA
Concentration en ions hydrogène pH	-	6,8	6,7	7,3	6,6	6,5	7,5	---	---
Arsenic (As)	µg/Kg	0,4	4,02	4,05	2,04	4,65	4,45	76	390*
Baryum (Ba)	mg/Kg	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	---	22 000
Cuivre (Cu)	mg/Kg	2,05	3,25	2,03	2,25	1,75	2,12	190	4 700
Zinc (Zn)	mg/Kg	4	3	6	5	3	4	720	35 000
Cadmium (Cd)	µg/Kg	2	2	3	3	2	4	13	98
Chrome (Cr)	mg/Kg	0,05	0,08	0,06	0,03	0,18	0,16	180	180 000
Plomb (Pb)	µg/Kg	0,04	0,12	0,07	0,12	0,15	0,09	530	800
Sélénium (Se)	mg/Kg	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	100	---
Nickel (Ni)	mg/Kg	2,05	3,21	3,52	2,05	3,21	3,52	100	---
Mercure (Hg)	µg/Kg	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	4	1,2

Éléments à mesurer :	Unité	Saison des pluies			Saison sèche			Valeur de référence	
		GS	Dépôts d'ordures	Basses terres agricoles	GS	Dépôts d'ordures	Basses terres agricoles	VI néerlandaises	RSL de l'USEPA
Cyanure (CN) - absent	mg/Kg	2,3	3,2	2,8	2,3	3,2	2,8	50	15
Huile minérale ^a	mg/Kg	12	8	2	8	6	5	5000	---
Polychlorobiphényles (PCB)	µg/Kg	5	3	2	3	2	2	1000	---
Fer (Fe)	mg/Kg	78	112	85	88	125	98	---	82 000
Manganèse (Mn)	mg/Kg	0,82	0,92	0,66	0,45	0,95	0,64	---	2 600

Note : GS : station-service, *sol résidentiel conversion de mg/kg

Source : valeurs cibles et d'intervention néerlandaises pour la décontamination des sols (2013) / RSL de l'USEPA (2020)/ Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2) Résultats des prévisions

Pendant les travaux, des fuites d'huile provenant des machines de construction et des véhicules de chantier mal entretenus et des fuites de substances dangereuses pendant les travaux de construction risquent d'entraîner une contamination des sols. Après la mise en service, si des déversements de déchets sur les berges existantes se poursuivent, une contamination des sols pourrait se produire.

(5) Bruit

1) Résultats de l'étude

Les résultats de l'étude sur le bruit sont présentés au Tableau 2-2-52. Il est jugé que les sources de bruit dans les alentours du site proposé proviennent principalement des véhicules sur la route, mais les résultats de l'étude montrent que tous les sites étudiés dépassent les normes nationales guinéennes et les valeurs des lignes directrices de l'ESS.

Tableau 2-2-52 Résultats de l'étude sur le bruit (dB A)

Période de mesure	Quartier résidentiel			École			Point de départ du site proposé			Valeur de référence (zone résidentielle)	
	Valeur min.	Valeur max.	Valeur moyenne	Valeur min.	Valeur max.	Valeur moyenne	Valeur min.	Valeur max.	Valeur moyenne	Norme guinéenne (Max)*	Lignes directrices de l'ESS (Leq)
Matinée (6h00-13h00)	42	87	65	43	90	67	38	88	63	50	7h00-22h 55 22h00-7h45
Journée (13h00-15h00)	55	89	72	48	92	70	39	89	64	45	
Soirée (15h00-22h00)	44	78	61	38	78	58	44	88	66	50	
Nuit (22h00 - 6h00)	34	70	52	38	78	58	36	90	63	45	45

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2) Résultats des prévisions

Pendant les travaux du bruit découlant de la circulation des véhicules de chantier et du fonctionnement des engins de chantier sont anticipés. Le bruit est susceptible d'augmenter avec l'accroissement du volume de circulation après la mise en service. Toutefois, d'après les résultats des estimations du volume de circulation, étant donné qu'outre le fait que le volume de circulation augmentera d'environ 5 500 véhicules/jour après la mise en service, l'élargissement de la route à 2 voies permettra de réduire les embouteillages et d'augmenter la vitesse de circulation, une légère augmentation ou amélioration du bruit est attendue.

(6) Vibrations

1) Résultats de l'étude

Les résultats de l'étude sur les vibrations sont présentés au Tableau 2-2-53. Il est estimé que la principale source de vibrations dans les alentours du site proposé est le passage des véhicules, mais les résultats de l'étude montrent que les vibrations à proximité du site proposé sont plus élevées pendant la journée et qu'elles dépassent les valeurs de référence des normes britanniques (BS).

Tableau 2-2-53 Résultats de l'enquête sur les vibrations (mm/s)

Période de mesure	Saison des pluies			Saison sèche			Valeur de référence BS 6482, BS 7385 (mm/s)
	Quartier résidentiel	École	Point de départ du site proposé	Quartier résidentiel	École	Point de départ du site proposé	
Matinée (6-13 heures)	4	3	4	5	4	5	[Effets sur l'Homme] • 0.14 : Les vibrations peuvent être tout juste perceptibles dans les situations les plus sensibles pour la plupart des fréquences de vibration associées à la construction. • 0.3 : Les vibrations peuvent être tout juste perceptibles dans les environnements résidentiels. • 1.0 : Il est probable que les vibrations de ce niveau dans les environnements résidentiels entraîneront des plaintes, mais elles peuvent être tolérées si un avertissement et des explications préalables ont été donnés aux résidents. • 1.0 : Les vibrations risquent d'être intolérables au-delà d'une très brève exposition à ce niveau-là. [Dommages esthétiques pour les structures non renforcées ou à charpente légère]. • 0,6 au-dessous de 4Hz • 15,0 à 4 Hz passant à 20 à 15 Hz 20,0 à 15 Hz passant à 50 à 40 Hz et plus
Journée (13-15 heures)	7	5	7	8	6	7	
Soirée (15-22 heures)	5	5	4	6	5	6	
Nuit (22h - 6h)	3	2	3	4	3	4	

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2) Résultats des prévisions

Pendant la construction, d'autres vibrations peuvent se produire en raison de la circulation des véhicules de chantier et de l'utilisation des machines de construction, ce qui devrait affecter les structures voisines et avoir un impact sur les écoles. Les vibrations sont susceptibles d'augmenter avec l'accroissement du volume de circulation après la mise en service, mais, d'après les résultats des estimations du volume de circulation, le volume de circulation augmentera d'environ 5 500 véhicules/jour après la mise en service, et l'impact devrait être réduit grâce à l'amélioration de la planéité de la route.

(7) Biodiversité

1) Résultats de l'étude

Les résultats de l'étude sont présentés au Tableau 2-2-54. Au total, 139 espèces végétales et animales ont été recensées dans les alentours du site proposé, dont 60 espèces végétales, 11 espèces d'amphibiens, 15 espèces d'oiseaux, 15 espèces de reptiles, 25 espèces de poissons et 5 espèces d'insectes, ce qui en fait une zone relativement riche en biodiversité. Parmi celles-ci, 5 espèces animales figurent sur la liste rouge de l'UICN en tant qu'espèces menacées d'extinction : 3 sont classées comme étant En danger (EN) et 2 comme étant Vulnérables (VU). Aucune espèce menacée n'a été recensée parmi les espèces végétales.

Tableau 2-2-54 Espèces menacées de l'UICN recensées à proximité du site proposé

Classe	Nom scientifique	Nom vernaculaire	Confirmation ou non		UICN Liste rouge
			Saison des pluies	Saison sèche	
Amphibien	<i>Bombina variegata</i>	Sonneur à ventre jaune	1	0	EN
	<i>Euproctus asper</i>	Calotriton asper	1	1	VU
	<i>Hyla arborea</i>	Rainette verte	1	0	EN
	<i>Pelobates cultripes</i>	Pélobate à couteaux	1	1	VU
Poisson	<i>Elestris krebensis</i>		1	2	EN

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2) Résultats des prévisions

Pendant les travaux, l'abattage d'arbres, les travaux de remblai et des piles de pont, etc., peuvent déboucher sur des rencontres avec des espèces menacées, et produire des impacts temporaires sur l'écosystème. En outre, le bruit, l'éclairage et la pollution de l'air associés aux déplacements des véhicules de chantier et à l'utilisation des machines de construction peuvent également avoir un impact sur la migration de la faune. En outre, des arbres (*Gmelina arborea*) et



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-77 Arbres de bord de route à abattre (*Gmelina arborea*)

d'autres arbres sur le site du projet seront abattus dans le cadre des travaux de construction, mais les arbres en question sont des espèces communes en Guinée.

Après la mise en service, la pollution de l'eau due au drainage des routes peut affecter la vie aquatique, et l'augmentation du bruit et des vibrations en raison d'un trafic accru peut avoir un impact sur la migration de la faune.

3) Conformité avec les LD de la JICA

Dans les LD de la JICA, il est indiqué « Biodiversité. 1. Les projets ne doivent pas entraîner de conversion ou de dégradation significatives des habitats critiques ou des forêts critiques ». Bien que des espèces menacées, qui figurent sur la liste rouge de l'UICN, aient été identifiées dans l'emprise du projet, il a été confirmé, conformément à ce qui suit, que le site du projet ne constitue pas un « habitat essentiel ou une forêt essentielle » et qu'il n'est pas « sujet à une conversion ou une dégradation importante ».

- Le projet consiste en la réhabilitation d'un pont existant, et bien qu'il soit nécessaire de procéder à l'acquisition d'un terrain supplémentaire pour la route d'accès, le terrain supplémentaire est très petit (2 837 m²).
- L'emprise du projet est composée de sols déjà développés avec des routes, des habitations, des commerces et des terres agricoles, ce qui n'est pas adapté en tant qu'habitat des espèces animales menacées, qui sont sensibles au bruit et à l'éclairage des véhicules sur les routes.
- Les espèces animales menacées recensées sont des espèces largement répandues dans la zone du projet, qui vivent dans des environnements écologiques plus appropriés dans les alentours de l'emprise du projet et en amont et en aval du fleuve.

Par conséquent, il ne s'agit pas d'un « habitat essentiel ou d'une forêt essentielle » pour les espèces menacées recensées lors de l'étude. En outre, le projet ne réduira pas de manière substantielle la capacité à maintenir des populations viables d'espèces endémiques. Étant donné qu'il faudra enlever de la terre végétale et abattre des arbres dans l'emprise du projet pour la réalisation des divers travaux, des mesures de contournement et d'atténuation conformes à la hiérarchie de la mitigation (contournement, minimisation et compensation) sont envisagées en tant que mesures de conservation de l'écosystème, y compris des espèces menacées dans le cadre du projet. Pendant la phase de conception détaillée, des politiques et des plans de conservation de l'écosystème efficaces et à long terme (y compris des politiques de conservation, des mesures avant la mise en œuvre des travaux, des mesures de protection pendant les travaux, des plans d'entretien, des méthodes de suivi, etc.) seront examinées et élaborées de concert avec des organisations spécialisées telles que le Centre de Recherche Scientifique Conakry Rogbané (CERESCOR).

La conception et le plan de construction devront être revus immédiatement avant la mise en œuvre des travaux afin d'éviter autant que possible tout défrichement inutile dans l'emprise. La présence d'animaux à l'intérieur des zones à défricher fera l'objet de vérifications avant la mise en œuvre des travaux de construction. Les espèces recensées seront enregistrées et feront l'objet d'une coordination

avec le MEDD en vue de leur transfert vers des zones écologiques appropriées. Il convient également d'éviter les travaux de construction pendant la saison de reproduction. Pendant les travaux, des mesures d'atténuation de l'éclairage, du bruit, des vibrations et de la poussière seront mises en œuvre pour réduire les impacts sur l'écosystème. Après l'achèvement des travaux de construction, des plantations de végétation seront effectuées dans des zones identifiées à l'avance. L'état de conservation et d'amélioration des services écosystémiques et de la biodiversité (notamment la richesse, la diversité et la santé des espèces) fera également l'objet d'un suivi, et sera comparé et évalué par rapport à la situation écologique avant la mise en œuvre du projet. Les plans de maintenance écologique feront l'objet d'une révision périodique sur la base des résultats du suivi. Cette politique devra être clairement énoncée dans le plan de gestion environnementale et figurer dans le contrat conclu avec le contractant.

(8) Hydrologie

1) Résultats de l'étude

Étant donné que le site du projet se trouve dans une zone caractérisée par un climat de savane avec des saisons sèches et des saisons des pluies distinctes, le niveau d'eau du fleuve Niger aux environs du site du projet est bas pendant la saison sèche, et élevé pendant la saison des pluies, comme indiqué à la Figure 2-2-80. Selon les informations sur le débit moyen et sur le niveau d'eau moyen du fleuve Niger dans les alentours du pont Faranah pour la période 2011-2020, fournies par des agences locales, le débit moyen est d'environ 30-50 m³/s pendant la saison sèche et 90-130 m³/s pendant la saison des pluies, et le niveau d'eau moyen est d'environ 115-160 cm du fond du fleuve pendant la saison sèche et 240-330 cm pendant la saison des pluies. En outre, la vitesse d'écoulement moyenne mesurée pendant la saison des pluies (juillet) était d'environ 0,694 m/s au milieu du fleuve.



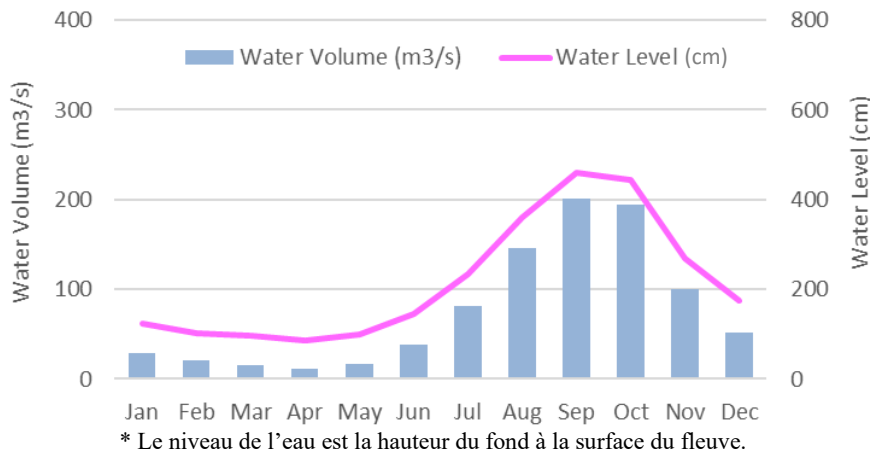
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-78 Le fleuve Niger à la saison sèche (avril)



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-79 Le fleuve Niger à la saison des pluies (septembre)

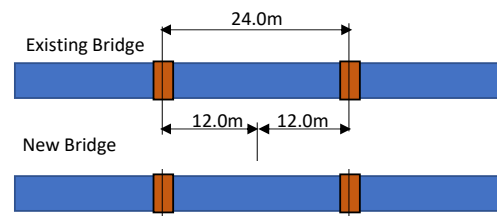


Source : Ministère de l'Énergie, de l'Hydraulique et des Hydrocarbures, 2021, Débits moyens journaliers de Faranah.

Figure 2-2-80 Débit moyen et niveau d'eau moyen du fleuve Niger à Faranah (2010-2020)

2) Résultats des prévisions

Pendant les travaux de construction de la substructure ou des fondations du pont, et lorsque des piles de pont sont érigées dans le fleuve, le régime d'écoulement des eaux fluviales risque d'être impacté. Par conséquent, les piles de pont doivent être érigées dans une position qui correspond à la ligne de mire le long de l'axe fluvial lors de l'inondation des piles de pont existantes, en référence



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 2-2-81 Répartition des portées

à l'Article 29 du décret sur les structures telles que les installations de gestion des cours d'eau et autres structures. En outre, les piles de pont situées dans les zones où l'eau s'écoule doivent être de petite taille afin d'entraver l'écoulement le moins possible. Des incidences provoquées par le ruissellement des sols découlant des déblais et remblais, et de l'effondrement des pentes ainsi que par drainage des routes sont anticipées sur le cours d'eau dans les alentours. Le régime d'écoulement des eaux souterraines ne devrait pas être affecté, car ni l'installation de structures souterraines ni le pompage d'eaux souterraines n'est prévu.

(9) Sédiments

1) Résultats de l'étude

Les résultats de l'étude sont présentés au Tableau 2-2-55. Il s'avère que chaque élément d'étude est inférieur aux valeurs de référence des normes néerlandaises et que les sédiments de fond du fleuve Niger ne sont pas pollués.

Tableau 2-2-55 Résultats de l'étude sur les sédiments

Élément	Unité	Saison des pluies		Saison sèche		Valeur de référence
		Site 1 :	Site 2 :	Site 1 :	Site 2 :	Cible néerlandaise
Température de l'eau	-	6,8	7,04	6,9	7,3	---
Conductivité	1 UFC/100ml	36	34	24	26	---
Huile et graisse	0,1 °C	29,6	28,9	29,6	28,9	---
Odeur	0.1 µS/m	145	156	155	162	---
Arsenic (As)	1 mg/L	10	13	8	9	76
Baryum (Ba)	Seuil	2	2	2	2	---
Cuivre (Cu)	µg/Kg	4.42	5.02	4.24	4.45	190
Zinc (Zn)	mg/Kg	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	720
Cadmium (Cd)	mg/Kg	3,05	3,25	3,35	3,52	13
Chrome (Cr)	mg/Kg	7	8	11	13	180
Plomb (Pb)	µg/Kg	2	2	6	7	530
Sélénium (Se)	mg/Kg	0,25	0,38	0,88	1,06	100
Nickel (Ni)	µg/Kg	0,14	0,16	0,35	0,37	100
Mercure (Hg)	mg/Kg	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	4
Cyanure (CN) - absent	mg/Kg	2,55	3,18	2,35	3,72	50
Huile minérale ^a	µg/Kg	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	5000
Polychlorobiphényles (PCB)	mg/Kg	2,3	3,2	2,4	2,8	1000
Fer (Fe)	mg/Kg	12	10	11	12	---
Concentration en ions hydrogène pH	µg/Kg	5	3	6	7	---
Coliformes (fécaux)	mg/Kg	95	112	135	172	---
Manganèse (Mn)	mg/Kg	0,82	0,92	0,55	0,52	---

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2) Résultats des prévisions

Pendant les travaux, lorsque les sédiments accumulés dans le lit du cours d'eau sont pollués, les polluants risquent de se répandre dans le fleuve en raison des travaux de construction de ponts, etc. Toutefois, bien que l'étude n'ait pas identifié de polluants dans les sédiments accumulés dans le lit du cours d'eau, des déchets solides et des polluants provenant d'équipements de construction mal entretenus, de machines et de véhicules lourds générés pendant la construction, ainsi que le ruissellement de déchets, pourraient avoir un impact négatif sur la qualité de l'eau et les dépôts de sédiments. Les polluants ne se répandent pas dans les cours d'eau. L'impact du ruissellement des sols après la mise en service est une source d'inquiétude.

2-2-3-7 Étude d'impact

Les résultats de l'étude d'impact sur l'environnement sont présentés au Tableau 2-2-56.

Tableau 2-2-56 Résultats de l'étude d'impact sur l'environnement

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
Mesures antipollution						
1	Pollution atmosphérique	✓	✓	B-	B+	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La qualité de l'air actuelle est conforme aux valeurs de référence. • Le démantèlement des structures existantes et le nivellement des terrains peuvent générer de la poussière et dégrader la qualité de l'air. • Une dégradation temporaire de la qualité de l'air, due aux poussières et aux gaz d'échappement provenant de l'utilisation des machines de construction et des véhicules de chantier, aux poussières provenant de l'enlèvement de la terre végétale, du déplacement des matériaux d'excavation, des travaux de terrassement, y compris leur transport, des travaux de démantèlement et d'aménagement du site, aux poussières provenant des matériaux et des équipements, est anticipée. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Malgré une augmentation du volume de circulation, la pollution de l'air sur le site du projet proposé et dans les alentours devrait s'améliorer grâce à la réduction des embouteillages et à l'augmentation de la vitesse de circulation.
2	Qualité de l'eau	✓	✓	B-	C	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les résultats de l'étude indiquent que la qualité de l'eau est comprise dans la plage des valeurs de référence. • La terre excavée et les surplus de terre peuvent être entraînés dans le cours d'eau, et dégrader la qualité de l'eau. • Les déchets et les matériaux provenant du chantier de construction et des lieux d'hébergement, le ruissellement des eaux usées dans le cours d'eau, le drainage provoqué par les travaux de bétonnage et de construction des chaussées, les carburants, les lubrifiants, l'huile hydraulique et d'autres produits chimiques toxiques provenant des machines et des véhicules de construction peuvent se déverser dans le cours d'eau et entraîner une détérioration à court terme du plan d'eau. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des incidences provoquées par le ruissellement des sols découlant des déblais et remblais, et de l'effondrement des pentes ainsi que par drainage des routes sont anticipées sur le cours d'eau dans les alentours.
3	Déchets	✓	✓	B-	C	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le démantèlement des structures existantes et le nivellement des terrains génèrent des débris, des déchets de bois d'œuvre et des substances dangereuses. • Une pollution des sols et une dégradation de la qualité de l'eau dues à l'apparition de déchets provenant du chantier de construction, aux surplus de terre provenant des constructions, aux terres et roches excavées, déchets de

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
						bois d'œuvre et de substances dangereuses, ainsi qu'aux déchets généraux provenant des lieux d'hébergement, sont anticipées. <ul style="list-style-type: none"> Le dépôt de déchets par les résidents peut se poursuivre. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Les véhicules sur les routes ne devraient pas générer de déchets. Le dépôt de déchets par les résidents peut se poursuivre.
4	Contamination des sols	✓	✓	B-	C	Avant les travaux / pendant les travaux : Aucune contamination du sol n'a été identifiée dans le cadre de l'étude. <ul style="list-style-type: none"> Le démantèlement des structures existantes, l'abattage d'arbres, le nivellement et la gestion inadéquate des déchets solides peuvent entraîner une contamination des sols. Des déchets, des fuites d'huile provenant des machines de construction et des véhicules de chantier mal entretenus et des fuites de substances chimiques dangereuses pendant les travaux de construction risquent d'entraîner une contamination des sols. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Si des déversements de déchets sur les berges se poursuivent, une contamination des sols pourrait se produire.
5	Bruit et vibrations	✓	✓	B-	C	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Les résultats de l'étude indiquent que les niveaux de bruit dépassent les valeurs de référence. Le démantèlement des structures existantes, l'abattage d'arbres et les travaux de nivellement peuvent entraîner une dégradation temporaire des niveaux de bruit et de vibrations. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Avec l'augmentation du débit routier, le bruit et les vibrations pourraient augmenter.
6	Affaissement de terrain	✓	✓	D	D	Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Des travaux provoquant des affaissements de terrain ou le pompage de grandes quantités d'eau souterraine, etc., ne sont pas prévus. Les résultats de l'étude géologique et du sol n'ont pas révélé la présence de sol meuble.
7	Odeurs nauséabondes	✓	-	B-	S/O	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Si les déchets généraux et autres matériaux générés par le chantier de construction et les lieux d'hébergement ne sont pas gérés et éliminés correctement, des odeurs peuvent se dégager. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Des activités susceptibles de provoquer des odeurs nauséabondes ne sont pas anticipées.
8	Sédiments	✓	✓	B-	C	Pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Aucun polluant n'a été identifié dans les sédiments dans

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
						<p>le cadre de l'étude.</p> <ul style="list-style-type: none"> Des changements topographiques dans la zone des alentours peuvent entraîner une sédimentation en raison de l'érection des piles de pont et l'érosion du sol. Les sédiments peuvent s'accumuler dans le lit fluvial en raison des déchets solides, des polluants provenant de machines de construction, d'équipements de machines et d'engins lourds mal entretenus et du ruissellement de déchets pendant la construction. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'impact du ruissellement des sols est une source d'inquiétude.
Environnement naturel						
9	Zones protégées	-	-	S/O	S/O	<p>Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le site proposé se trouve à environ 3,5 km de la zone tampon de la zone protégée la plus proche. Par conséquent, aucune incidence sur les zones protégées n'est envisagée.
10	Écosystème	✓	✓	B-	B-	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> La zone clé pour la biodiversité (KBA) se trouvant à environ 3,5 km, aucun impact n'est envisagé. Bien que des espèces menacées aient été recensées sur le site proposé, aucun impact sur l'écosystème, comme la destruction d'habitats, n'est envisagé. L'impact sur les animaux de l'enlèvement de la végétation, du bruit, des vibrations et de l'éclairage causés par la circulation des véhicules de chantier et l'utilisation d'équipements de construction suscite des inquiétudes. L'eutrophisation de la qualité de l'eau due aux travaux de construction dans le fleuve, au drainage des travaux de construction et aux eaux usées domestiques peut avoir un impact sur la vie aquatique. Épuisement des stocks de poissons dû à la pêche illégale par les ouvriers en construction. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> La pollution de l'eau due au drainage des routes peut affecter la vie aquatique. Le bruit et les vibrations risquent d'augmenter avec l'accroissement du volume de circulation, ce qui pourrait affecter la faune. L'utilisation d'herbicides lors de l'entretien courant peut affecter la flore et la faune.
11	Hydrologie	✓	✓	B-	C	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Pendant les travaux de substructure et de fondation du pont, le régime d'écoulement des eaux fluviales risque d'être affecté. Étant donné que les travaux de construction seront réalisés pendant la saison sèche, lorsque le débit du cours d'eau est faible, aucune incidence préjudiciable sur le régime d'écoulement n'est envisagée. Une mauvaise gestion des fossés collecteurs pour les

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
						travaux de construction peut entraîner des inondations localisées, car les eaux usées ne sont pas traitées. Après la mise en service : • Une mauvaise gestion des fossés collecteurs peut entraîner des inondations localisées, car les eaux usées ne sont pas traitées.
12	Topographie et géologie	✓	✓	B-	C	Pendant les travaux : • Un enlèvement de terre végétale, des déblais et des remblais sont envisagés à la suite de l'érection des piles de pont et de la modification de tracé de la route. Cela peut provoquer le ruissellement des sols, un effondrement de terrain, etc. Après la mise en service : • Il y a un risque de ruissellement des sols sur les pentes et d'effondrement de terrain.
Environnement social						
13	Acquisition de terrains / réinstallation des populations	✓	✓	B-	C	Avant les travaux : • La mise en œuvre du projet nécessitera l'acquisition de terrains auprès de 5 propriétaires fonciers, la réinstallation de 2 ménages, et le déplacement et la réinstallation économique de 100 entreprises dans l'emprise du projet. Il faudra également louer des terrains pour la construction d'installations temporaires destinées au stockage des matériaux et de l'équipement, à la base de vie de chantier, etc., pendant les travaux de construction. • Après l'annonce de la date limite, de nouveaux résidents viendront et de nouvelles structures seront construites ou agrandies afin de recevoir une compensation du projet. • Les indemnités et le soutien ne seront pas accordés aux PAP conformément au plan de réinstallation des populations, ce qui peut entraîner des retards et compliquer les réinstallations. Pendant les travaux / après la mise en service : • Une mise en œuvre inadéquate du plan de réinstallation des populations peut se traduire par une détérioration des conditions de vie et moyens de subsistance par rapport à ce qu'ils étaient avant la réinstallation.
14	Population la plus pauvre	✓	✓	B-	C	Avant les travaux / pendant les travaux : • La réinstallation des populations dans le cadre du projet inclut des personnes socialement vulnérables (11). • Il y a des risques qu'elles ne soient pas suffisamment prises en compte lors de l'acquisition des terrains et de la réinstallation des populations, ce qui peut avoir des impacts négatifs tels que l'aggravation de la pauvreté. Une prise en compte inadéquate en termes de perspectives d'emploi/de revenus et de mise à disposition d'un environnement de travail et d'installations dans les travaux de construction peut également conduire à des inégalités, une répartition inégale des richesses et à un élargissement du fossé entre les riches et les pauvres. Pendant les travaux / après la mise en service : • Une mise en œuvre inadéquate du plan de réinstallation

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
						des populations peut se traduire par une détérioration des conditions de vie et moyens de subsistance par rapport à ce qu'ils étaient avant la réinstallation.
15	Minorités ethniques et populations autochtones	-	-	S/O	S/O	Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Aucune minorité ethnique ou population autochtone ne vit à l'intérieur ou dans les alentours du site proposé et le projet. Par conséquent, aucune incidence n'est envisagée.
16	Économie locale, telle que l'emploi et les moyens de subsistance, etc.	✓	✓	B +/-	A +/- C	Avant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Deux ménages, 100 entreprises et 5 employés feront l'objet d'une réinstallation économique. Des mesures d'aide aux conditions de vie et aux moyens de subsistance ne seront pas accordées aux MAP ni aux entreprises conformément au plan de réinstallation des populations, ce qui peut entraîner des retards des soutiens et compliquer les réinstallations. Pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Une mise en œuvre inadéquate des soutiens pour le rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance dans le plan de réinstallation des populations peut se traduire pour les MAP et les entreprises par une détérioration de ceux-ci par rapport à ce qu'ils étaient avant la réinstallation. Les revenus des entreprises et des ménages à proximité du chantier de construction pourraient diminuer en raison des difficultés d'accès temporaires pendant la période de construction. Les conditions de vie et les moyens de subsistance peuvent être affectés par le déplacement d'entreprises par le projet et le blocage de l'accès aux terres agricoles et aux entreprises adjacentes au projet. Les entreprises régionales impliquées dans les travaux de construction du projet et l'emploi seront dynamisées. L'afflux d'ouvriers en construction peut accroître l'activité économique et les bénéfices dans la zone du projet. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> Les conditions de vie et les moyens de subsistance des MAP et des entreprises réinstallés par le projet risquent de se détériorer par rapport à ce qu'ils étaient avant la réinstallation. Le projet renforcera la connectivité interrégionale et favorisera la logistique et le développement économique à l'échelle nationale.
17	Utilisation des terres et des ressources locales	✓	✓	B +/-	C	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> Si de nouvelles installations temporaires pour la mise en œuvre du projet, telles que des sites d'excavation et des lieux d'hébergement, sont construites, un impact négatif sur l'acquisition de terrains, la réinstallation des populations et le milieu environnant est anticipé. L'approvisionnement en matériaux de construction et le recrutement d'ouvriers en construction seront effectués, dans la mesure du possible, dans la région, dans un souci

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
						de promouvoir la revitalisation de l'économie locale. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> • Les retards dans la remise en état sur place des installations temporaires, etc., ou la possibilité que la remise en état ne soit pas effectuée peut rendre difficile leur réutilisation.
18	Utilisation de l'eau	✓	-	B-	S/O	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> • Les cours d'eau sont utilisés pour l'approvisionnement en eau à usage domestique. • L'utilisation du cours d'eau dans la zone des travaux de construction sera limitée. • Il faut s'attendre à des incidences préjudiciables si de l'eau est prélevée pour les travaux de construction ou si l'accès est bloqué pendant les travaux. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> • Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
19	Infrastructures sociales et services sociaux existants	✓	-	B-	S/O	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> • L'accès aux écoles à proximité du site proposé, aux services des eaux et au centre-ville peut être temporairement restreint. • Le bruit et les vibrations provenant des travaux de construction peuvent avoir un impact sur les écoles voisines. • L'afflux d'ouvriers en construction et la mise en œuvre des travaux de construction risquent d'exercer une pression sur la fourniture des infrastructures locales et la capacité de traitement des déchets, ainsi que sur la demande des résidents locaux. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> • Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
20	Capital social et organisations sociales telles que les organismes de prise de décisions au niveau local	✓	✓	B-	C	Avant les travaux / pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> • Au stade de l'étude, les parties prenantes locales ont une bonne compréhension du projet, et aucune objection n'a été soulevée. • Un partage continu d'informations avec les parties prenantes locales par le projet et une participation aux consultations liées à la prise de décision du projet insuffisants pourraient entraîner une méfiance à l'égard du projet et un refus de coopérer, et nuire à l'établissement d'un consensus concernant la mise en œuvre du projet. Après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> • Si la confiance est perdue, il faut s'attendre à une détérioration prolongée de la relation.
21	Répartition inégale des dommages et des bénéfices	✓	✓	B-	C	Avant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> • Une prise en compte insuffisante du plan de réinstallation des populations peut entraîner des conflits entre les personnes pouvant bénéficier d'une indemnisation et d'un soutien dans le cadre du projet et les autres riverains. Pendant les travaux / après la mise en service : <ul style="list-style-type: none"> • Les conflits entre les bénéficiaires et les autres riverains peuvent persister.

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
22	Conflits d'intérêts dans la zone	✓	✓	D	C	<p>Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il n'y a pas de conflits d'intérêts concernant l'utilisation des terres et l'utilisation du fleuve sur le site proposé, et les parties prenantes locales ont confirmé qu'elles étaient favorables au projet. • Des conflits d'intérêts peuvent survenir, par exemple, en raison d'une prise en compte des points de vue des parties prenantes par le projet jugée insuffisante. • Un partage continu d'informations avec les parties prenantes locales par le projet et une participation aux consultations liées à la prise de décision du projet insuffisants pourraient entraîner une méfiance à l'égard du projet et un refus de coopérer, et nuire à l'établissement d'un consensus concernant la mise en œuvre du projet.
23	Patrimoine culturel	-	-	S/O	S/O	<p>Avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
24	Paysage	B-	-	B-	S/O	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les manquements et négligences en matière de rangement, de nettoyage et de stockage des matériaux, de l'équipement et du matériel sur le chantier de construction et les installations d'hébergement peuvent nuire à l'esthétique. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans la conception du pont, l'échelle est équivalente à celle du pont existant, la couleur et le design sont conçus en tenant compte du paysage environnant, et aucun impact n'est envisagé.
25	Égalité hommes/femmes (dimension de genre)	✓	✓	B-	B-	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'étude sur la dimension de genre et les personnes socialement vulnérables confirme que les disparités entre les hommes et les femmes sont importantes en Guinée. • Une participation insuffisante des femmes à la prise de décision du projet peut avoir pour conséquence que les opinions des femmes ne sont pas prises en compte par le projet. • L'environnement de travail est inadéquat pour les femmes, ce qui les empêche de postuler un emploi. L'emploi préférentiel des hommes dans les travaux de construction, la fixation de salaires déséquilibrés entre les hommes et les femmes, etc., peuvent avoir des effets négatifs sur les moyens de subsistance des ménages ayant à leur tête une femme et sur les intérêts locaux • Dans le cadre des compensations des pertes liées au projet et des soutiens pour le rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance, les femmes peuvent ne pas recevoir d'indemnisation directe ou ne pas être en mesure de participer à des formations et à d'autres activités. • Un soutien apporté aux femmes dans le cadre du projet en ce qui concerne les mesures de rétablissement des moyens de subsistance qui serait insuffisant pourrait très

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
						<p>certainement se traduire par une détérioration de leurs conditions de vie et moyens de subsistance dans les nouveaux sites de réinstallation par rapport à ce qu'ils étaient avant la mise en œuvre du projet.</p> <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Il est anticipé qu'une attention insuffisante accordée aux femmes par le projet aura pour conséquence que les avantages du projet ne seront pas pleinement réalisés, et une détérioration des conditions de vie et moyens de subsistance par rapport à ce qu'ils étaient avant la réinstallation est anticipée.
26	Droits de l'enfant	✓	✓	B-	B+	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des écoles sont disséminées dans les alentours, et le pont cible du projet fait partie d'itinéraires domicile-école. Toute obstruction d'accès causée par les travaux de construction peut affecter les itinéraires domicile-école. Les enfants peuvent être engagés comme main-d'œuvre pour des travaux de construction. Le bruit et les vibrations provenant des travaux de construction peuvent temporairement affecter les activités des écoles à proximité du site proposé. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> La sécurité des enfants sur les itinéraires domicile-école sera améliorée.
27	Risques de maladies infectieuses, y compris le VIH/SIDA	✓	-	B-	S/O	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> La propagation du paludisme, de la COVID-19 et d'autres maladies infectieuses par la main-d'œuvre extérieure est une source d'inquiétude. Par ailleurs, la pénurie de main-d'œuvre, les retards dans la livraison des matériaux et les restrictions de circulation dues à l'aggravation de la situation infectieuse pourraient avoir un impact sur le calendrier des travaux. Une gestion et une élimination inadéquates des déchets solides et liquides peuvent être à l'origine d'épidémies. <p>Après la mise en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	✓	-	B-	S/O	<p>Avant les travaux / pendant les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des mesures de lutte contre le bruit, la pollution de l'air et de l'eau causés par les travaux de construction peuvent avoir un impact négatif sur la santé des ouvriers et des riverains. L'entretien inadéquat et l'utilisation incorrecte des équipements de construction, l'absence de vêtements de protection pour les ouvriers, le travail sur des falaises abruptes, l'excavation de pentes, etc., présentent un risque de blessures pour la main-d'œuvre. Le travail dans des conditions météorologiques extrêmes peut entraîner des accidents et des problèmes de santé pour les ouvriers. Une éthique de travail inappropriée et les exigences d'une construction rapide augmentent le risque d'accidents liés à la construction. La sécurité des personnes impliquées dans la construction

	Élément d'impact	Étude d'impact lors de l'établissement de la portée des impacts		Étude d'impact sur la base des résultats de l'étude		Motif de l'étude
		Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
						peut être menacée par la détérioration de la situation en matière de sécurité. Après la mise en service : • Aucune incidence significative du projet n'est attendue.
29	Accidents	✓	✓	B-	B+/-	Avant les travaux / pendant les travaux : • Lors de la démolition des bâtiments, des résidents et des chefs d'entreprises/employés risquent d'être impliqués dans des accidents. • Une augmentation des accidents de la circulation est anticipée en raison de l'augmentation du nombre de véhicules de chantier et de l'insuffisance des mesures visant à assurer la sécurité des piétons sur les itinéraires de déviation. Après la mise en service : • Il est prévu que le nombre d'accidents de la route diminue grâce à l'amélioration des routes et aux avertissements aux endroits où les accidents de la route sont fréquents dans le cadre du projet. • Les accidents augmentent avec la circulation dans les deux sens et les piétons qui traversent la route.
Autre						
30	Impact transfrontière et changement climatique	✓	✓	B-	B+	Avant les travaux / pendant les travaux : • Une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone) en raison de l'utilisation de machines de construction et de l'accroissement du volume de circulation avec les véhicules de chantier est anticipée. Après la mise en service : • Il est prévu que le volume de circulation augmente légèrement, mais un impact positif est anticipé prenant en considération la réduction des émissions grâce à la diminution des embouteillages.
<p>A+/- : des impacts positifs/négatifs très importants sont anticipés.</p> <p>B+/- : B+/- : certains impacts positifs/négatifs sont anticipés.</p> <p>C+/- : l'ampleur des impacts n'est pas connue. (D'autres études sont nécessaires, et les impacts peuvent être de plus en plus clairs au fur et à mesure que les recherches progressent.)</p> <p>D : aucun impact n'est anticipé.</p> <p>N/A : aucune étude d'impact n'est réalisée, car aucun impact n'a été identifié lors de la phase d'établissement de la portée des impacts.</p>						

Source : Mission d'étude.

2-2-3-8 Mesures d'atténuation et coût de la mise en œuvre de ces mesures

(1) Mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation et le coût de la mise en œuvre de ces mesures sont indiqués au Tableau 2-2-57.

Tableau 2-2-57 Mesures d'atténuation et coûts de mise en œuvre de ces mesures

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
Avant les travaux / pendant les travaux :						
Général	Non-respect des dispositions légales	<ul style="list-style-type: none"> Les dispositions nationales guinéennes (notamment le code de l'environnement et le code du travail) sont respectées. La conception (y compris les installations auxiliaires) est conforme à toutes les normes pertinentes. Avant le démarrage des travaux de construction, toutes les exigences réglementaires sont remplies, notamment l'obtention des permis, des approbations et des enregistrements nécessaires à la mise en œuvre du projet, y compris l'exploitation des installations d'hébergement et les bancs d'emprunt. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	MITP Consultants chargés de la supervision des travaux (GC)	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction. PAR, PGE/PSE Inclus dans les coûts de mise en œuvre.</p>	
	Impacts négatifs sur l'environnement en raison d'une planification inadéquate des travaux de construction	<ul style="list-style-type: none"> Des mesures d'atténuation des effets sur l'environnement seront intégrées dans les plans de démantèlement et de nivellement, et il est prévu de planifier le calendrier et les processus de travail en tenant compte des saisons et des méthodes appropriées. Les méthodes de construction qui assurent l'accès aux structures, aux terres agricoles, etc., adjacentes à l'emprise de route du projet et aux installations connexes seront planifiées. Le plan de gestion de la qualité de l'air, le plan de gestion des déchets, le plan de gestion du bruit et des vibrations, les politiques et le plan de conservation de l'écosystème, le plan de santé et de sécurité au travail, le plan de gestion du trafic, le plan d'intervention d'urgence, le plan d'intervention en cas de maladies infectieuses, le plan de démantèlement et d'élimination du chantier de construction, et autres plans seront préparés. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>	
	Retards du projet dus à l'absence de mise en place et de budget pour le système de mise en œuvre du PGE	<ul style="list-style-type: none"> La coordination avec les agences compétentes impliquées dans la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE, l'établissement d'un consensus, la dotation en personnel, la mise en place de structures et l'obtention du budget nécessaire seront réalisés. Une formation destinée au personnel impliqué dans la mise en œuvre du 	UGP	MITP MEDD GC	PAR, PGE/PSE Inclus dans les coûts de mise en œuvre.	

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
			PAR et du PGE sera mise en œuvre.			
		Divulgarion d'informations et consultations régulières insuffisantes auprès des ménages/entreprises faisant partie des PAP, des propriétaires fonciers et des parties prenantes locales	<ul style="list-style-type: none"> Une divulgation d'informations et des consultations régulières auprès des PAP, des communautés locales et des parties prenantes seront prévues. 	UGP	MITP MEDD GC	PAR, PGE/PSE Inclus dans les coûts de mise en œuvre.
		Prise en charge des plaintes, des préoccupations, des questions que peuvent avoir les ménages/entreprises faisant partie des PAP, les propriétaires fonciers et les parties prenantes locales	<ul style="list-style-type: none"> Une divulgation d'informations et des consultations régulières auprès des PAP, des communautés locales et des parties prenantes seront prévues. Les plaintes, les préoccupations et les questions seront traitées. 	UGP	MITP MEDD GC	PAR, PGE/PSE Inclus dans les coûts de mise en œuvre.
		Mise en œuvre insuffisante des mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> Un suivi sera effectué conformément au plan de suivi environnemental (PSE) (éléments de rapport obligatoires, méthodes de rapport, fréquence, etc.) et, en cas d'insuffisance, les mesures d'atténuation seront reconsidérées et des mesures supplémentaires seront mises en œuvre. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par l'UGP et le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>UGP, entrepreneurs en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
1	Pollution atmosphérique	Dégradation temporaire de la qualité de l'air due aux poussières provenant du démantèlement des structures existantes et du nivellement des terrains, aux poussières et aux gaz d'échappement provenant de l'utilisation des machines de construction et des véhicules de	<ul style="list-style-type: none"> Des arrosages seront effectués régulièrement (au moins 3 fois par jour pendant la saison sèche). Des inspections quotidiennes des machines de construction et véhicules de chantier seront assurées. Les entrées du chantier, les zones de stockage et les aires de stationnement seront recouvertes de gravier ou de pierre concassée. La vitesse sera strictement limitée pour les véhicules (à l'intérieur du chantier de construction et des installations temporaires : 20 km/h, dans les zones urbaines : 40 km/h, en dehors des zones urbaines : 80 km/h). L'élimination de la végétation et la modification du relief seront minimisées dans la mesure du possible. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		chantier, aux poussières provenant de l'enlèvement de la terre végétale, du déplacement des matériaux d'excavation, aux poussières provenant des travaux de terrassement, y compris leur transport, des matériaux et des équipements	<ul style="list-style-type: none"> La plate-forme des véhicules de transport d'équipements, de déchets de bois d'œuvre et de matériaux, ainsi que toutes les zones de stockage des déchets de bois d'œuvre, des travaux de terrassement et des matériaux seront couvertes. Les zones de stockage des déchets de bois d'œuvre et de la terre végétale seront suffisamment éloignées des récepteurs sensibles aux impacts. Les machines de construction et les véhicules de chantier seront exploités de manière rationnelle, en minimisant autant que possible le transport routier, grâce à une utilisation maximale des déchets de bois d'œuvre et de la terre végétale produits sur le site, et en interdisant la marche au ralenti. Un suivi de la qualité de l'air sera mis en œuvre. Si les valeurs de référence sont dépassées, les mesures d'atténuation seront réexaminées et, si nécessaire, des mesures d'atténuation seront ajoutées. 			
2	Pollution de l'eau	La terre excavée et les surplus de terre peuvent être entraînés dans le cours d'eau, et dégrader la qualité de l'eau.	<ul style="list-style-type: none"> Les zones de stockage de terre et de terre excavée, etc. seront situées à une distance appropriée des sources d'eau. Des bassins de sédimentation ou des pièges à érosion temporaires seront installés dans les alentours des principales zones de travail afin de réduire la propagation des eaux troubles. Les zones de déblais et de remblais seront recouvertes de terre végétale excavée, et des réensemencements ou plantations de végétation seront réalisés afin d'empêcher le ruissellement de boues. L'érosion des sols et des berges et le ruissellement dans les cours d'eau seront surveillés. 	Avant les travaux : Entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	UGP MITP MEDD GC	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Les eaux usées et les déchets solides provenant du chantier de construction et des lieux d'hébergement, ainsi que le carburant, les lubrifiants et l'huile hydraulique provenant des machines de construction et des véhicules de chantier peuvent se déverser dans le cours d'eau, ce qui comporte des risques de dégradation de la qualité de l'eau.	<ul style="list-style-type: none"> Des fossés collecteurs pour les travaux de construction, des pièges à huile, des installations de traitement des eaux usées et d'assainissement seront installés afin que les eaux usées provenant du chantier et des lieux d'hébergement ne se déversent pas directement dans le cours d'eau. Des inspections quotidiennes des machines de construction seront mises en œuvre. Un suivi de la qualité de l'eau sera mis en œuvre. Si les valeurs de référence sont dépassées, les mesures d'atténuation seront réexaminées, et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 	Avant les travaux : Entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	UGP MITP MEDD GC	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
3	Déchets	Apparition de	Conformité avec les dispositions nationales	Avant les	UGP	Avant les

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		déchets provenant du chantier de construction, surplus de terre provenant des constructions, terres et roches excavées, déchets de bois d'œuvre et de substances dangereuses, et déchets généraux provenant des lieux d'hébergement	<p>guinéennes (Code de l'environnement et Code de la santé publique). Coordination avec la municipalité de Faranah et application des meilleures pratiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> Les zones de stockage des déchets seront situées à une distance appropriée des sources d'eau. Les déchets seront éliminés dans les sites de décharge prévus à cet effet. Les surplus de terre et les débris seront dans la mesure du possible utilisés dans la construction suivant le principe « réduire, réutiliser et recycler, afin de minimiser l'élimination des déchets hors site. Il sera demandé au ministère de l'Environnement et du Développement durable de la préfecture de Faranah de réutiliser les arbres ayant été abattus. Une formation sur la gestion des déchets destinée aux ouvriers en construction sera mise en œuvre régulièrement. Un suivi du volume des déchets générés et de la situation de leur élimination sera mis en œuvre. Des mesures d'atténuation seront ajoutées, si nécessaire. 	<p>travaux : Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux : Entrepreneur en construction</p>	<p>MITP MEDD GC</p>	<p>travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
		Dépôt de déchets par les résidents locaux sur les ouvrages de protection des berges	<ul style="list-style-type: none"> Des sites de décharge des déchets alternatifs devront être assurés à proximité des sites de décharge existants. Un partage d'informations sur le déplacement des sites de décharge avec les résidents locaux et des activités de sensibilisation sur l'élimination des déchets seront mis en œuvre. 	UGP	<p>MITP MEDD GC</p>	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
4	Contamination des sols	Des déchets, des fuites d'huile provenant des machines de construction et des véhicules de chantier mal entretenus et des fuites de substances chimiques dangereuses pendant les travaux de construction risquent d'entraîner une contamination des sols.	<ul style="list-style-type: none"> Des inspections quotidiennes des machines de construction et des véhicules de chantier seront mises en œuvre. Si des fuites de substances dangereuses telles que les produits chimiques, les carburants, les huiles, etc. se produisent, celles-ci seront collectées, traitées, et éliminées de manière adéquate. Des études par échantillonnage seront mises en œuvre suivant les besoins pour vérifier le degré de contamination et prendre les mesures qui s'imposent. 	<p>Avant les travaux : Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux : Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
5	Bruit et vibrations	Du bruit et des vibrations découlant du démantèlement des structures existantes, de l'abattage des arbres, de la préparation du site, de la circulation des véhicules de chantier et du fonctionnement des	<ul style="list-style-type: none"> Des équipements, du matériel et des machines peu bruyants et produisant un faible niveau de vibrations seront utilisés dans la mesure du possible, de manière adaptée à l'ampleur et à la nature du travail à effectuer. Si nécessaire, des dispositifs de contrôle du bruit seront installés sur les machines de construction et les équipements. Des écrans insonorisants mobiles, des clôtures, et autres dispositifs seront utilisés pour contrôler le bruit. Des inspections quotidiennes des machines de 	<p>Avant les travaux : Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux : Entrepreneur en</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les</p>

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		engins de chantier sont anticipés.	<p>construction et des véhicules de chantier seront mises en œuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> Les machines de construction et les véhicules de chantier seront exploités de manière rationnelle, en minimisant autant que possible le transport de véhicules grâce à une utilisation maximale des matériaux générés sur le site. La vitesse sera strictement limitée pour les véhicules (dans l'emprise du projet : 20 km/h, dans les zones urbaines : 40 km/h, en dehors des zones urbaines : 80 km/h). Les travaux générant du bruit seront effectués, en tenant compte de l'emplacement des récepteurs et de la période de la journée sensibles aux impacts (de 18h00 à 6h00). Un suivi des valeurs pour le bruit et les vibrations sera mis en œuvre. Si les valeurs pour le bruit dépassent le niveau d'augmentation admissible (3 dBA), les mesures d'atténuation seront réexaminées et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 	construction		travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
7	Odeurs nauséabondes	Si les déchets généraux et autres matériaux générés par le chantier de construction et les lieux d'hébergement ne sont pas gérés et éliminés correctement, des odeurs peuvent se dégager.	<ul style="list-style-type: none"> Les déchets déversés illégalement seront enlevés, si nécessaire. Rangement et nettoyage du chantier et des lieux d'hébergement Des fossés collecteurs pour les travaux de construction, des pièges à huile, des installations de traitement des eaux usées et d'assainissement seront installés afin que les eaux usées provenant du chantier et des lieux d'hébergement ne se déversent pas directement dans le cours d'eau. Les fossés collecteurs pour les travaux de construction et autres canaux de drainage seront nettoyés et entretenus régulièrement. La situation de la production et de l'élimination des déchets et des eaux usées fera l'objet d'une surveillance, et si l'état de la gestion et du traitement n'est pas conforme à ce qui est prévu, les mesures d'atténuation seront reconsidérées, et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 	<p>Avant les travaux : Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux : Entrepreneur en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
8	Sédiments	<p>Les déchets et les polluants ainsi que le ruissellement des sols peuvent avoir un impact négatif sur les dépôts de sédiments.</p> <p>Des changements topographiques dans la zone des alentours peuvent entraîner une sédimentation en raison de l'érection des piles de pont et l'érosion du sol.</p>	<ul style="list-style-type: none"> L'élimination de la végétation et les modifications du relief seront réduites autant que possible. Le calendrier des travaux de construction doit être mis en œuvre en tenant compte des saisons. Les machines et les matériaux de construction seront sélectionnés de manière appropriée pour la construction des piles de pont dans le fleuve. Les déblais seront placés, suivant les besoins, dans des zones de stockage temporaire, des pièges à sédiments ou des bassins de sédimentation afin d'éviter le ruissellement dans les sols. 	<p>Avant les travaux : Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux : Entrepreneur en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
10	Écosystème	<p>L'impact sur les animaux du bruit, des vibrations et de l'éclairage causés par la circulation des véhicules de chantier et l'utilisation d'équipements de construction suscite des inquiétudes.</p> <p>L'eutrophisation de la qualité de l'eau due aux travaux de construction dans le fleuve, au drainage des travaux de construction et aux eaux usées domestiques peut avoir un impact sur la vie aquatique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il faudra marquer l'étendue de la zone d'enlèvement de la terre végétale, des arbres et de la végétation, et éviter autant que possible ou réduire au minimum tout défrichement inutile. Avant tout défrichement, la présence éventuelle d'animaux fera l'objet de vérifications, puis, le cas échéant, ils seront déplacés vers des zones écologiques appropriées. Toute rencontre avec des espèces menacées sera enregistrée, et immédiatement signalée aux autorités compétentes. Des plantations d'arbres et plantations de végétation seront, dans toute la mesure du possible, effectuées sur les sites du projet afin de compenser l'abattage. En particulier, les arbres abattus le long des routes seront remplacés par de nouvelles plantations. Les heures de fonctionnement des machines de construction et des véhicules de chantier ainsi que des travaux de génie civil seront réglementées (de 18h00 à 6h00). Des dispositifs appropriés tels que des pièges à huile, des fosses septiques, etc. seront installés afin que le drainage des travaux de construction et les eaux usées domestiques ne s'écoulent pas directement à l'extérieur. Interdiction pour les personnes impliquées dans la construction de capturer et de vendre des animaux sauvages et des poissons. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
11	Hydrologie	<p>Il est anticipé que l'eutrophisation de la qualité de l'eau due aux exfiltrations des drainages des travaux de construction, des eaux usées domestiques et des déchets aura un impact sur la vie aquatique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des systèmes de traitement des eaux usées et des installations sanitaires portables seront installés sur le chantier et dans les lieux d'hébergement. Le plan de gestion des déchets sera strictement mis en œuvre. Les zones de stockage des déchets seront situées à une distance appropriée du cours d'eau. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
		<p>Une sédimentation et des dépôts dans les fossés collecteurs et le cours d'eau sont anticipés en raison de la mauvaise gestion de la terre excavée et des surplus de terre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des fossés collecteurs pour les travaux de construction, de taille suffisante, seront installés, et devront être nettoyés et entretenus régulièrement. L'érosion des sols et des berges et le ruissellement dans les cours d'eau seront surveillés. Des bassins de sédimentation, des pièges à érosion temporaires, ou autres dispositifs seront installés dans les alentours des principales zones de travail. Le niveau du cours d'eau sera surveillé. 	<p>Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
12	Topographie et	<p>Un enlèvement de la terre arable, des</p>	<ul style="list-style-type: none"> S'agissant des carrières et les bancs d'emprunt, il s'agira autant que possible de 	<p>Entrepreneur en</p>	<p>UGP MITP</p>	<p>Inclus dans le coût des</p>

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
	géologie	déblais et des remblais associés à la modification de tracé du pont et de la route, aux carrières et aux bancs d'emprunt sont envisagés, ce qui déclenche un ruissellement des sols et un effondrement de terrain, etc.	<ul style="list-style-type: none"> carrières et de banc d'emprunt existants. Les méthodes de construction appropriées seront sélectionnées sur la base des résultats de l'étude géologique et des sols, et des mesures de conception adéquates, y compris la consolidation des sols, seront élaborées. Les zones de déblais et de remblais seront recouvertes de terre végétale excavée, et des réensemencements ou plantations de végétation indigènes seront réalisés. 	construction	MEDD GC	travaux de construction.
13	Acquisition des terrains / réinstallation des populations	L'acquisition de terrains et la réinstallation de populations supplémentaires seront nécessaires.	<ul style="list-style-type: none"> Des terrains publics et des installations existantes seront utilisés autant que possible afin de réduire au minimum l'acquisition de terrains supplémentaires. Afin d'éviter l'installation de nouveaux résidents et la construction et l'extension de nouvelles structures après l'annonce de la date limite, les restrictions au sein de l'emprise de route du projet seront communiquées, avec les affiches, etc., et les agents de sécurité seront placés, et les piquets seront mis en place pour marquer les limites de l'emprise de route du projet. Pour la gestion de l'intérieur de l'emprise de route du projet, le suivi sur le nombre d'habitants et de structures sera assuré périodiquement. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		La réinstallation des populations, la réinstallation économique et l'acquisition de terrains seront nécessaires. Les indemnités et le soutien ne seront pas accordés conformément au plan de réinstallation, et des retards de paiement et de soutien se produiront.	<ul style="list-style-type: none"> Les détails des indemnités et du soutien feront l'objet d'explications et d'un consensus avec les PAP/entreprises avant la réinstallation. L'indemnité des pertes sera payée dans son intégralité avant la réinstallation conformément au plan de réinstallation des populations. En cas d'inquiétudes concernant des retards dans l'avancement des travaux, les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Le niveau de vie des PAP et des entreprises risque de se détériorer par rapport à ce qu'il était avant la réinstallation.	<ul style="list-style-type: none"> Le rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance sera mis en œuvre conformément au plan de réinstallation des populations. Si des problèmes viennent compliquer la situation de rétablissement, les mesures d'atténuation seront réexaminées, et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 			
14	Population la plus pauvre	La réinstallation des populations dans le cadre du projet inclut des personnes socialement vulnérables. Lors de	<ul style="list-style-type: none"> Un système de coopération sera établi avec le ministère de la Promotion Féminine, de l'Enfance et des Personnes Vulnérables (MASFPV). Les détails des indemnités et du soutien feront l'objet d'explications et d'un consensus 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR,

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		<p>sa mise en œuvre, la réinstallation ne fait pas l'objet d'une attention suffisante, notamment les indemnités et le soutien ne sont pas accordés conformément au plan de réinstallation des populations.</p>	<p>avec les personnes socialement vulnérables avant la réinstallation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'indemnisation des pertes sera payée dans son intégralité avant la réinstallation conformément au plan de réinstallation des populations. • Les procédures de réinstallation, l'aide à la réinstallation et le soutien au rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance font l'objet d'une assistance permanente. • Pour s'assurer que les personnes socialement vulnérables participent impérativement à la prise de décision concernant le projet et comprennent bien les tenants et les aboutissants, il conviendra, lors des consultations et de la divulgation d'informations, de tenir compte des moyens de transport à leur disposition ainsi que du langage utilisé, qui doit être abordable. • L'état de mise en œuvre du plan de réinstallation des populations fera l'objet d'un suivi. En cas d'inquiétudes concernant des retards dans l'avancement des travaux, les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 			PGE/PSE.
		<p>Le niveau de vie risque de se détériorer par rapport à ce qu'il était avant la réinstallation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La situation du rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance fera l'objet d'un suivi. En cas de problème, les mesures d'atténuation seront réexaminées, et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 			
16	Économie locale, telle que l'emploi et les moyens de subsistance, etc.	<p>Des ménages, des entreprises et des employés feront l'objet d'une réinstallation économique. Des mesures d'aide au rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance ne seront accordées ni aux PAP, ni aux entreprises, conformément au plan de réinstallation des populations, ce qui peut entraîner des retards des soutiens.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La priorité à l'emploi sera donnée aux résidents et aux entreprises locales. • L'état de mise en œuvre du plan de réinstallation des populations fera l'objet d'un suivi. En cas de retard dans l'avancement des travaux ou de problème, les mesures d'atténuation seront réexaminées, et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		<p>Le niveau de vie des PAP et des entreprises se détériorera par rapport à ce qu'il était avant la réinstallation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La mise en œuvre des PAR et des mesures de rétablissement des moyens de subsistance feront l'objet d'un suivi. En cas de retard dans l'avancement des travaux ou de problème, les mesures d'atténuation seront réexaminées, et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. 			

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		Les revenus des entreprises et des ménages à proximité du chantier de construction diminueront en raison des difficultés d'accès temporaires.	<ul style="list-style-type: none"> L'accès aux entreprises et habitations dans la zone du projet sera assuré. Si des impacts se produisent, les indemnités prévues dans le PAR seront appliquées. Les déplacements de services publics seront réduits autant que possible afin de raccourcir la durée des interruptions de service. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP, l'UGP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs en construction, UGP</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
17	Utilisation des terres et des ressources locales	Impact de nouvelles constructions d'installations sur le milieu environnant	<ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure du possible, la priorité sera donnée à l'acquisition d'installations, de bancs d'emprunt, de matériaux et d'équipements existants dans les alentours du site du projet proposé. Si de nouvelles installations doivent être construites, les zones écologiques, paysagères ou autres zones sensibles seront évitées, et, dans la mesure du possible, des terrains déjà affectés seront utilisés. En cas d'acquisition de terrains et de réinstallations des populations, le PAR du projet sera appliqué. 	UGP Entrepreneur en construction	MITP MEDD GC	Inclus dans le coût des travaux de construction.
		L'afflux d'ouvriers en construction et la mise en œuvre des travaux de construction peuvent exercer une pression sur la fourniture des infrastructures locales, ainsi que sur la demande des résidents locaux.	<ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure du possible, la priorité sera donnée au recrutement d'ouvriers parmi les PAP et dans les alentours du site proposé. Concernant le carburant, les fournitures et l'eau-électricité nécessaires, les quantités disponibles localement seront vérifiées, et les moyens d'approvisionnement feront l'objet d'une attention particulière de manière à ne pas exercer de pression sur les approvisionnements locaux. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
		Les installations et sites temporaires risquent de ne pas être remis dans leur état initial à la fin des travaux de construction et ne pas être utilisables.	<ul style="list-style-type: none"> Ils seront remis dans leur état initial et à disposition immédiatement après le démantèlement du chantier. Des ajustements seront faits pour une utilisation continue par la préfecture de Faranah. 	Entrepreneur en construction	UGP MITP MEDD GC	Inclus dans le coût des travaux de construction.
18	Utilisation de l'eau	Il faudra de l'eau pour les travaux de construction et de l'eau potable pour la main-d'œuvre.	<ul style="list-style-type: none"> La consommation d'eau fera l'objet d'un suivi régulier. Des programmes d'économie d'eau, y compris l'utilisation de l'eau de pluie et de l'eau recyclée, seront mis en œuvre sur le chantier et dans les lieux d'hébergement. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du</p>

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
				Pendant les travaux : Entrepreneur en construction		PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		L'utilisation du cours d'eau peut faire l'objet de restrictions temporaires.	<ul style="list-style-type: none"> Les communautés locales seront informées du calendrier, des effets négatifs et des mesures d'atténuation avant que les travaux qui entraînent une pollution de l'eau ou des restrictions de l'utilisation du cours d'eau soient entrepris. Les plaintes, les préoccupations et les questions que peuvent avoir les communautés locales seront prises en compte. 	UGP Entrepreneur en construction	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
19	Infrastructures sociales et services sociaux existants	L'accès aux écoles à proximité du site proposé, aux services des eaux et au centre-ville sera temporairement restreint. Impact du bruit provenant des travaux de construction sur les écoles et autres institutions	<ul style="list-style-type: none"> Le calendrier et les horaires des travaux de construction, la sécurisation d'un accès, etc. feront l'objet de consultations et de consensus de manière personnalisée dans les écoles et les infrastructures sociales. Les informations sur la sécurisation de l'accès pendant les travaux de construction seront communiquées aux communautés locales et des consultations seront menées avec elles. 	UGP Entrepreneur en construction	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE et dans les coûts des travaux de construction.
20	Capital social et organisations sociales telles que les organismes de prise de décisions au niveau local	Le manque de partage d'informations avec les parties prenantes locales et de participation à la prise de décision concernant le projet nuira à l'établissement d'un consensus concernant la mise en œuvre du projet.	<ul style="list-style-type: none"> La mise en œuvre des consultations fera l'objet d'ajustement afin de s'assurer que les parties prenantes locales participent bien à la prise de décision concernant le projet. En outre, une divulgation d'informations et des consultations régulières seront prévues. Les plaintes, les préoccupations et les questions que peuvent avoir les parties prenantes seront prises en compte. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
21	Répartition inégale des dommages et des bénéfices	Des conflits peuvent apparaître entre les personnes pouvant bénéficier d'une indemnisation et d'un soutien dans le cadre du projet, et les autres riverains.	<ul style="list-style-type: none"> Des dispositions seront prises afin de s'assurer que les parties prenantes locales participent bien à la prise de décision concernant le projet, et le détail des indemnisations et du soutien dans le cadre du projet fera l'objet d'explications satisfaisantes sur le projet, y compris les indemnisations et le soutien qui seront fournis, afin d'assurer une bonne compréhension et d'établir un consensus. En outre, une divulgation d'informations et des consultations régulières seront prévues. Les plaintes, les préoccupations et les questions que peuvent avoir les parties prenantes seront prises en compte. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
22	Conflits d'intérêts dans la zone	Des conflits d'intérêts peuvent survenir, par exemple, en raison d'une prise en compte des points de vue des parties prenantes par le projet jugée insuffisante.	<ul style="list-style-type: none"> Des dispositions seront prises afin de s'assurer que les parties prenantes locales participent bien à la prise de décision concernant le projet. En outre, une divulgation d'informations et des consultations régulières seront prévues. Les plaintes, les préoccupations et les questions que peuvent avoir les parties prenantes seront prises en compte. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
24	Paysage	Les manquements et négligences en matière de rangement, de nettoyage et de stockage des matériaux, de l'équipement et du matériel sur le chantier de construction et les installations d'hébergement peuvent nuire à l'esthétique.	<ul style="list-style-type: none"> Le chantier de construction et les lieux d'hébergement seront bien rangés et propres à tout moment. Après la construction, les installations temporaires sont remises en état (notamment le nivellement des surfaces de travail, la plantation de végétation et d'arbres). Des écrans ou des murs temporaires seront installés pour réduire au minimum les interférences visuelles. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
25	Égalité hommes/femmes (dimension de genre)	Une participation insuffisante des femmes nuit à la prise en compte de leurs opinions par le projet.	<ul style="list-style-type: none"> Des dispositions seront prises afin de s'assurer que le MASFPV, les ONG travaillant avec les femmes locales sur l'égalité entre les hommes et les femmes participent bien à la prise de décision concernant le projet. En outre, une divulgation d'informations et des consultations régulières sur l'état d'avancement du projet et les résultats du suivi seront prévues. Le temps, le lieu, les moyens et le soutien fournis pour permettre aux femmes de participer aux réunions de consultation publique et d'accéder à l'information feront l'objet d'une attention particulière. Les plaintes, les préoccupations et les questions que peuvent avoir le MASFPV, et les ONG travaillant avec les femmes locales sur l'égalité entre les hommes et les femmes seront prises en compte. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Un soutien apporté aux femmes dans le cadre du projet en ce qui concerne les mesures de rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance qui serait insuffisant pourrait se traduire par une détérioration de leurs conditions de vie et moyens de	<ul style="list-style-type: none"> La situation du rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance fera l'objet d'un suivi. Si nécessaire, le contenu du soutien au rétablissement des conditions de vie et aux moyens de subsistance fera l'objet de consultations et sera réexaminé avec le MASFPV et des mesures supplémentaires requises seront ajoutées. 	UGP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		subsistance dans les nouveaux sites de réinstallation par rapport à ce qu'ils étaient avant la mise en œuvre du projet.				
		L'environnement de travail est inadéquat pour les femmes, ce qui les empêche de postuler un emploi ou rend le travail difficile. L'emploi préférentiel des hommes dans les travaux de construction, l'inégalité salariale entre les hommes et les femmes, etc. peuvent avoir des effets négatifs sur les moyens de subsistance et sur les intérêts locaux.	<ul style="list-style-type: none"> • La parité homme-femme et l'égalité de paiement seront incluses dans les contrats avec l'entrepreneur en construction. • Des installations pour les femmes, y compris des toilettes et des vestiaires, seront fournies. • La dimension de genre (proportion de femmes : 20 % à 30 %) lors du recrutement de la main-d'œuvre fera l'objet d'une attention particulière. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
26	Droits de l'enfant	<p>Les enfants peuvent être engagés comme main-d'œuvre.</p> <p>Accès bloqué, affectant les itinéraires domicile-école</p> <p>Impact temporaire du bruit et des vibrations provenant des travaux de construction sur les activités des écoles à proximité du site proposé</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le fait que le recrutement des enfants en tant que main-d'œuvre sera réglementé sera inclus dans les contrats avec les entrepreneurs. • Le calendrier et les horaires des travaux de construction, la sécurisation d'un accès, etc. feront l'objet de consultations et de consensus de manière personnalisées dans les écoles. • Des agents de sécurité seront déployés pendant la période de déplacement domicile-école pour assurer la sécurité des enfants. • Les informations sur la sécurisation de l'accès pendant les travaux de construction seront communiquées aux communautés locales et des consultations seront menées avec elles. • Les préoccupations et les questions soulevées par les communautés locales seront prises en compte. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
27	Risques de maladies infectieuses, y compris le VIH/SIDA	<p>Propagation du paludisme, de la COVID-19 et d'autres maladies infectieuses par la main-d'œuvre extérieure</p> <p>Émergence d'épidémies due à une gestion et une élimination inadéquates des déchets solides et liquides</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une formation en matière de santé et d'hygiène destinée aux ouvriers en construction sera mise en œuvre de manière régulière. • Les ouvriers en construction devront se soumettre à des examens médicaux réguliers pour s'assurer qu'ils sont aptes à travailler. • Le plan de gestion des déchets sera strictement mis en œuvre, et le chantier de construction et les lieux d'hébergement seront bien rangés et propres à tout moment. • De l'eau potable propre et salubre, des installations sanitaires adéquates telles que des toilettes portables et des poubelles, ainsi que des trousseaux de premiers secours seront fournies sur le chantier de construction et les lieux d'hébergement. Des fournitures de 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
			<p>protection nécessaires contre les infections en cas d'émergence de maladies infectieuses (masques, savon, stérilisateurs, contraceptifs, etc.) seront mises à disposition.</p> <ul style="list-style-type: none"> Un responsable de l'hygiène sera nommé, et des échanges d'informations seront régulièrement effectués avec le ministère de la Santé de la préfecture de Faranah et les hôpitaux, notamment sur l'émergence de maladies infectieuses dans la zone du projet. 			
28	Environnement du travail	<p>Il existe un risque d'accidents dû à une mauvaise éthique de travail.</p> <p>Le bruit, la pollution atmosphérique et la pollution de l'eau causés par le démantèlement et la préparation du site ont des effets négatifs sur la santé des ouvriers et des résidents.</p> <p>L'entretien inadéquat et l'utilisation incorrecte des équipements, l'absence de vêtements de protection pour les ouvriers, ainsi que d'autres facteurs, présentent un risque de blessures pour la main-d'œuvre.</p> <p>Le travail dans des conditions météorologiques extrêmes peut entraîner des accidents et des problèmes de santé pour les ouvriers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les ouvriers suivront une formation sur l'éthique du travail, la santé et la sécurité. Les sites de travail doivent être équipés de trousse de premiers secours et de matériel d'extinction des incendies, et tous les ouvriers doivent recevoir les vêtements de protection nécessaires (lunettes de sécurité, casques, masques, bottes, etc.) et l'équipement nécessaire, et ceux-ci doivent être portés. La situation de l'occurrence des accidents liés à l'environnement de travail et l'état de santé des ouvriers feront l'objet d'un suivi, et les mesures d'atténuation seront repensées en fonction de la situation de l'occurrence et les mesures nécessaires seront mises en œuvre. Les ouvriers en construction seront soumis à des contrôles de sécurité quotidiens avant le travail, et les panneaux appropriés seront placés sur les sites pour alerter. Les accès aux entrées et sorties du chantier et des lieux d'hébergement, aux sites d'excavation, aux zones de stockage de substances dangereuses, etc. seront restreints en y installant des panneaux d'avertissement, des clôtures ou des cadenas, ou en y affectant des agents de sécurité. Les horaires et le calendrier de travail seront ajustés en fonction du climat. Le calendrier des travaux de construction et les informations relatives aux incidences escomptées et aux contacts seront communiqués en temps utiles aux parties prenantes. Les informations, particulièrement en ce qui concerne la pollution telle que la qualité de l'air, le bruit et la qualité de l'eau, les périodes d'augmentation du trafic des véhicules de chantier, les restrictions d'accès, etc., seront partagées à l'avance. En outre, si des plaintes sont déposées, il conviendra de clarifier rapidement la cause et d'examiner des contre-mesures. Des responsables de la sécurité au travail ayant une formation en premiers secours et des connaissances de la gestion de la sécurité seront affectés sur le chantier pour identifier les hôpitaux en mesure d'accueillir les blessés lorsqu'un accident du travail se produit, ainsi que les procédures qui s'imposent, et établir un consensus 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	<p>UGP MITP MEDD GC</p>	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
		La sécurité des personnes impliquées dans la	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures de sécurité seront en vigueur sur le chantier et dans les lieux d'hébergement. Un système d'urgence sera mis en place. 			

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		construction est menacée par la détérioration de la situation en matière de sécurité.	<ul style="list-style-type: none"> La situation en matière de sécurité dans la communauté fera l'objet d'une surveillance et d'échanges d'informations réguliers avec la police et l'armée. 			
29	Accidents	Lors de la démolition des bâtiments, des résidents et des chefs d'entreprises/employés risquent d'être impliqués dans des accidents.	<ul style="list-style-type: none"> Une date et une heure de démolition seront convenues avec les propriétaires avant le démantèlement des bâtiments, et il sera vérifié que les réinstallations sont terminées et qu'il ne reste aucun bien à l'intérieur. L'accès sûr aux habitations et entreprises à proximité du site du projet proposé sera assuré 	UGP Entrepreneurs employés par le MITP	MITP MEDD GC	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Les accidents de la circulation risquent d'augmenter en raison de l'augmentation du nombre de véhicules de chantier.	<ul style="list-style-type: none"> Les ouvriers et les communautés locales seront formés à la sécurité routière. L'accès sûr aux habitations et entreprises à proximité du site du projet proposé sera assuré. La vitesse sera strictement réglementée pour les véhicules de chantier (à l'intérieur du chantier de construction et des installations temporaires : 20 km/h, dans les zones urbaines : 40 km/h, en dehors des zones urbaines : 80 km/h). Des panneaux, des marquages, des drapeaux, des signaleurs, des barricades, etc. seront mis en place pour alerter les véhicules qui traversent la zone de construction. Les accès aux entrées et sorties du chantier, etc. seront restreints notamment en y installant des panneaux d'avertissement, des clôtures ou des cadenas, ou en y affectant des agents de sécurité. Des responsables de la sécurité routière ayant suivi une formation seront affectés à la gestion du trafic et à la sécurité routière aux entrées et aux sorties du chantier de construction et sur les itinéraires domicile-école. Les responsables de la sécurité échangent régulièrement des informations avec la police et l'armée. En outre, si des plaintes sont déposées, il conviendra de clarifier rapidement la cause et d'examiner des contre-mesures. Le calendrier des travaux de construction et les informations relatives aux incidences escomptées et aux contacts seront communiqués en temps utiles aux parties prenantes. Les informations, particulièrement en ce qui concerne les périodes d'augmentation du trafic des véhicules de chantier, les restrictions d'accès, etc., seront partagées à l'avance. 	<p>Avant les travaux :</p> <p>Entrepreneurs employés par le MITP</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Entrepreneur en construction</p>	UGP MITP MEDD GC	<p>Avant les travaux :</p> <p>Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.</p> <p>Pendant les travaux :</p> <p>Inclus dans le coût des travaux de construction.</p>
30	Impact transfrontière et changement climatique	Une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone) en raison de l'utilisation de machines de	<ul style="list-style-type: none"> Les machines de construction sont inspectées quotidiennement. Des machines de construction adaptées à l'échelle et à la nature des travaux seront sélectionnées et utilisées de manière rationnelle. Les machines de construction et les véhicules 	Avant les travaux : Entrepreneurs employés par le MITP	UGP MITP MEDD GC	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR,

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		construction et un volume de circulation accru avec les véhicules de chantier est envisagée.	de chantier seront exploités de manière rationnelle, en minimisant autant que possible le transport de véhicules grâce à une utilisation maximale des matériaux générés sur le site et en interdisant la marche au ralenti.	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction		PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
Après la mise en service						
2	Qualité de l'eau	Il y a un risque de ruissellement de boues sur les pentes, et de pollution de l'eau.	L'érosion du sol dans les déblais et remblais, les excavations et les rivières seront surveillés. Un suivi sera mis en œuvre régulièrement.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	25 000 000 de GNF par an
3	Déchets	Le dépôt illégal de déchets par les résidents locaux entraîne une pollution du sol et de la qualité de l'eau, ainsi que des odeurs nauséabondes.	Les résidents locaux seront formés à la gestion des déchets.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts de maintenance
5	Bruit et vibrations	Avec l'augmentation du débit routier, le bruit et les vibrations pourraient augmenter.	La vitesse de circulation des véhicules sera réglementée.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	20 000 000 de GNF par an
10	Écosystème	La pollution de l'eau due au drainage des routes peut affecter la vie aquatique. Le bruit et les vibrations risquent d'augmenter avec l'accroissement du volume de circulation, ce qui pourrait affecter la faune. L'utilisation d'herbicides lors de l'entretien courant peut affecter la flore et la faune.	L'utilisation de produits chimiques toxiques tels que les herbicides dans l'entretien sera réglementée. La vitesse de circulation des véhicules sera réglementée. Si la végétation ou les arbres plantés ne poussent pas bien, il conviendra de procéder à la maintenance des plantations, notamment en les remplaçant, si nécessaire.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts de maintenance
11	Hydrologie	Une mauvaise gestion des fossés collecteurs peut entraîner des inondations localisées, car les eaux usées ne sont	La végétation et les ordures dans les fossés collecteurs seront enlevées régulièrement afin de maintenir le fonctionnement du système de drainage.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts de maintenance

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		pas traitées.				
12	Topographie et géologie	Il y a un risque de ruissellement des sols sur les pentes et d'effondrement de terrain.	Le ruissellement des sols sur les sites de déblais et de remblais et sur les sites d'excavation fera l'objet d'une surveillance régulière.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts de maintenance
13	Acquisition des terrains /réinstallation des populations	Les conditions de vie et les moyens de subsistance risquent d'être moins bons qu'avant la réinstallation.	Le contenu des mesures relatives au rétablissement des conditions de vie et aux moyens de subsistance sera réexaminé, et les mesures nécessaires seront ajoutées.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE
14	Population la plus pauvre					
16	Économie locale, telle que l'emploi et les moyens de subsistance, etc.					
17	Utilisation des terres et des ressources locales	Les retards dans la remise en état sur place des installations temporaires, etc., ou la possibilité que la remise en état ne soit pas effectuée peut rendre difficile leur réutilisation.	Il sera demandé à l'entrepreneur en construction d'intervenir. Si l'absence d'intervention empêche son utilisation, le PAR sera appliqué pour compenser les pertes et fournir une assistance.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE
21	Répartition inégale des dommages et des bénéfices	Les conflits entre les bénéficiaires et les autres riverains peuvent persister.	Les plaintes, les préoccupations et les questions que peuvent avoir les parties prenantes seront traitées.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE
22	Conflits d'intérêts dans la zone	Les conflits d'intérêts peuvent persister.	Les plaintes, les préoccupations et les questions que peuvent avoir les parties prenantes seront traitées.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE
25	Égalité hommes/femmes (dimension de genre)	Les conditions de vie et les moyens de subsistance risquent d'être moins bons qu'avant la réinstallation.	Un suivi de la situation du rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance sera mis en œuvre. Si la situation de rétablissement n'est pas bonne, les mesures de rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance seront repensées, et les mesures nécessaires seront ajoutées.	Antenne du MITP à Faranah	MITP MEDD	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE
29	Accidents	Des accidents peuvent survenir en	Des dispositifs permettant de traverser en sécurité seront notamment installés.	Antenne du MITP à	MITP MEDD	Inclus dans les coûts de

N°	Élément d'impact	Incidences escomptées	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Coût
		traversant les chaussées piétonnes.		Faranah		construction.
Avant les travaux : jusqu'à la préparation du site, pendant les travaux : y compris l'état actuel des installations temporaires. Après la mise en service : après la livraison						

Source : Mission d'étude.

(2) Coûts liés à la mise en œuvre des mesures d'atténuation des incidences sur l'environnement et à leur suivi

La ventilation des coûts liés à la mise en œuvre des mesures d'atténuation des incidences sur l'environnement et à leur suivi est indiquée ci-après.

Tableau 2-2-58 Ventilation des coûts liés à la mise en œuvre des mesures d'atténuation des incidences sur l'environnement et à leur suivi

	Élément	Coût (GNF)
A. Organisme d'exécution		
	Renforcement des capacités	105 000 000
B. Mesures d'atténuation		
	Mesures d'atténuation	300 000 000
	Provision pour plantation d'arbres	48 200 000
C. Activités de sensibilisation		
	Activités de sensibilisation aux IST et au VIH/SIDA, COVID-19	20 000 000
	Activités de sensibilisation à l'hygiène, à la santé et à la sécurité	10 000 000
	Activités de sensibilisation à l'intégration de la dimension de genre	10 000 000
	Activités de sensibilisation à la gestion des déchets	10 000 000
	Activités de sensibilisation à la sécurité routière	10 000 000
D. Exécution du PSE		480 800 000
E. Activités de contrôle et de suivi		111 000 000
Total		1 105 000 000

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-3-9 Plan de suivi

Le plan de suivi du projet est présenté au Tableau 2-2-59.

Tableau 2-2-59 Plan de suivi (avant les travaux / pendant les travaux / après la mise en service)

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
Avant les travaux / pendant les travaux :								
Général		Conformité avec les dispositions juridiques guinéennes	Mise en œuvre ou non	Contrats avec les entrepreneurs	-	UGP Entrepreneurs/entrepreneurs en construction employés par le MITP	Période du projet	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre
		Situation d'obtention de tous les permis nécessaires	Mise en œuvre ou non	Contrats avec les entrepreneurs	-	UGP Entrepreneurs/entrepreneurs en construction employés par le MITP	Avant le démarrage du démantèlement/de la construction	du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Incorporation de mesures d'atténuation des effets sur l'environnement dans le plan et le calendrier de démantèlement et de préparation du site	Mise en œuvre ou non	Contrats avec les entrepreneurs		Entrepreneurs/entrepreneurs en construction employés par le MITP	Avant le démarrage du démantèlement/de la construction	
		Préparation du plan de santé et de sécurité au travail, du plan de gestion des déchets, des politiques et du plan de conservation de l'écosystème, du plan de gestion du trafic, du plan d'intervention d'urgence, du plan d'intervention en cas de maladies infectieuses, et autres plans	Élaboration ou non	Contrats avec les entrepreneurs		Entrepreneurs/entrepreneurs en construction employés par le MITP	Avant le démarrage du démantèlement/de la construction	
		Coordination avec les agences compétentes impliquées dans la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE, établissement d'un consensus, dotation en personnel, établissement des structures et obtention du budget nécessaire Mise en œuvre d'une formation destinée au personnel impliqué dans la mise en œuvre du PAR et du PGE	Mise en œuvre ou non	PAR/EIES		UGP	Avant le démarrage de l'acquisition des terrains / réinstallation des populations	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
1	Pollution atmosphérique	Mise en œuvre du suivi et de l'établissement de rapports conformément au plan de suivi (éléments de rapport obligatoires, méthodes de rapport, fréquence, etc.)	Mise en œuvre ou non	PAR/EI ES		UGP Entrepreneurs/entrepreneurs en construction employés par le MITP	Mensuel	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Divulgaration d'informations et consultations régulières auprès des ménages/entreprises faisant partie des PAP, des propriétaires fonciers et des parties prenantes locales	Nombre de mise(s) en œuvre, liste des participants, et contenus des questions et réponses	-	À l'intérieur de l'emprise du projet, les installations auxiliaires pour les travaux de construction, et les sites de réinstallation	UGP	Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet.	
		Prise en charge des plaintes, des préoccupations, des questions que peuvent avoir les ménages/entreprises faisant partie des PAP, les propriétaires fonciers et les parties prenantes locales	Leur nombre, contenu, et situation de la prise en charge	-				
		Vérification visuelle de la poussière	Résultats de la vérification	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction UGP	Quotidien (saison sèche)	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Aspersion d'eau	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien (minimum 3 fois/jour à la saison sèche)	
		La plate-forme des véhicules de transport d'équipement et de matériaux, ainsi que la zone de stockage des matériaux et équipement seront couvertes	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien (saison sèche)	
Les zones de stockage des matériaux et des surplus de terres seront établies à une distance suffisante du récepteur	Distance par rapport au récepteur	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant le démarrage du démantèlement/de la construction				
Inspection quotidienne des machines de construction et véhicules de chantier	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Quotidien				
Nombre de transports de véhicules, conditions de marche au ralenti	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Hebdomadaire				

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Mesure des polluants atmosphériques	CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , NO ₂ , SO ₂ , O ₃ , plomb	OMS	À l'intérieur de l'entreprise, le(s) récepteur(s)		Avant le démarrage des travaux de construction, 1 fois Saison sèche : mensuel Saison des pluies : 1 fois Mise en œuvre immédiate en cas de plainte.	25 000 000 de GNF par an
2	Pollution de l'eau	Emplacements tels que les zones de stockage de terre et de matériaux et les zones de stockage de terre excavée	Distance de la source d'eau		Chantier de construction	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, mensuel pendant les travaux	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Mise en place d'installations de contrôle de la propagation des eaux troubles, de fossés collecteurs pour les travaux de construction, de pièges à huile, d'installations de traitement des eaux usées et d'assainissement	Installation ou non		Chantier de construction	UGP	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, mensuel pendant les travaux	
		Surveillance de la protection de la couche de surface des zones de déblais et de remblais, de l'érosion des sols et des berges, et du ruissellement dans les fossés collecteurs	Mise en œuvre ou non, occurrence ou non, endroit(s) de l'occurrence		Chantier de construction		Pendant les travaux : quotidien	
		Inspection quotidienne des machines de construction et véhicules de chantier	Mise en œuvre ou non		Chantier de construction		Quotidien	
		Inspection visuelle de la pollution de l'eau du cours d'eau	Pollution ou non		En amont et en aval du pont		Quotidien	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût	
		Réalisation d'une étude sur la qualité de l'eau du cours d'eau	pH, MES, DBO, OD, coliformes (fécaux), température, conductivité, huile et graisse, turbidité, couleur, odeur	NG 09-01-010:2012, IFC	En amont et en aval du pont		Trimestriel	25 000 000 de GNF par an	
3	Déchets	Mise en œuvre de formations à la gestion des déchets destinées aux ouvriers en construction	Nombre de mise(s) en œuvre, nombre de participants		À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux :	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, trimestriel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.	
		Réduction, réutilisation et recyclage	Mise en œuvre ou non, détail de la mise en œuvre	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Entrepreneur en construction UGP	Mensuel		
		Quantités de déchets produits, situation de leur élimination	Quantités, situation de l'élimination	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		Hebdomadaire		
		Mise à disposition de sites de décharge, collecte des déchets, et vérification de méthodes de transport	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet			1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, trimestriel	
		État de mise en œuvre du partage d'informations sur le déplacement des sites de décharge avec les résidents locaux et des activités de sensibilisation sur l'élimination des déchets	Nombre de mises en œuvre	-	Zone du projet	UGP		1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant la construction : semestriel	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
4	Contamination des sols	Inspection quotidienne des machines de construction et véhicules de chantier	Mise en œuvre ou non, résultats des vérifications	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP	Hebdomadaire	Avant les travaux : Inclus dans les	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Si des fuites de substances dangereuses se produisent, celles-ci seront collectées, traitées, et éliminées.	Mise en œuvre ou non, état de mise en œuvre de l'étude par échantillonnage	USEPA/ Néerlandais	À l'intérieur de l'emprise du projet	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction UGP	De temps en temps	coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
5	Bruit et vibrations	Utilisation d'équipements, de matériel et de machines peu bruyants et produisant un faible niveau de vibrations de manière adaptée à l'ampleur et à la nature du travail à effectuer	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP	Avant le démarrage des travaux de démantèlement	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Inspection quotidienne des machines de construction et véhicules de chantier	Mise en œuvre ou non, résultats des vérifications	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction UGP	Quotidien	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Limitations de vitesse pour les véhicules (à l'intérieur du chantier de construction : 20 km/h, dans les zones urbaines : 40 km/h, en dehors des zones urbaines : 80 km/h)	Mise en œuvre ou non	-	Emprise du projet, routes d'accès		Quotidien	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Installation d'équipements de suppression du bruit, tels que l'utilisation d'écrans insonorisants mobiles et de clôtures	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, Pendant les travaux : mensuel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Considérations sur le temps de travail Exclusion de la tranche horaire 18h00 à 6h00	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	Pendant les travaux :

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Mesure du niveau de bruit (sonomètre)	dBA mm/s	NG 09-01-012:2012, IFC	À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Récepteur 3 sites			Avant le démarrage des travaux de construction, 1 fois Saison sèche : mensuel Saison des pluies : 1 fois Mise en œuvre immédiate en cas de plainte.		20 000 000 de GNF par an	
7	Odeurs nauséabondes	Situation des émissions d'odeurs sur le site	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP	Quotidien	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Rangement et nettoyage des lieux de démantèlement et du chantier	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	Quotidien	
		Situation de l'élimination des déchets provenant du démantèlement et des travaux de construction	Situation de l'élimination des déchets	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		Hebdomadaire	
		Dépôt de déchets par les résidents locaux	Existence ou non, quantités, etc.	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	
		Mise en œuvre de formations à la gestion des déchets destinées aux ouvriers en construction	Nombre de mise(s) en œuvre, nombre de participants	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		1 fois avant le démarrage du démantèlement, pendant les travaux : trimestriel	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Mise en place de fossés collecteurs pour les travaux de construction, de pièges à huile, d'installations de traitement des eaux usées et d'assainissement, et mise en œuvre de leur nettoyage et de leur maintenance	Installation / mise en œuvre	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		1 fois avant le démarrage des travaux de démantèlement/de construction, pendant les travaux : trimestriel	
8	Sédiments	Ajustements du calendrier des travaux de construction en adéquation avec la saison	Mise en œuvre ou non	-		Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux : mensuel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Sélection des matériaux de construction appropriés qui seront utilisés pour la construction des piles de pont	Mise en œuvre ou non	-	-		1 fois avant le démarrage des travaux de construction	
		Protection de la terre végétale dans les zones de déblais et de remblais	Mise en œuvre ou non	-	Emplacement des travaux	Quotidien		
		Surveillance de l'érosion des sols et des berges et le ruissellement dans les cours d'eau	Mise en œuvre ou non	-	Emplacement des travaux	Quotidien		
		Mise en place de fossés collecteurs pour les travaux de construction, de pièges à huile, d'installations de traitement des eaux usées, de toilettes, et d'assainissement, et de toilettes, et mise en œuvre de leur maintenance	Installation ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux : mensuel		
10	Écosystème	Marquage de l'étendue de la zone d'enlèvement de la terre végétale, et de la zone d'enlèvement des arbres et de la végétation	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les	Avant le démarrage des travaux de démantèlement/de construction	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Plantation d'arbres et plantation de végétation	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	travaux : Entrepreneur en construction	Immédiate ment après l'achèvement de la construction.	œuvre du PAR, PGE/PS E. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Considérations sur le temps de travail Exclusion de la tranche horaire 18h00 à 6h00	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	
		Mise en place d'installations appropriées telles que des pièges à huile, des fosses septiques, etc.	Installation ou non		Chantier de construction		Avant le démarrage des travaux de démantèlement/de construction	
		Vérifications de la présence éventuelle d'animaux, puis, le cas échéant, leur déplacement vers des zones écologiques appropriées, avant tout défrichage	Rencontre(s) ou non. Situation de la prise en charge		À l'intérieur de l'emprise du projet		Avant le démantèlement/la préparation du terrain	
		Rencontre avec des espèces menacées	Rencontre(s) ou non. Situation de la prise en charge	-	À l'intérieur de l'emprise du projet		De temps en temps	
		Interdiction pour les personnes impliquées dans la construction de capturer et de vendre des animaux sauvages et des poissons	Appliquée ou non	Inscription dans le contrat	À l'intérieur de l'emprise du projet		De temps en temps	
11	Hydrologie	Installation des systèmes de traitement des eaux usées et des installations sanitaires portables seront installés sur le chantier et dans les lieux d'hébergement, et mise en œuvre de la maintenance	Installation ou non, mise en œuvre ou non		Dans l'emprise du projet, les installations pour les travaux de construction	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant le démantèlement/les travaux	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des
		Installation des zones de stockage des déchets à une distance appropriée du cours d'eau	Distance d'installation		À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel	
		Installation de fossés collecteurs pour les travaux de construction et leur maintenance régulière	Installation ou non, mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Hebdomadaire	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Surveillance de l'érosion des sols et des berges et le ruissellement dans les cours d'eau	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	travaux de construction.
		Installation des bassins de sédimentation, des pièges à érosion temporaires, ou autres dispositifs	Installation ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel	
		Surveillance du niveau du cours d'eau	Niveau de l'eau		Cours d'eau		Quotidien	
12	Topographie et géologie	Utilisation de carrières et de bancs d'emprunt existants	Mise en œuvre ou non		—	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant les travaux	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		Les méthodes de construction appropriées seront sélectionnées, et des mesures de conception adéquates, y compris la consolidation des sols, seront appliquées.	Mise en œuvre ou non		—		1 fois avant les travaux	
		Recouvrement des zones de déblais et de remblais avec de la terre végétale, et réensemencements ou plantations de végétation indigènes	Mise en œuvre ou non		Emplacement des travaux		De temps en temps	
13	Acquisition de terrains / réinstallation des populations	Situation de l'acquisition de terrains et la réinstallation de populations supplémentaires	Installation ou non Situation de la prise en charge	LD de la JICA, législation guinéenne	Dans l'emprise du projet, les installations auxiliaires pour les travaux de construction	UGP	Depuis le début de la réinstallation jusqu'à l'achèvement du projet.	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Explication des détails des indemnités et du soutien, et établissement d'un consensus	Situation de la mise en œuvre et de l'établissement du consensus	Plan de réinstallation des populations	À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	
		Paiement intégral de l'indemnisation des pertes avant la réinstallation	Situation de paiement de l'indemnisation	Plan de réinstallation des populations	À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Paiements pour l'acquisition de sites et la réinstallation, progrès de la réinstallation	Nombre de réinstallations, etc.	À l'intérieur de l'emprise du projet	Dans l'emprise du projet, les sites de réinstallation		Mensuel, jusqu'à l'achèvement de l'acquisition du site et la réinstallation soient terminées.	
		Mise en œuvre de mesures de rétablissement des moyens de subsistance	État de mise en œuvre	Plan de réinstallation des populations	Dans l'emprise du projet, les sites de réinstallation		Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	
		Situation du rétablissement des moyens de subsistance	Situation des conditions de vie et des moyens de subsistance	-	Dans l'emprise du projet, les sites de réinstallation		Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	
14	Population la plus pauvre	Mise en place d'une coopération avec le MASPFPV	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	UGP	Avant le démarrage de l'acquisition des terrains / réinstallation des populations	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E.
		Explication des détails des indemnités et du soutien, et établissement d'un consensus	Situation de la mise en œuvre et de l'établissement du consensus	Plan de réinstallation des populations	À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	
		Paiement intégral de l'indemnisation des pertes avant la réinstallation	Situation de paiement de l'indemnisation	Plan de réinstallation des populations	À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	
		Fourniture d'une assistance permanente concernant les procédures de réinstallation, l'aide à la réinstallation et le soutien au rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance	État de mise en œuvre	Plan de réinstallation des populations	Dans l'emprise du projet, les sites de réinstallation		Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
16	Économie locale, telle que l'emploi et les moyens de subsistance, etc.	Prise en compte des personnes socialement vulnérables dans les consultations et la divulgation d'informations	Mise en œuvre, contenu de la mise en œuvre		Dans l'emprise du projet, les sites de réinstallation	UGP	Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Prise en charge des plaintes, des préoccupations et des questions que peuvent avoir les personnes socialement vulnérables	Leur nombre, contenu, et situation de la prise en charge		Zone du projet		Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	
		Situation du rétablissement des moyens de subsistance	Situation des conditions de vie et des moyens de subsistance		Dans l'emprise du projet, les sites de réinstallation		Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	
		Explication des détails des indemnités et du soutien, et établissement d'un consensus	Situation de la mise en œuvre et de l'établissement du consensus	Plan de réinstallation des populations	À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	
		Paiement intégral de l'indemnité des pertes avant la réinstallation	Situation de paiement de l'indemnité	Plan de réinstallation des populations	À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	
		Situation de la réinstallation des populations	Nombre de réinstallations, site(s) des réinstallations, etc.		Site(s) des réinstallations		Mensuel, depuis le début de la réinstallation jusqu'à l'achèvement du projet	
		Mise en œuvre de mesures de rétablissement des moyens de subsistance	État de mise en œuvre, nombre de participants, etc.	Plan de réinstallation des populations	Dans l'emprise du projet, les sites de réinstallation		Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	
		Situation du rétablissement des moyens de subsistance	Situation des conditions de vie et des moyens de subsistance		Sites de réinstallation		Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Garantie d'accès aux entreprises et habitations dans la zone du projet	État de mise en œuvre		Les terrains à proximité de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant le démarrage des travaux de construction, pendant le démantèlement/les travaux : mensuel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Déplacement des services publics	État de mise en œuvre, portée des incidences		À l'intérieur de l'emprise du projet		Avant le démarrage des travaux de construction	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction.
		La priorité à l'emploi des résidents et à l'emploi des entreprises locales	Mise en œuvre ou non Nombre d'employés		Zone du projet		Mensuel, jusqu'à 2 ans après la réinstallation	
17	Utilisation des terres et des ressources locales	Acquisition d'installations, de carrières, de bancs d'emprunt, de matériaux et d'équipements existants dans les alentours du site du projet proposé	Confirmation des emplacements et des sources d'approvisionnement			UGP Entrepreneur en construction	Avant le démarrage des travaux de construction après la signature du contrat avec l'entrepreneur	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Situation de la mise en place des nouvelles installations temporaires pour les travaux de construction	Situation de la mise en place, nécessité ou non d'une EIE / d'un PAR	LD de la JICA, législation guinéenne				
		Usage de l'électricité et d'autres infrastructures, moyens d'approvisionnement	Usage, situation de l'approvisionnement			Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant le démarrage des travaux de construction, pendant les travaux : mensuel	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
18	Utilisation de l'eau	Consommation d'eau, moyens d'approvisionnement	Usage, situation de l'approvisionnement		L'emprise du projet, les installations d'hébergement	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP	Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Mise en œuvre de programmes d'économies d'eau	État de mise en œuvre		L'emprise du projet, les installations d'hébergement	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Divulgateion d'informations et consultations avant la mise en œuvre de travaux entraînant une pollution de l'eau ou des restrictions de l'utilisation du cours d'eau	Nombre de mise(s) en œuvre, liste des participants, et contenus des questions et réponses	-	Zone du projet	UGP	Au besoin, jusqu'à l'achèvement du projet	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
19	Infrastructures sociales et services sociaux existants	Divulgateion d'informations et consultations avec les parties prenantes locales sur les incidences sur les infrastructures sociales voisines, telles que les écoles, et la garantie d'accès pendant la construction	État de mise en œuvre	-	Zone du projet	UGP	1 fois avant le démarrage des travaux de construction, trimestriel jusqu'à l'achèvement du projet	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
20 /21	Capital social, et organisations sociales telles que les organismes de prise de décisions au niveau local, Répartition inégale des dommages et des bénéfices	Explication aux organismes de prise de décisions au niveau local et établissement d'un consensus portant sur la mise en œuvre du projet Divulgations d'informations et consultations régulières avec les parties prenantes locales Prise en charge des plaintes, des préoccupations et des questions que peuvent avoir les parties prenantes locales	Situation de la mise en œuvre et de l'établissement du consensus Nombre de mise(s) en œuvre, liste des participants, et contenus des questions et réponses Leur nombre, contenu, et situation de la prise en charge	-	Zone du projet Zone du projet Zone du projet	UGP	Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
24	Paysage	Chantier de construction et lieux d'hébergement bien rangés à tout moment	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP	Quotidien	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Installation d'écrans et de murs temporaires	Installation ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux : hebdomadaire	
		Remise en état des installations temporaires après la construction	Mise en œuvre ou non		Installations temporaires	Entrepreneur en construction	À l'achèvement de la construction	
25	Égalité hommes/femmes (dimension de genre)	Établissement d'un consensus portant sur la mise en œuvre du projet de la part du MASFPV, des ONG travaillant avec les femmes locales sur l'égalité entre les hommes et les femmes	Situation de la mise en œuvre et de l'établissement du consensus	-	Zone du projet	UGP	Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Égalité d'emploi entre les hommes et les femmes (proportion de femmes : 20 % à 30 %), nature du travail, rémunération	Nombre et ratio des personnes recrutées, Conditions d'emploi, etc.	Contrats avec les entrepreneurs	Zone du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux : mensuel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Mise en place d'installations adaptées aux femmes	Installation ou non		Dans l'emprise du projet, les installations d'hébergement	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction		

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Prise en compte permettant aux femmes de participer aux réunions de consultation publique et d'accéder à l'information	Mise en œuvre ou non		Zone du projet	UGP	Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Participation réunions de consultation publique et partage des informations de la part du MASFPV, et des ONG travaillant avec les femmes locales sur l'égalité entre les hommes et les femmes	Nombre de mise(s) en œuvre, liste des participants, et contenus des questions et réponses	-	Zone du projet		Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	
		Prise en charge des plaintes, des préoccupations et des questions que peuvent avoir le MASFPV, et les ONG travaillant avec les femmes locales sur l'égalité entre les hommes et les femmes	Leur nombre, contenu, et situation de la prise en charge		Zone du projet		Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	
		Suivi de la situation du rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance	Situation des conditions de vie et des moyens de subsistance		Site(s) des réinstallations		Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	
26	Droits de l'enfant	Impact sur les itinéraires domicile-école, Consultations avec les parties prenantes locales concernant les mesures d'atténuation, notamment lorsque les travaux de construction génèrent du bruit et de vibrations, et établissement d'un consensus	Nombre de mise(s) en œuvre, liste des participants, et contenus des questions et réponses		Zone du projet	UGP	Mensuel, avant le démarrage de la réinstallation	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Interdiction de recruter des enfants en tant que main-d'œuvre pour des travaux de construction	Recrutement d'enfants ou non	Contrats avec les entrepreneurs	À l'intérieur de l'emprise du projet		Entrepreneurs employés par le MITP	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Affectation d'agents de sécurité sur les itinéraires domicile-école	Affectation d'agents ou non		Dans les alentours à l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	E. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Divulgations d'informations et consultations régulières avec les parties prenantes locales	Nombre de mise(s) en œuvre, liste des participants, et contenus des questions et réponses		Zone du projet	UGP	Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	Coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E.
		Prise en charge des plaintes, des préoccupations et des questions que peuvent avoir les parties prenantes locales	Leur nombre, contenu, et situation de la prise en charge		Zone du projet		Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	
27	Risques de maladies infectieuses, y compris le VIH/SIDA	Mise en œuvre d'une formation en matière de santé et d'hygiène destinée aux ouvriers en construction	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	Avant le démarrage du démantèlement/de la construction : 1 fois Pendant les travaux : trimestriel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E.
		Suivi de l'état de santé des ouvriers en construction, reconsidération des mesures d'atténuation en fonction de la situation de l'occurrence, et mise en œuvre des mesures nécessaires	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Chantier de construction et lieux d'hébergement bien rangés et propres à tout moment	Mise en œuvre ou non		Dans l'emprise du projet, les installations d'hébergement		Mensuel	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Mise à disposition d'installations sanitaires adéquates, de trousse de premiers secours et de fournitures de protection nécessaires contre les infections en cas d'urgence de maladies infectieuses	Mise en œuvre ou non		Dans l'emprise du projet, les installations d'hébergement		Mensuel	
		Affectation d'un responsable d'hygiène. Échange régulier d'informations avec le ministère de la Santé et les hôpitaux de la préfecture de Faranah	Mise en œuvre ou non Contenu des informations, etc.		Zone du projet		Avant le démarrage du démantèlement/de la construction : 1 fois Pendant les travaux : trimestriel	
		Identification des hôpitaux en mesure d'accueillir des blessés et des malades, ainsi que des procédures qui s'imposent, et établissement d'un consensus	Mise en œuvre ou non		Zone du projet		Avant le démarrage du démantèlement/de la construction : 1 fois Pendant les travaux : trimestriel	
28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	Mise en œuvre d'une formation sur l'éthique du travail, la santé et la sécurité destinée aux ouvriers	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	Avant le démarrage du démantèlement/de la construction : 1 fois Pendant les travaux : trimestriel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Mise en œuvre d'une formation sur la santé et la sécurité destinée aux communautés locales	Mise en œuvre ou non		Zone du projet		1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant la construction : semestriel	
		Vérifications relatives à la situation de la distribution et du port des vêtements de protection, et à la sécurité au travail avant que les ouvriers se mettent au travail	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Suivi des accidents liés à l'environnement de travail et de la situation de l'état de santé des ouvriers en construction, reconsidération des mesures d'atténuation en fonction de la situation de l'occurrence, et mise en œuvre des mesures nécessaires	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Mensuel	
		Panneaux d'avertissement à l'entrée et à la sortie du chantier, sur les sites d'excavation, les zones de stockage de substances dangereuses, etc.	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Avant le démarrage des travaux de construction : 1 fois Pendant les travaux : mensuel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E.
		Restriction de l'accès notamment en installant des clôtures et des cadenas ou en y affectant des agents de sécurité, etc.	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		Quotidien	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Ajustements des horaires et du calendrier de travail en fonction du climat	Mise en œuvre ou non				De temps en temps	
		Divulgations d'informations et consultations régulières avec les parties prenantes locales concernant le calendrier et les détails des travaux de construction	Mise en œuvre ou non		Zone du projet		Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	
		Affectation de responsables de la sécurité au travail, surveillance de la situation en matière de sécurité dans la communauté, et échanges d'informations réguliers avec la police et l'armée	Mise en œuvre ou non Contenu des informations, etc.		Zone du projet		Avant le démarrage des travaux de construction : 1 fois Pendant les travaux : trimestriel	
		Identification des hôpitaux en mesure d'accueillir des blessés lorsqu'un accident du travail se produit, ainsi que des procédures qui s'imposent, et établissement d'un consensus	Mise en œuvre ou non		Zone du projet		Avant le démarrage des travaux de construction : 1 fois Pendant les travaux : trimestriel	
29	Accidents	Situation de l'établissement du consensus concernant les dates de démolition avec les propriétaires des maisons	Établissement ou non d'un consensus		À l'intérieur de l'emprise du projet	UGP	Avant le démantèlement	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Mise en œuvre d'une formation destinée aux ouvriers sur la sécurité routière et les interventions d'urgence	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux :	1 fois avant le démarrage de démantèlement/de la construction	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Fourniture d'un accès sûr aux habitations et entreprises à proximité du site du projet proposé	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	Entrepreneur en construction	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux : quotidien	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
		Limitations de vitesse pour les véhicules (à l'intérieur du chantier de construction : 20 km/h, dans les zones urbaines : 40 km/h, en dehors des zones urbaines : 80 km/h)	Mise en œuvre ou non	-	Emprise du projet, routes d'accès		Quotidien	
		Mise en place de panneaux, de marquages, de drapeaux, de signaleurs, de barricades, etc. seront pour alerter les véhicules qui traversent la zone de construction	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux: hebdomadaire	
		Restriction des accès aux entrées et sorties du chantier, aux sites d'excavation, aux zones de stockage de substances dangereuses, etc., notamment en y installant des panneaux d'avertissement, des clôtures ou des cadenas, ou en y affectant des agents de sécurité	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux: hebdomadaire	

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Affectation de responsables de la sécurité routière. Échanges réguliers d'informations avec la police et l'armée. En outre, si des plaintes sont déposées, clarification rapide de la cause, et examen de contre-mesures.	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet		1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant les travaux: hebdomadaire	
		Mise en œuvre d'une formation sur la sécurité routière destinée aux communautés locales	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	UGP Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	1 fois avant le démarrage du démantèlement/de la construction, pendant la construction : semestriel	Avant les travaux : Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PSE.
		Diffusion en temps utile aux parties prenantes locales des informations sur le calendrier des travaux, les périodes d'augmentation du trafic des véhicules de chantier, les restrictions d'accès, etc., ainsi que les coordonnées des personnes à contacter	Mise en œuvre ou non		Zone du projet		Mensuel, jusqu'à l'achèvement du projet	Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
30	Impact transfrontière et changement climatique	Inspection quotidienne des machines de construction et véhicules de chantier	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Avant les travaux : entrepreneurs employés par le MITP	Hebdomadaire	Avant les travaux : Inclus dans les

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
		Réduction du nombre de transports de véhicules, conditions de marche au ralenti, etc.	Mise en œuvre ou non	-	L'emprise du projet Les routes d'accès	Pendant les travaux : Entrepreneur en construction	Hebdomadaire	coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E. Pendant les travaux : Inclus dans le coût des travaux de construction
Après la mise en service								
2/11	Qualité de l'eau, Hydrologie	Maintenance régulière des fossés collecteurs des routes	Mise en œuvre ou non	-	À l'intérieur de l'emprise du projet	Antenne du MITP à Faranah	Trimestriel	Inclus dans les coûts liés à la mise en œuvre du PAR, PGE/PS E.
3/4	Déchets, Contamination des sols	Mise en œuvre de formations destinées aux résidents locaux sur la gestion des déchets	Mise en œuvre ou non	-	Zone du projet		Trimestriel	
5	Bruit et vibrations	Installation de panneaux de limitation de vitesse	Installation ou non		Routes d'accès		Trimestriel	
		Mesure du niveau de bruit et de vibrations	dBA mm/s	NG 09-01-012:2012, IFC	Récepteur 3 sites		1 fois par jour de trafic moyen	
10	Écosystème	Règlement de l'utilisation de produits chimiques toxiques tels que les herbicides dans l'entretien	Mise en œuvre ou non		L'emprise du projet		Trimestriel	
		Installation de panneaux de limitation de vitesse	Installation ou non		Zone du projet	Trimestriel		
		Mise en œuvre de l'entretien des arbres et de la végétation qui ont été plantés	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	Trimestriel		
12	Topographie et géologie	Le ruissellement des sols sur les sites de déblais et de remblais et sur les sites d'excavation fera l'objet d'une surveillance régulière	Mise en œuvre ou non		À l'intérieur de l'emprise du projet	Trimestriel		

N°	Élément d'impact	Mesures d'atténuation	Élément de suivi	Norme	Site	Organisme d'exécution	Durée et fréquence	Coût
13/ 14/ 16/ 17/ 20/ 21/ 22 /25	Acquisition de terrains et réinstallation, population la plus pauvre, économie locale telle que l'emploi et les moyens de subsistance, utilisation des terres et des ressources locales, capital social et organisations sociales telles que les organismes de décision au niveau local, répartition inégale des dommages et des bénéfices, conflits d'intérêts au sein de la communauté, dimension du genre	Mise en œuvre de suivi de la situation du rétablissement des conditions de vie et des moyens de subsistance des PAP	Mise en œuvre ou non		Zone du projet		Trimestriel	
		Prise en charge des plaintes, des préoccupations, des questions que peuvent avoir les ménages/entreprises faisant partie des PAP, les propriétaires fonciers, les personnes socialement vulnérables et les parties prenantes locales	Leur nombre, contenu, et situation de la prise en charge		Zone du projet		Trimestriel	
29	Accidents	Installation de dispositifs permettant de traverser, signalisation des limitations de vitesse, etc.	Installation ou non		Zone du projet		Trimestriel	Compris dans les coûts de construction

Source : Mission d'étude.

2-2-3-10 Structure de mise en œuvre du PGE et du PSE

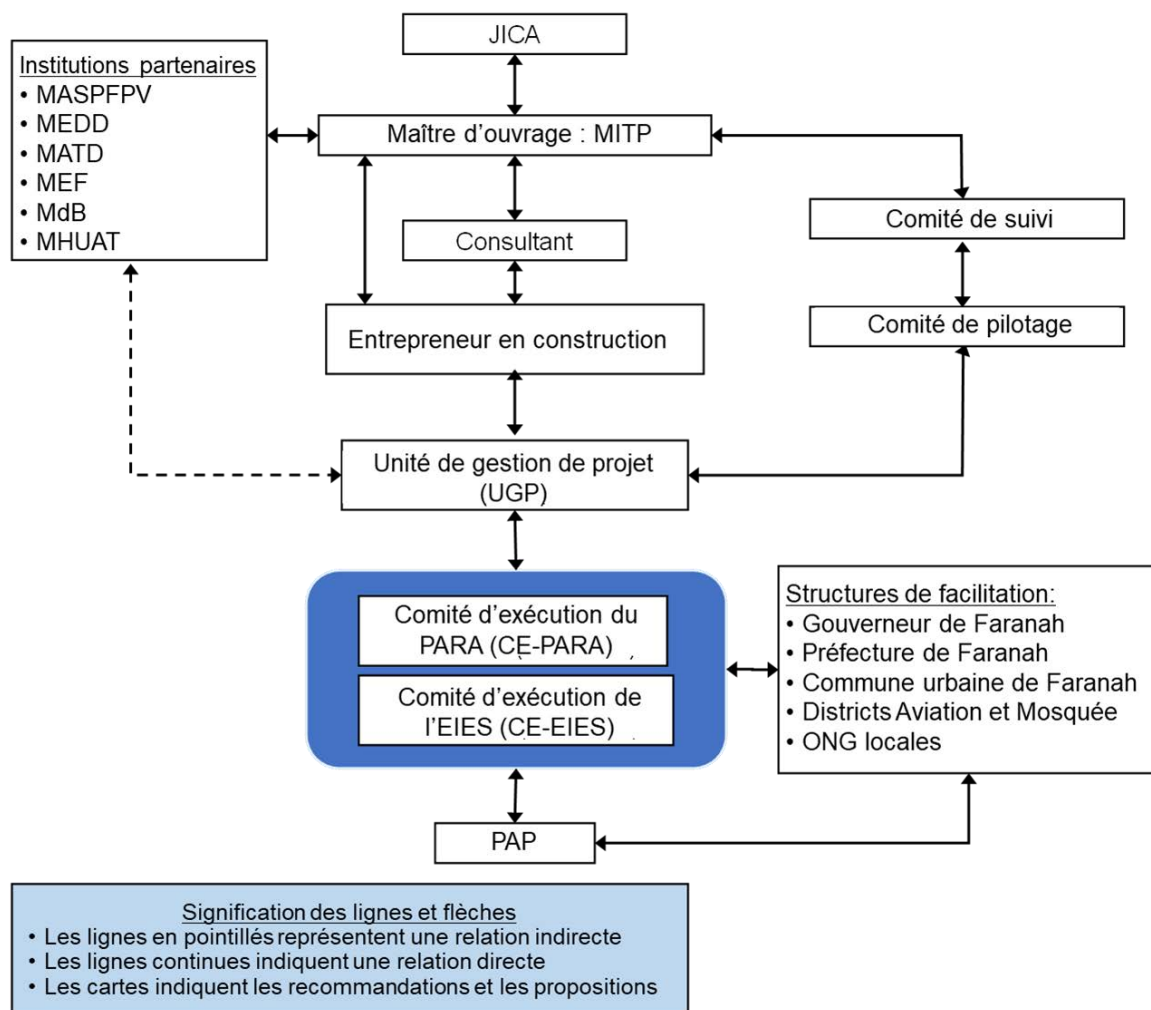
L'unité de mise en œuvre de l'EIES qui sera créée sur la supervision de l'UGP du MITP mettra en œuvre le plan de gestion environnementale (PGE) et le plan de suivi environnemental (PSE). La structure de mise en œuvre du PGE et du PSE se compose d'un comité de pilotage, d'un comité de suivi et d'un comité d'exécution de l'EIES. En outre, le MITP établira une structure et un système de mise en œuvre avec les agences gouvernementales concernées, notamment le ministère de la Promotion féminine, de l'enfant et des populations vulnérables (MASFPV), le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (MUHAT), ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD), ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD), ministère du Budget (MdB), ministère de l'Économie et des Finances (MEF), mènera des consultations avec elles, et conclura des protocoles d'entente, afin que PGE et le PSE soient impérativement mis en œuvre.

Les rôles et responsabilités de chaque organisation sont indiqués au Tableau 2-2-60 Organisations impliquées dans la mise en œuvre du PGE et du PSE et la structure est présentée à la Figure 2-2-82. La structure organisationnelle générale est la même que pour le PAR.

Tableau 2-2-60 Organisations impliquées dans la mise en œuvre du PGE et du PSE

Organisation	Nombre de membres	Responsabilités
MITP	—	<ul style="list-style-type: none"> • Vérification de l'EIES et du PGES • Campagne de divulgation d'informations • Mise en place d'un comité de pilotage et de surveillance (CPS) • Création d'un comité exécutif (CE-EIES) • Paiement des coûts liés à la mise en œuvre du PGES • Aide aux personnes socialement vulnérables • Acquisition de l'emprise du projet en collaboration avec le comité de pilotage
Unité de Gestion du Projet (UGP) Unité de mise en œuvre de l'EIES	4 personnes <ul style="list-style-type: none"> • Expert du suivi environnemental, sociologue, expert de la communication sociale, expert des micro-projets 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une structure pour soutenir la mise en œuvre du PGE et du PSE • Gestion des plaintes et suivi interne • Mise en place d'un comité de suivi et de pilotage, d'un comité d'exécution des PAP et d'un système de gestion des plaintes
Comité de suivi	10 personnes <ul style="list-style-type: none"> • MITP (2) (chargés du secrétariat) • MHUAT (1) (président) • MASFPV (1 personne) • MEDD (1 personne) • MATD (2 personnes) (le maire de Faranah, le préfet) • MEF (1 personne) (Contrôleur) • MdB (1 personne) • PAR (1 personne) 	<ul style="list-style-type: none"> • Surveillance de l'état de mise en œuvre du PGE et du PSE
Comité de pilotage	7 personnes : <ul style="list-style-type: none"> • Représentants du MITP (président), MASFPV, MHUAT, MEDD, MATD,MEF, MdB 	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la coordination interministérielle • Arbitrage dans la mise en œuvre des plans • Orientations et décisions stratégiques • Supervision de l'application des mesures de protection sociales et environnementales sur le projet
Comité d'exécution de l'EIES (CE-EIES)	9 personnes : <ul style="list-style-type: none"> • 2 représentants du PAP (femme et homme), • 2 représentants des entreprises (femme et homme), • Représentants des propriétaires fonciers (femme(s) et homme(s)) • Maire de Faranah, chefs de districts • Secrétariat établi sous l'autorité de la ville de Faranah 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du PGES • Organisation pour la prise en charge du coût des mesures visant à atténuer les incidences négatives • Surveillance de l'état de mise en œuvre du PGES • Préparation de la documentation requise pour la mise en œuvre du PGES (PGES des sites, notes, rapports) • Stockage des documents relatifs au projet. • Soutien au comité de suivi pour toutes les questions relatives au PGES
Préfecture de Faranah	-	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi de l'état de mise en œuvre des activités du projet • Fourniture des informations sur toutes les questions relatives à la mise en œuvre du PGE et du PSE
Ville de Faranah, district	-	Médiation et résolution des plaintes

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.



Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-82 Structure de mise en œuvre du PGE / du PSE

2-2-3-11 Consultations avec les parties prenantes et divulgation d'informations

(1) Cibles et méthodes de consultation

Des consultations individuelles et des mises au point ont été réalisées à Conakry avec le MITP, le maître d'ouvrage ; le MEDD, l'organisme chargé des études d'impact sur l'environnement ; et le MASFPFV, l'organisme chargé de la dimension de genre et des personnes socialement vulnérables. Des consultations ont été organisées à Faranah avec les PAP, les entreprises affectées et les personnes socialement vulnérables, ainsi qu'avec les agences gouvernementales concernées, les organismes administratifs locaux où se trouve le site du projet proposé (autorités administratives (préfecture de Faranah) et services techniques (commissaires préfectoraux)), les autorités politiques (conseil municipal et conseil de quartier), les communautés locales (citoyens de Faranah) et les organisations civiques (syndicat(s) des transporteurs, etc.). Les caractéristiques des consultations avec les parties prenantes ont été analysées, et des réunions techniques, des réunions de consultation publique, des discussions de groupes (FGD), et des consultations individuelles ont été organisées.

(2) Plan de consultation et d'échange d'informations avec les parties prenantes du projet

Des consultations et des partages d'informations avec les parties prenantes seront mis en œuvre tout au long du cycle du projet. Les grandes lignes de ce plan sont présentées ci-après.

Tableau 2-2-61 Plan de consultation publique et de divulgation d'informations sur le projet
(avant-projet)

Consultations	Fréquence	Objectifs	Groupes cibles
Planification détaillée et choses à faire avant les travaux de construction			
Distribution de brochures	En continu	Diverses brochures relatives au projet seront préparées, concernant notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Le processus d'acquisition des terrains • Le paiement des indemnités • Le processus du MGP • Approche intégrée de la dimension de genre • Gestion des déchets 	<ul style="list-style-type: none"> • Communautés locales • PAP
Consultations publiques dans le cadre de l'EIES et du PARA	2	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les parties prenantes au niveau local de l'existence du projet, de l'importance de l'EIES et du PARS pour le projet et de la nécessité d'obtenir leur soutien pour le projet. • Présenter la matrice des droits et en discuter avec les autorités du MITP, du MEDD, du gouvernorat de Faranah, de la préfecture de Faranah, de la commune urbaine de Faranah, la société civile locale, les sages et leaders religieux, et les PAP. • Recueillir les opinions, les préoccupations et les orientations de ces acteurs locaux pour une mise en œuvre du projet dans de bonnes conditions. 	<ul style="list-style-type: none"> • MITP, MEDD, • Autorités locales • Communautés locales • Société civile locale • Sages et leaders religieux
Réunions techniques dans le cadre de l'EIES et du PARA	10	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les autorités chargées des travaux publics, de l'environnement et les autorités locales du projet et rassembler à leur niveau les lignes directrices et les procédures pour l'organisation des activités. 	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités du MITP, du MEDD, du gouvernorat de Faranah, de la préfecture de Faranah, de la commune urbaine de Faranah, la société civile locale, les sages et les leaders religieux
Diffusion de l'état d'avancement du projet	1	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les parties prenantes au niveau local du démarrage des travaux de construction et des mesures à prendre par tous les acteurs, y compris le MGP. 	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités locales • Communautés locales • PAP • Femmes et personnes socialement vulnérables
Pendant les travaux			
Consultations publiques	Semi-annuel	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les populations locales, les PAP et les personnes socialement vulnérables de l'état d'avancement de la construction du pont, des difficultés rencontrées. • Prendre les dispositions nécessaires à la bonne mise en œuvre du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités locales • Communautés locales • PAP • Femmes et personnes socialement vulnérables
Diffusion de l'état d'avancement du projet (réunions techniques)	Trimestriel	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les autorités locales de l'état d'avancement de la construction du pont, des difficultés rencontrées. • Prendre les dispositions nécessaires à la bonne mise en œuvre du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités locales • Communautés locales • PAP • Femmes et personnes socialement vulnérables

Consultations	Fréquence	Objectifs	Groupes cibles
Après la mise en service			
Consultations publiques	1	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les parties prenantes au niveau local de la fin des travaux de construction et des mesures à prendre par tous les acteurs, pour une exploitation durable des travaux réalisés 	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités locales • Communautés locales • PAP • Femmes et personnes socialement vulnérables

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(3) Consultations des parties prenantes menées au cours de la période d'étude

Lors de la mise en œuvre de l'étude, les mises au point ont débuté à Conakry le 19 octobre 2022 par des réunions individuelles avec le MITP et le MEDD, puis la première réunion de consultation publique s'est tenue le 12 novembre 2022, et la seconde le 30 mai 2023. Les parties prenantes ont été largement conviées à participer aux réunions de consultation publique par le biais d'annonces sur les stations de radio locales et de visites individuelles des chefs de districts avant la tenue des réunions de consultation publique.

Tableau 2-2-62 Calendrier des réunions de consultation des parties prenantes, ordre du jour provisoire, public cible et nombre de participants

Date et heure de la tenue de la réunion de consultation	Lieu	Consultations	Objectifs et contenu de la consultation	Participants	Nombre de personnes présentes Total (Homme/femme)
Le 19 octobre 2022 (mercredi)	Conakry	MITP	Présentation des sous-traitants qui effectuent des études sur les considérations environnementales et sociales des projets	AGEE, CERE, mission d'étude de la JICA	3
Le 25 octobre 2022 (mardi)	Conakry	MEDD, AGEE	Présentation des sous-traitants qui effectuent des études sur les considérations environnementales et sociales des projets	AGEE, CERE, mission d'étude de la JICA	3
Le 26 octobre 2022 (mercredi)	Faranah Bureau du préfet de Faranah	Première conférence technique	Explication du projet à l'intention des hauts fonctionnaires de la préfecture de Faranah, expliquant la nécessité d'une EIES et d'un PARS, ainsi que la place des consultations publiques dans ces études, et fixant la date de la première consultation publique	Directeur de la division de l'environnement et du développement durable de la préfecture de Faranah, maire adjoint de la commune urbaine de Faranah, CERE	4
Le 27 octobre 2022 (jeudi)	Faranah Bureau du gouverneur de Faranah	Deuxième conférence technique	Explication du projet à l'intention du gouverneur de Faranah, demande de sa coopération au projet, et demande de l'ordre du jour de la première consultation publique	Préfet de Faranah, Directeur de la division de l'environnement et du développement durable, CERE	4
Le 4 novembre 2022 (vendredi)	Faranah Bureau du préfet de Faranah	Troisième conférence technique	Informations concernant les consultations publiques, avant-projet et signature de l'invitation, appel à participer	Préfet de Faranah, tous les chefs de la préfecture de Faranah, les conseillers municipaux de Faranah,	4

Date et heure de la tenue de la réunion de consultation	Lieu	Consultations	Objectifs et contenu de la consultation	Participants	Nombre de personnes présentes Total (Homme/ femme)
				les chefs de districts, CERE	
Le 9 novembre 2022 (mercredi)	Conakry le bureau du directeur national des infrastructures, MITP	Visite de courtoisie au MITP	Grandes lignes de l'étude et sa mise en œuvre dans de bonnes conditions	MITP, CERE, mission d'étude de la JICA	4
Le 9 novembre 2022 (mercredi)	Conakry Le bureau du chef du personnel, MEDD	MEDD, AGEE Visite de courtoisie	Réorganisation, nouvelle EIE Confirmation des lignes directrices et procédures, confirmation des TdR à soumettre, confirmation de la procédure et du temps nécessaire entre la soumission du rapport et son approbation, et demande de coopération à l'étude	AGEE, CERE, mission d'étude de la JICA	7
Les 13 et 14 novembre (dimanche et lundi)	Conakry	Ministre en charge de l'Environnement du MITP	Confirmation des sections de la note technique relatives aux considérations environnementales et sociales du projet par courrier électronique et par téléphone	Ministre en charge de l'Environnement du MITP, CERE, mission d'étude de la JICA	3
Le 11 novembre 2022 (vendredi)	Faranah Salle de conférence de la préfecture de Faranah	Quatrième conférence technique	Explication des grandes lignes du projet, nécessité des procédures de l'EIES et des consultations publiques pour le projet	Représentant du ministère des Affaires étrangères de Guinée, représentant du MITP, préfet de Faranah, maire de Faranah, président du conseil municipal de la commune urbaine de Faranah-Guinée, fonctionnaires de la préfecture de Faranah, président de l'Association des usagers du bassin versant du Haut Niger, chefs de districts, conseillers municipaux, représentants des notables du centre de Faranah, JICA, CERE	37 (30/7)
Le 11 novembre 2022 (vendredi)	Faranah La résidence du gouverneur de Faranah	Cinquième conférence technique	Visite de courtoisie au préfet, explication des grandes lignes du projet et demande d'un président pour les consultations publiques	Préfet de Faranah, représentant du ministère des Affaires étrangères de Guinée, représentant du MITP, maire de Faranah et conseil communautaire de la commune urbaine-Guinée, chef de la fonction publique de la préfecture de Faranah, JICA, CERE, mission d'étude de la JICA,	15 (13/2)
Le 12 novembre 2022 (samedi)	Faranah Centre de jeunesse de	Première consultation publique	Explication des grandes lignes du projet, dates limites, aperçu de l'étude du PAR, nécessité des procédures de l'EIES et des consultations publiques	Préfet de Faranah, représentants du ministère des Affaires étrangères de Guinée, représentants des	500 (239/261)

Date et heure de la tenue de la réunion de consultation	Lieu	Consultations	Objectifs et contenu de la consultation	Participants	Nombre de personnes présentes Total (Homme/ femme)
	Faranah		pour le projet, questions et réponses sur le projet	MAE, MEDD et MITP, fonctionnaires de la région, de la préfecture et la ville de Faranah, société civile des environs de Faranah, syndicat(s) des transporteurs et ONG locales, forces de défense et de sécurité, entreprises privées, PAP, populations locales, chefs de tribus, anciens et leaders religieux, ouvriers agricoles, organisations religieuses, responsables scolaires, personnes socialement vulnérables, JICA, CERE, mission d'étude de la JICA, etc.	
Le 12 novembre 2022 (samedi)	Faranah Centre de jeunesse de Faranah	FGD		Les entreprises situées dans l'emprise du projet et entreprises à proximité de l'emprise du projet. Femmes dans l'emprise du projet, personnel féminin du Centre d'Autonomisation et d'Entrepreneuriat Féminin (CAEF), etc.	109 (54/55) 19 séances
Le 23 mai 2023 (mardi)	Conakry le bureau du directeur général de l'AGEE	Consultations CERE - AGEE	Fourniture d'informations et discussions sur la préparation de la seconde réunion de consultation publique, et décision de la direction générale de l'AGEE d'envoyer 2 de ses experts	AGEE, CERE	2 (2/0)
Le 28 mai 2023 (dimanche)	Faranah	Discussions téléphoniques entre les représentants de l'EDD et la préfecture de Faranah	Planification de la seconde consultation publique Décision 1 : le préfet est chargé de fournir des informations au maire de la commune urbaine de Faranah, à la population, en particulier aux PAP, aux femmes et aux personnes socialement vulnérables. Décision 2 : le préfet est chargé de notifier les radios et télévisions locales (Radio Bambou et Espace FM) afin qu'elles publient un communiqué de presse en langue maninka les deux jours précédant la tenue de la seconde consultation publique du 30 mai (28 et 29 mai 2023) pour solliciter la participation de l'ensemble de la population, notamment les PAP, les femmes et les personnes socialement vulnérables.	Préfecture de Faranah CERE	3 (3/0)
Le 30 mai	Faranah	Deuxième	Rapport des résultats de l'EIES et de	MITP. Représentant du	133

Date et heure de la tenue de la réunion de consultation	Lieu	Consultations	Objectifs et contenu de la consultation	Participants	Nombre de personnes présentes Total (Homme/ femme)
2023 (mardi)	La salle de conférence de l'École normale des Enseignants de Faranah : ENI/F, près du site du projet	consultation publique	l'étude du PAR, Impacts socio-économiques positifs et négatifs du projet. Mesures d'atténuation attendues Grandes lignes de la matrice de versement des indemnités Questions et réponses	MEDD, fonctionnaires de la région, de la préfecture et de la ville de Faranah, PAP, populations locales, personnes socialement vulnérables, CERE	(84/49)
Le 7 juillet 2023 (vendredi)	Faranah Bureau de la DNI	Explication sur le rapport de PAR et de Genre	Explication sur le contenu du rapport de PAR et de Genre	DNI, CERE	2 (2/0)
Le 21 juillet 2023 (vendredi)	Faranah Bureau de la DNI	Explication sur l'EIES	Obtention de l'accord sur les éléments de l'EIES	DNI, CERE	2 (2/0)

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(4) Questions, préoccupations et recommandations des parties prenantes

Au cours de la cinquième réunion technique, les participants n'ont pas formulé d'objections au projet, et ont exprimé leur souhait qu'il soit mis en œuvre le plus rapidement possible. Les questions et réponses de la première réunion de consultation publique qui s'est tenue le 12 novembre 2022 et de la seconde réunion de consultation publique qui s'est tenue le 30 mai 2023 dans le cadre du FGD sont présentées respectivement aux Tableau 2-2-63, Tableau 2-2-64 et Tableau 2-2-65.

Tableau 2-2-63 Questions et réponses lors de la première consultation publique

Questions, préoccupations, recommandations, etc.	Contenu de la réponse
Je soutiens la reconstruction de ce pont, bien que je sois ciblé par la réinstallation dans le cadre du projet.	Nous vous remercions de votre soutien à des projets d'intérêt local, national et international.
Je suis propriétaire d'un magasin situé à côté du pont, et le projet m'obligera à déménager, mais je suis favorable à sa mise en œuvre. Nous demandons au gouvernement guinéen d'apporter le soutien financier nécessaire à l'achat d'autres parcelles et à la construction de magasins afin de rétablir nos moyens de subsistance.	Tous les biens affectés par le projet sont indemnisés à leur valeur du marché.
Le projet nous procure une grande joie. Ce pont construit en 1956 nous a été d'une grande utilité. Si les avantages de la reconstruction de ce pont sont très importants, les impacts négatifs en termes de perte de terrains et de bâtiments (habitations, magasins, ateliers de soudure, cafés, etc.) le sont tout autant. Nous demandons au gouvernement guinéen de nous indemniser pour ces impacts négatifs.	Tous les biens affectés par le projet sont indemnisés à leur valeur du marché.
Je suis très inquiète. Je suis veuve et j'ai des enfants à charge. Ma maison est ciblée par la réinstallation dans le cadre du projet. Je demande au gouvernement de nous indemniser afin que nous puissions acheter un terrain pour construire une	Tous les biens affectés par le projet sont indemnisés à leur valeur du marché.

Questions, préoccupations, recommandations, etc.	Contenu de la réponse
autre maison.	
Quand allons-nous devoir déménager ?	La réinstallation ne sera mise en œuvre qu'après le paiement intégral de l'indemnisation.

Source : étude préparatoire et rapport sur les considérations environnementales et sociales pour le Projet de remplacement du pont Faranah sur la route nationale 2 de Guinée, CERE (2023).

Tableau 2-2-64 Questions et réponses des discussions des groupes de consultation

Questions, préoccupations, recommandations, etc.	Contenu de la réponse
Quelles sont les considérations à l'égard des femmes et des personnes handicapées ?	Dans le cadre de ce projet, les personnes socialement vulnérables telles que les femmes et les personnes handicapées, sont traitées avec la même dignité et la même équité que les autres personnes « non vulnérables ».
En tant que représentante des femmes, je demande l'intégration des droits des femmes dans le projet et de l'emploi pour nos maris et nos enfants.	Les femmes seront prises en considération par le projet, et il sera fait en sorte que les maris et les familles soient prioritaires pour l'emploi dans le cadre du projet.
Un petit marché pour nous, les femmes, sera-t-il créé dans le cadre du projet ? Ainsi, nous pourrions poursuivre les petites affaires que nous avons dans l'emprise du projet pour élever nos enfants.	Outre l'indemnisation des pertes, dans le cadre du projet, il est prévu de demander aux agences gouvernementales/organismes locaux de trouver des endroits dans les alentours du site du projet permettant à des magasins de détail, étals et cafés d'exercer leur activité.

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Tableau 2-2-65 Questions et réponses lors de la seconde consultation publique

Questions, préoccupations, recommandations, etc.	Contenu de la réponse
Question 1 : Je voudrais savoir pourquoi le démarrage de la construction de ce pont a été retardé. Question 2 : Comment les poussières générées par le fonctionnement des engins de chantier pendant la construction seront-elles éliminées ? Question 3 : En tant que président du syndicat des transporteurs, je recommande et demande qu'un contrat de transport pendant la construction soit conclu afin d'employer des chauffeurs routiers syndiqués pour transporter les matériaux et l'équipement.	1. S'agissant du retard dans le démarrage du projet, les procédures débiteront dès que le MITP aura reçu le certificat de conformité environnementale, après la finalisation de l'étude de l'EIES. 2. Afin de réduire ou de prévenir la dispersion de la poussière pendant les travaux de construction, il est prévu que l'entrepreneur en construction asperge périodiquement le sol avec de l'eau. 3. Il est proposé que le projet fasse bon usage de la main-d'œuvre locale pour contribuer au développement local de Faranah.
Où comptez-vous vous procurer les matériaux et l'équipement nécessaires à la construction du pont ?	Dans le cadre du projet, il est prévu d'obtenir auprès des autorités compétentes de la préfecture l'autorisation d'acquérir et d'exploiter une carrière, lorsque le moment sera venu de démarrer le processus de construction.
J'ai eu un accident en 2007 et depuis, je ne peux plus me déplacer pendant de longues périodes. Quelles mesures d'atténuation sont envisagées dans le cadre du projet pour prévenir les accidents de la route ?	Dans le cadre du projet, la vitesse des véhicules de chantier sera limitée, et la circulation des véhicules et des engins de chantier dans l'emprise du projet et dans les alentours sera contrôlée. Il sera également strictement interdit aux conducteurs de consommer de l'alcool ou des drogues pendant les heures de travail et de se rendre sur le chantier en état d'ébriété.
Je soutiens ce projet. Je suis propriétaire d'un magasin dans l'emprise du projet, et je demande à recevoir les paiements directement et individuellement de la part de l'entreprise et du gouvernement, sans passer par un intermédiaire.	Les paiements seront effectués individuellement et discrètement et ne nécessiteront pas la présence ou la médiation d'un tiers.
Je loue un magasin, mais le bail n'est pas terminé. Dois-je rembourser les personnes à qui je loue, ou le projet leur paiera-t-il une indemnisation ?	Le projet versera une indemnisation pour les magasins, les habitations et les terrains dont vous êtes propriétaire. Le projet versera une indemnisation aux locataires en vertu du bail dont vous êtes propriétaire.

Questions, préoccupations, recommandations, etc.	Contenu de la réponse
Savez-vous si notre maison et les arbres fruitiers seront affectés par le projet ? Notre terrain est le premier terrain après avoir traversé le pont en direction du centre-ville et tourné à droite avant le stade géré par la préfecture.	Non, votre terrain ne sera pas impacté.
1. Quand les travaux de construction commenceront-ils ? 2. Si un gouvernement achète le terrain de quelqu'un, un autre gouvernement ne l'exigera-t-il pas plus tard ? C'est pour ces raisons que nous exigeons des paiements en espèces afin de pouvoir acheter des terres ou reconstruire notre maison.	1. Il est prévu que les travaux démarrent en 2024, après l'achèvement de cette étude. 2. Le gouvernement ne reprendra pas le terrain que vous avez acheté. L'indemnisation sera versée en espèces, et les PAP peuvent acheter leur propre terrain et construire leur propre maison ou magasin.
Nous sommes quatre femmes et nous vendons du riz depuis de nombreuses années. Qu'advient-il de notre activité rizicole et de nos familles ?	Une indemnisation et d'autres compensations seront versées par le projet.

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-3-12 Mécanisme de règlement des griefs

(1) Modalités de mise en œuvre du mécanisme de règlement des griefs

Les organisations impliquées dans le mécanisme de règlement des griefs (Grievance Redress Mechanism : GRM) sont indiquées dans le Tableau 2-2-66.

Tableau 2-2-66 Organisations chargées de la mise en œuvre du GRM

Organisation	Structure	Responsabilités/rôles
Niveau 1 : UGP et districts/secteurs concernés par le projet	9 personnes : UGP, représentants des entreprises affectées, représentants des PAR, chefs des districts concernés, chefs des secteurs concernés, représentants des PAR, représentants des jeunes, représentants des sages, représentants coutumiers ou religieux	<ul style="list-style-type: none"> • Dépôt et enregistrement de la plainte • Examen préliminaire • Recherche d'une solution à l'amiable
Niveau 2 : Ville de Faranah Comité communal de gestion des plaintes (CCGP)	7 : président (maire), représentants des organisations de femmes de la ville, chefs des districts concernés, représentants coutumiers ou religieux, représentants des PAR (2 personnes), représentants des jeunes	<ul style="list-style-type: none"> • Recevoir, enregistrer et confirmer les plaintes • Informer l'UGP des plaintes reçues et enregistrées • Examiner la plainte en détail et discuter avec le plaignant en vue d'une résolution à l'amiable de la plainte • Fixer une date pour l'examen détaillé de la plainte avec l'UGP et coordonner avec le plaignant • Préparer les procès-verbaux et les rapports
Niveau 3 : Préfecture de Faranah Comité préfectoral de gestion des plaintes (CPGP)	10 personnes : préfet ou son représentant, rapporteur (SG de la préfecture ou son représentant), représentants de la préfecture (urbanisme, habitat et santé) (2 personnes), représentants de l'action sociale, expert en charge de l'appui au projet, représentants des OSC/ONG (groupements de production, associations de femmes, jeunes), représentants des organisations de femmes, chefs coutumiers des zones du projet ou leurs représentants, directeur de l'environnement et du développement durable de la préfecture de Faranah	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les plaintes enregistrées et les réponses • Participer aux sessions du CGP • Veiller à ce que les plaintes soient enregistrées et traitées avec diligence • Évaluer les plaintes et les coûts (si nécessaire) • Négocier si la plainte porte sur la réparation d'un dommage et régler l'indemnité si nécessaire • Contrôler le fonctionnement du système de traitement des plaintes • Gérer les plaintes relatives à la construction • Les mesures prises en réponse sont documentées et conservées de manière appropriée • Renforcer les capacités des comités • Exploitation continue du système et des procédures du GRM du projet • Vérifier les rapports d'activité relatifs au GRM
Niveau 4 : Région de Faranah	Gouverneur	Traitement des plaintes qui n'ont pu être résolues aux niveaux 1, 2 et 3
Niveau 5 : Tribunal de première instance de Faranah		Résoudre les plaintes qui n'ont pu être résolues de manière définitive aux niveaux 1, 2, 3 et 4
MEDD	4 personnes : AGEE, bureau de la stratégie et du développement, conseiller judiciaire et section communication du ministère.	<ul style="list-style-type: none"> • Assistance à la préparation de matériel (protocoles, conventions, etc.) • Apporter tout le soutien nécessaire à l'UGP pour la mise en œuvre correcte du GRM, en particulier en ce qui concerne les plaintes pour violence fondée sur le genre et EAS/HS.
MASFPFV	3 personnes : bureau de la stratégie et du développement, conseiller juridique, section communication du ministère.	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une communication transparente sur le GRM

Source : CERE (2023) Rapport d'étude d'impact environnemental et social, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(2) Procédure de règlement des griefs

Le mécanisme de règlement des griefs sera organisé du niveau 1 au niveau 5, selon le processus suivant : dépôt de la demande et enregistrement, examen préliminaire et recherche de solutions, règlement à l'amiable et recours judiciaire.

Pour le traitement des plaintes, l'UGP établira une base de données des plaintes et préparera des formulaires de plainte pour enregistrer, des accusés de réception, des rapports d'enquête et des accords de résolution des plaintes.

Les plaintes sont d'abord reçues au niveau 1 (UGP et district) et font l'objet d'un examen préliminaire. Le plaignant ou son représentant soumet la plainte au district compétent sur papier, par téléphone et par message, par SMS, par message vocal WhatsApp, par courriel ou par déclaration verbale, qui est enregistrée dans le registre des plaintes. Dans les sept jours suivant la plainte, un accusé de réception est envoyé au plaignant pour l'informer du numéro de référence attribué à sa plainte. L'UGP enregistre : (i) le numéro de réception, la date et le signataire de l'accusé de réception ; (ii) la personne de l'UGP à laquelle la plainte a été confiée pour examen et résolution ; (iii) le numéro de réception, la date et le signataire de la lettre ou autre communication avec le plaignant proposant une résolution ; et (iv) la classification de la créance. Chaque plainte est attribuée par le responsable des griefs de l'UGP à une personne désignée au sein de l'UGP, en fonction du problème, et une solution est envoyée au plaignant. Si le plaignant n'est pas satisfait de la solution de l'UGP, une médiation administrative est menée. Des recours de niveau 2 (ville de Faranah), de niveau 3 (autorité administrative de la préfecture de Faranah) et de niveau 4 (région de Faranah) sont possibles. Si la médiation n'est pas satisfaisante au niveau de l'administration, un recours juridique est possible au niveau 5 (tribunal de première instance de Faranah). Le plaignant et la partie qui reçoit la plainte peuvent faire appel à l'autorité judiciaire compétente à tout moment, sans suivre les différents niveaux du mécanisme de règlement des griefs.

Une fois qu'une solution a été acceptée par le plaignant, la plainte est close et les détails sont consignés sur la feuille de clôture. Il peut s'avérer nécessaire de demander au plaignant s'il est satisfait de la procédure et de l'issue de la plainte. Si, malgré les procédures de règlement à l'amiable, une solution ne peut être trouvée et que le plaignant entame un recours juridique externe, la plainte sera également classée.

La procédure de GRM sera largement diffusée auprès des parties prenantes locales et des communautés par le biais d'affiches, de séances d'information et de campagnes de sensibilisation (par le biais de stations de radio locales, de consultations et de « crieurs publics »).

(3) Suivi et divulgation d'informations

L'UGP surveille l'état des réponses aux plaintes (par exemple, le nombre de plaintes déposées, l'état des mesures prises par le GRM, le nombre de plaintes non résolues) et prépare des rapports mensuels. Le rapport mensuel, ainsi que le rapport de suivi environnemental, sont transmis au MITP et à la JICA (tous les trimestres) et sont disponibles sur le site Internet du MITP.

2-2-4 Acquisition de terrains et réinstallation des habitants

2-2-4-1 Nécessité d'acquérir des terrains et de procéder à la réinstallation des habitants

Le présent projet consiste à reconstruire le pont Faranah et à aménager le route de raccordement. Plusieurs alternatives ont été comparées, y compris une proposition de ne pas mettre en œuvre le projet, et la conception maximisera l'utilisation des terres publiques et minimisera la réinstallation des habitants et le déplacement des activités économiques. Toutefois, 2 837m² de terrain seront acquis, ce qui entraînera la réinstallation de deux ménages affectés par le projet (2 MAP réguliers) (PAP : 26 personnes) et le déplacement de 100 entreprises affectées (5 entreprises régulières et 95 entreprises irrégulières). En outre, la construction de la route d'accès nécessaire aux travaux devrait avoir un impact temporaire sur les habitants/entreprises du voisinage.

Le projet préparera un plan de réinstallation conformément à la législation nationale guinéenne et aux LD de la JICA (2010) (JICA GL) afin de s'assurer qu'une compensation et une assistance adéquates sont fournies pour la perte des PAP en raison de la réinstallation et du déplacement économique, et que les niveaux de vie des PAP sont identiques ou améliorés par rapport à ceux d'avant la réinstallation.

Afin de minimiser l'apparition de nouvelles acquisitions de terrains et de déplacements de résidents, le MITP gèrera minutieusement l'emprise de route du projet après l'annonce de la date limite et empêchera l'afflux de nouveaux résidents et la construction ou l'extension de nouvelles structures. De plus, avant la construction, la ville de Faranah et ses quartiers et l'entrepreneur de construction effectuera conjointement une vérification sur place de la nécessité d'accéder aux structures et aux terres agricoles adjacentes à l'emprise de route du projet, de clôturer les terrains, et de reculer les terrains, etc., de manière à assurer dans la mesure du possible l'accès par le biais de mise en place d'un passage provisoire ou d'une déviation.

2-2-4-2 Cadre juridique pour l'acquisition de terrains et la réinstallation

(1) Lois et règlements relatifs à l'acquisition de terrains et à la réinstallation des populations

La législation nationale applicable à la réinstallation et à l'acquisition de terres est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2-2-67 Législation guinéenne sur l'acquisition de terrains et la réinstallation

Nom du code	Numéro des lois et règlements
Charte de la transition	Datée du 21 septembre 2021
Code foncier et domanial	Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992
Code de la sécurité sociale	Loi L/94/006/CTRN du 14 février 1994
Code de la santé publique	Loi L/97/021/AN du 19 juin 1997
Code minier	Loi L/2011/006/CNT du 9 septembre 2011 partiellement modifiée par la loi L/2013/053/CNT du 8 avril 2013
Code de la construction et de l'habitation	Loi L/2015/020/AN du 13 août 2015
Code des collectivités locales	Loi L/2017/040/AN du 28 juillet 2017 Promulguée le 24 février 2017 par le décret D/2017/197/PRG/SGG
Code civil	Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019
Code de l'environnement	Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019

Nom du code	Numéro des lois et règlements
Codification de l'évaluation environnementale	Décret n° 199/PRG/SGG/89
Code d'évaluation des impacts sur l'environnement	Arrêté A/2022/1646/MEDD/CAB/SGG du 25 juillet 2022 Décret n° 199/PRG/SGG/89 du 8 novembre 1989 Arrêté A/2023/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 juillet 2023

Source : CERE (2023), Enquête sur le genre et les groupes vulnérables, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Le code foncier et domanial (1992), le code de l'environnement (2019) et le code minier de la Guinée prévoient le droit de propriété et le droit à indemnisation, mais ne prévoient pas de procédures claires pour l'indemnisation et la réinstallation. En 2019, le document de référence national pour la compensation, l'indemnisation et la réinstallation des populations affectées par les projets de développement en République de Guinée²¹ (document de référence national pour la compensation, l'indemnisation et la réinstallation) a été préparé par un consultant sud-africain avec un financement de la Coopération Internationale Allemande (German Development Cooperation : GIZ). Ce document n'a pas été approuvé en tant que document officiel, mais a été appliqué à des projets d'infrastructure.

La Guinée a également ratifié la convention n° 111 de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur la discrimination (emploi et profession).

(2) Organisations concernées par l'acquisition de terrains et la réinstallation

Les organisations concernées par l'acquisition de terrains et la réinstallation sont énumérées dans le Tableau 2-2-68.

Tableau 2-2-68 Organisations concernées par l'acquisition de terrains et la réinstallation

Organisation	Rôle dans l'acquisition de terrains et la réinstallation
Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD)	<ul style="list-style-type: none"> Validation des TdR de l'EIES et du PARS Supervision de la deuxième consultation publique Validation de l'EIES et du PARS par le CTAE Mise en œuvre du PGES et du PARS, suivi des améliorations de l'environnement et de la qualité de vie
Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics (MITP)	<ul style="list-style-type: none"> Organisme chargé de la mise en œuvre du projet
Ministère du Budget (MB)	<ul style="list-style-type: none"> Identification des bénéficiaires, vérification de la validité des droits, paiement des coûts d'indemnisation
Ministère de l'économie et des finances (MEF)	<ul style="list-style-type: none"> Identification des bénéficiaires, vérification de la validité des droits, paiement des coûts d'indemnisation
Ministère de l'Agriculture et de l'Elevage (MAE)	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des actifs liés à l'agriculture et à l'élevage
Ministère de l'Energie, de l'Hydraulique et des Hydrocarbures (MEHH)	<ul style="list-style-type: none"> Garantir la fourniture d'eau publique et d'électricité Superviser l'application de la loi sur l'eau aux projets
Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MUHAT)	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer les coûts de compensation pour les terrains et les infrastructures Contrôler l'application des normes foncières, d'aménagement et de construction

²¹ GIZ and MMG (2019) National Referential for Compensation, Indemnification and Resettlement of Populations Impacted by Development Projects in the Republic of Guinea

Organisation	Rôle dans l'acquisition de terrains et la réinstallation
Ministère de la Promotion Féminine, de l'Enfance et des Personnes Vulnérables (MPFEPV)	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la participation active des femmes à la prise de décision dans le projet • Veiller à ce que les besoins, les préoccupations et les opinions des femmes soient pris en compte dans le projet • Contribuer à l'amélioration de la situation des groupes vulnérables et prendre les mesures appropriées pour la mise en œuvre du projet
Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD)	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer le projet par l'intermédiaire des autorités de la préfecture et de la ville de Faranah • Mobiliser les acteurs locaux et améliorer la compréhension du projet parmi les habitants de Faranah • Identifier les personnes affectées par le projet (PAP), inventorier les biens et évaluer les coûts de compensation • Contrôler la mise en œuvre du PAR
Direction préfectorale de l'Environnement et du Développement Durable (DPEDD)	<ul style="list-style-type: none"> • Autorité chargée de surveiller, de coordonner et de contrôler toutes les activités ayant une incidence sur l'environnement dans la préfecture de Faranah

Source : CERRE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(3) Système de propriété foncière en Guinée²²

Le territoire guinéen est divisé en 1) territoire étatique et communal (domaine public) et 2) terrain privé. Le domaine public comprend les biens meubles et immeubles naturels et artificiels destinés à l'usage des citoyens guinéens, tels que les zones forestières et les infrastructures de transport. Les terrains dits vacants ou sans propriété qui n'appartiennent pas au domaine public sont inclus dans le domaine privé de l'État. La propriété foncière est régie par préfets dans les zones rurales et par les maires dans les zones urbaines, comme le stipule le code des collectivités locales (2017).

En Guinée, le « décret 242/PRG » de 1959 stipulait que l'État était le seul propriétaire des terres, mais en 1992, le « code foncier et domanial (1992) » a été promulgué pour passer d'un monopole de l'État sur les terres à une propriété privée des terres par les individus et les personnes morales.

Le « code foncier et domanial (1992) » est essentiellement conçu pour les procédures de propriété foncière urbaine, les questions de propriété foncière rurale étant limitées à l'article 92 ; une « déclaration de politique foncière en milieu rural » a été adoptée en 2001, reconnaissant les droits fonciers ruraux, et une procédure de modification du droit foncier est en cours depuis 2012²³. L'article 39 stipule que le droit coutumier est reconnu par le droit positif (« droit normatif ») ou le droit national, ce qui permet de reconnaître la propriété foncière par la coexistence du droit normatif et du droit coutumier. D'autres lois nationales (par exemple le code de la construction, le code minier, le code civil) reconnaissent également la propriété par le droit normatif et le droit coutumier. La propriété foncière coutumière est courante dans les zones rurales, telles que Faranah, où se situe le projet.

Les droits fonciers coutumiers découleraient d'un accord conclu avec les esprits locaux lors de la fondation du village, en vertu duquel son fondateur a le pouvoir de gérer l'ensemble des terres du village, qui est transmis à ses descendants par l'intermédiaire des anciens du lignage. Le lignage du fondateur peut également accorder des droits de gestion et d'utilisation des terres cultivées à des personnes

²² Land portal. (2022) Guinea- context and land governance. <https://landportal.org/book/narratives/2022/guinea>

²³ GIZ and MMG (2019). National Referential for Compensation, Indemnification and Resettlement of Populations Impacted by Development Projects in the Republic of Guinea

extérieures, sur une base permanente ou annuelle.

La loi guinéenne protège les droits fonciers des femmes, mais en général, la société guinéenne est patrilinéaire dans sa structure, avec des terres héritées par les hommes et des femmes largement exclues de la propriété, de la succession et de la gestion des terres. Selon l'article 19 du « code foncier et domanial (2019) », la femme mariée peut donner à bail emphytéotique les biens immeubles lui appartenant sans le consentement ni l'autorisation de son mari. En outre, l'article 828 du « code civil (2019) » fait référence à la propriété sans restriction de genre. Le code reconnaît également les droits des femmes mariées sur la succession de leur mari décédé. La différenciation de la propriété foncière a permis que la terre ne soit pas transmise au fils aîné après la mort du mari, mais qu'elle soit de plus en plus divisée en parts égales entre les épouses dans le cadre de la polygamie, ce qui a donné aux femmes la possibilité de continuer à cultiver la terre pour subvenir aux besoins de leurs enfants. Dans les zones urbaines, de nombreuses femmes possèdent également des terres, mais ne le révèlent souvent pas pour des raisons religieuses.

Moins de 15% des terres enregistrées au nom d'individus appartiennent à des femmes guinéennes, individuellement ou collectivement, et la plupart de ces terres se trouvent dans la capitale nationale. La proportion de terres officiellement enregistrées dans l'ensemble du pays est également très faible, et la proportion de terres appartenant à des femmes est presque nulle.

(4) Procédures d'acquisition de terrains et de réinstallation

1) Élaboration d'un plan de réinstallation

L'article 26 des procédures révisées d'évaluation environnementale (décret ministériel A/2023/1595/MEDD/CAB/SGG du 25 juillet 2023) prévoit ce qui suit dans les cas de réinstallation involontaire (physique, économique et accès restreint) : un plan d'action de réinstallation (PAR) doit être préparé pour les projets affectant plus de 200 PAP, un plan d'action de réinstallation simplifié pour ceux qui affecteront 50 à 199 PAP, et un cadre de réinstallation pour ceux qui n'entraîneront qu'un accès restreint ; s'il y a moins de 50 PAP, les mesures de gestion de la réinstallation doivent être intégrées dans le rapport EIES. L'article 27 prévoit que les éléments suivants doivent être inclus dans le PAR : 1) le résumé ; 2) l'introduction ; 3) une vue d'ensemble du projet où l'acquisition de terrains et la réinstallation auront lieu ; 4) le cadre juridique de la réinstallation ; 5) les modalités d'indemnisation ; 6) les conditions démographiques et socio-économiques dans la zone du projet ; 7) les actifs affectés et leurs coûts d'indemnisation ; 8) l'éligibilité ; 9) les procédures de règlement des griefs ; 10) le suivi et l'évaluation ; 11) les modalités et le calendrier de mise en œuvre de la réinstallation ; 12) les coûts de la réinstallation ; 13) les résultats ; 14) la liste des références ; et 15) les annexes. L'article 28 stipule que le plan de réinstallation comprend une « fiche d'information sur l'indemnisation » précisant le nombre de bénéficiaires et le coût des actifs à indemniser. L'article 29 stipule que les paiements d'indemnisation doivent être effectués dans les six mois suivant la préparation du PAR.

Les procédures d'examen et d'approbation du PAR seront menées dans le cadre de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (EIES), comme décrit à la section « 2-2-3-3 (4) Procédures d'évaluation environnementale ».

2) Procédure d'acquisition de terrains

L'article 829 du « code civil (2019) » interdit le transfert forcé de propriété, sauf pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité. Selon l'article 830 du code civil, les biens peuvent être acquis et transmis par : (1) succession ; (2) donation entre vifs ou testamentaire ; effet des obligations ; (3) accession ou incorporation ; (4) prescription. Les biens dont les propriétaires sont inconnus sont dévolus à l'État.

La procédure d'acquisition de terrains est définie dans le « code foncier et domanial (1992) », comme décrit dans la section « 2-2-4-2 (3) Système de propriété foncière en Guinée », qui reconnaît la propriété normative et coutumière dans son article 39. La procédure d'acquisition de terrains par voie d'achat implique une double procédure.

L'acquéreur du terrain obtient du propriétaire coutumier un « certificat de transfert » ou un « certificat de vente ». Celui-ci est signé par le propriétaire et ses deux témoins, par l'acquéreur et ses deux témoins, par le chef de district, par le chef de commune et, si le lotissement est public, également par la Direction préfectorale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire. Si le terrain n'est pas loti, l'acquéreur obtient un plan de masse auprès de la préfecture. La même procédure est suivie pour les terres agricoles si elles sont acquises par achat. Ensuite, il y a une procédure auprès des autorités administratives, à savoir l'enregistrement de la construction dans le plan foncier et dans le cadastre. Les frais d'enregistrement foncier varient d'une région à l'autre et même au sein d'une même région.

La propriété foncière en Guinée pose de nombreux problèmes. Les cartes de division foncière ne sont pas tenues à jour et une grande partie des terres privées de l'État a été acquise sans titre de propriété par simple décret ou arrêté. En conséquence, les terres publiques sont souvent vendues par les préfets et les chefs, et l'État procède fréquemment au déguerpissement des occupants des terres publiques sans indemnisation. La procédure d'acquisition des terres prévue par le droit normatif est rarement utilisée en raison des coûts élevés et de la complexité des procédures administratives. Seuls 2,5 à 3 % des propriétaires fonciers possèdent des titres fonciers et la majorité des droits fonciers coutumiers en Guinée ne bénéficient d'aucune protection juridique.

À Conakry, 25 000 titres fonciers ont été délivrés. Les transactions foncières se déroulent en grande partie dans le cadre de la loi formelle, mais les principaux acheteurs de terres sont les députés ou les chefs coutumiers, et la majorité des habitants n'ont pas droit à une indemnisation en cas de déguerpissement. Même dans le système foncier coutumier, la fragmentation, la vente et la concentration des terres ont commencé au début du 20^e siècle, entraînant des inégalités sociales et d'autres problèmes.

L'utilisation temporaire des terres par les projets a également causé un certain nombre de problèmes, comme le fait de ne pas remettre en état les terres des anciens sites miniers comme l'exige la loi, laissant ainsi ces terres dans un état impropre à l'agriculture et à l'élevage.

3) Procédures de réinstallation

En Guinée, le « code foncier et domanial (1992) » stipule qu'en cas de réinstallation dans le cadre de projets de l'État, il est nécessaire de compenser les dommages causés aux biens sur la base des résultats des enquêtes sociales, mais il n'existe pas de dispositions légales stipulant où la population doit être réinstallée.

4) Procédures de réinstallation

Le paiement des indemnités pour les biens affectés par le plan de réinstallation de l'État est détaillé dans le « code foncier et domanial (1992) ».

L'article 55 stipule que l'acquisition de tout ou partie d'un ouvrage ou l'obtention de droits immobiliers à des fins de travaux publics peuvent être réalisées en tant qu'expropriation par décision de justice en l'absence d'accord amiable et moyennant le paiement d'une juste et préalable indemnité. L'article 69 prévoit que dans le cadre d'une réinstallation planifiée, indépendamment de la propriété, les PAP identifiées pour la réinstallation dans le cadre d'une enquête sociale sont indemnisées pour la perte des coûts de rachat. Les coûts de rachat comprennent tous les dommages directs, matériels et certains causés par l'acquisition et sont calculés en fonction des actifs détenus à la date de l'ordre d'acquisition (date limite). Il prévoit que la partie de la structure non acquise est prise en compte pour sa valeur à cette date et, le cas échéant, le bénéfice/la perte résultant de l'acquisition partielle. L'article 70 prévoit le calcul des coûts d'indemnisation, à la demande des PAP, par trois experts agréés nommés par le tribunal. L'article 71 prévoit que le propriétaire d'une structure faisant l'objet d'une expropriation partielle peut demander à l'autorité publique d'acquérir la totalité de la structure en notifiant l'autorité publique compétente par l'intermédiaire du président du tribunal qui a prononcé l'ordonnance d'expropriation.

5) Méthodes de calcul des coûts d'indemnisation

La législation nationale prévoit le paiement d'une indemnité par prix de rachat des terres et autres biens à la date limite, mais ne précise pas la méthode de calcul. Le « document de référence national pour la compensation, l'indemnisation et la réinstallation (GIZ & MMG, 2019) » contient la description suivante sur le calcul des coûts d'indemnisation basés sur les prix de rachat.

① Terrains, constructions et dépendances

La législation nationale²⁴ prévoit des dispositions relatives à la fourniture de terres de remplacement, selon lesquelles les terres touchées par le projet doivent être remplacées par des terres équivalentes ou faire l'objet d'une indemnisation en espèces au prix du marché. Les modalités de calcul sont les suivantes : relever les prix d'au moins cinq parcelles différentes dans la zone en question ou dans des zones similaires et établir un prix moyen au mètre carré. Celui-ci est multiplié par la superficie de la parcelle à acquérir. En ce qui concerne les terres agricoles, une parcelle équivalente est substituée sur la base du rapport de productivité entre la riziculture et la culture maraîchère irriguée, qui constituent le système de culture de la zone.

L'indemnisation des constructions est calculée sur la base de la valeur de rachat des constructions affectées par le projet. L'indemnisation couvre les constructions avec leurs dépendances tels que les maisons, les hangars, les cuisines, les latrines, les poulaillers, les puits, etc. Le prix de rachat est calculé sur la base 1) du prix moyen de rachat de différents types de maisons et de constructions ; 2) du prix de différents types de maisons et de constructions collecté dans la ville (marché local) ; 3) du coût du transport et de la livraison des matériaux sur le site alternatif ; et 4) de l'estimation de la construction du nouveau bâtiment, y compris les coûts de la main-d'œuvre.

²⁴ Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial et Loi L/2019/035/AN du 04 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée

② Arbres et céréales

Il est précisé que l'indemnisation se fait sur une base transparente, en tenant compte de la production annuelle estimée, qui est calculée à l'aide de la formule ci-dessous. Le calcul des indemnités pour les cultures est basé sur le prix du kilogramme sur le marché local et le rendement à l'hectare. Les cultures sont classées comme suit : jardins potagers, arbres fruitiers productifs par plantation appartenant à la famille (manguiers, agrumes), arbres fruitiers non encore productifs et abattage (bois d'œuvre, bois de service, combustible ligneux, combustible non ligneux). Le rendement est évalué au cas par cas, en fonction de la variété cultivée et de l'état de la terre.

③ Arbre forestier

L'indemnisation des arbres forestiers est calculée en multipliant le prix de l'arbre par le nombre d'arbres à abattre. La compensation est versée à la Direction de l'Environnement et du Développement Durable, à laquelle sont également fournis les arbres abattus.

④ Bail

Pour les loyers commerciaux et résidentiels, les coûts sont déterminés en tenant compte des réalités locales.

6) Groupes vulnérables

Bien que la législation nationale ne contienne pas de définition des groupes vulnérables, le « document de référence national pour la compensation, l'indemnisation et la réinstallation (GIZ & MMG, 2019) » définit les groupes vulnérables comme suit : « les groupes vulnérables sont ceux qui sont affectés par la réinstallation de manière disproportionnée par rapport à d'autres en raison de leur sexe, de leurs choix politiques ou autres, de leur origine sociale, de leur appartenance ethnique, de leur statut patrimonial ou économique, de leur handicap mental ou physique, de leur naissance ou d'autres raisons, et dont la capacité à demander ou à bénéficier de l'aide à la réinstallation et des avantages liés au développement peut être limitée. » Selon cette définition, les critères de vulnérabilité comprennent le sexe, le statut social (exclusion sociale), l'âge (personnes âgées de plus de 65 ans, enfants), la situation économique (pauvreté), le handicap physique ou mental et la situation patrimoniale.

Les personnes vulnérables n'ont pas suffisamment accès aux ressources, aux opportunités et aux services publics dont elles ont besoin pour améliorer leur niveau de vie et celui de leur famille. L'article 12 de la « procédure d'évaluation de l'impact environnemental et social (A/2022/1646/MEDD/CAB /SGG) » précise que les questions de genre et la vulnérabilité des groupes vulnérables susceptibles d'être affectés par le projet doivent être prises en compte.

7) Délai de versement des indemnités

La loi nationale stipule que les indemnités pour pertes doivent être versées intégralement aux PAP avant la réinstallation.

(5) Politique de la JICA en matière de réinstallation

La politique de la JICA en matière d'acquisition de terrains et de réinstallation pour le présent projet est conforme aux LD de la JICA (2010).

(6) Analyse de la cohérence/des différences entre le système juridique local et les politiques des LD de la JICA

Le tableau ci-dessous présente une comparaison entre la loi nationale guinéenne sur l'acquisition de terrains et la réinstallation et les LD de la JICA / la politique environnementale et sociale ESS5 de la Banque mondiale.

En outre, les « procédures révisées d'évaluation environnementale (2023) » stipulent que « lorsque des projets sont financés en tout ou en partie par des partenaires bilatéraux ou multilatéraux disposant de dispositions légales en matière d'évaluation environnementale et sociale, il convient d'adopter une approche commune qui tienne compte des exigences raisonnables des partenaires concernés, afin d'évaluer et de gérer les risques et les impacts environnementaux ». En cas de divergence entre la loi nationale guinéenne et les LD de la JICA (2022) / ESS5, le projet adoptera la politique des LD de la JICA (2022) / ESS5.

Tableau 2-2-69 Analyse de la cohérence/des différences entre le système juridique local et les LD de la JICA

N°	Politique des LD de la JICA / ESS 5 de la Banque mondiale	Système juridique local	Divergence	Politique prévue dans le cadre du projet pour y remédier
1.	La réinstallation involontaire et la perte des moyens de subsistance doivent être évitées dans la mesure du possible en explorant toutes les alternatives viables. (LD de la JICA)	Les lois guinéennes ne prévoient pas spécifiquement d'éviter la réinstallation involontaire et la perte des moyens de subsistance (Charte de la transition adoptée le 21 septembre 2021, Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement de la Guinée, Décret A/2022/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023, Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial, Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la république de Guinée).	Absence de politique en Guinée	Le projet s'appuie sur les JICAGL / ESS5 de la Banque mondiale.
2.	Les personnes affectées par le projet, telles que les personnes devant être réinstallées involontairement et/ou les personnes susceptibles de perdre leurs moyens de subsistance à cause du projet, doivent recevoir des compensations et des aides suffisantes de la part des promoteurs du projet en temps opportun. (LD de la	« En cas de réinstallation ou de déplacement envisagé par l'Etat, toute personne identifiée lors de l'étude sociale approfondie, qu'elle soit ou non détentrice d'un titre de propriété, sera indemnisée » (Ordonnance n°92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial).	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS5 de la Banque mondiale.	-

N°	Politique des LD de la JICA / ESS 5 de la Banque mondiale	Système juridique local	Divergence	Politique prévue dans le cadre du projet pour y remédier
	JICA)			
3.	Les indemnités doivent être calculées sur la base du coût de remplacement intégral, dans la mesure du possible, et fournies à l'avance. (LD de la JICA)	Les indemnités doivent être calculées sur la base du coût de remplacement intégral et fournies à l'avance (Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée et Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial).	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	-
4.	Les promoteurs du projet doivent faire des efforts pour que les personnes affectées améliorent ou au moins rétablissent leur niveau de vie, leurs possibilités de revenus et leurs niveaux de production par rapport aux niveaux d'avant le projet. (LD de la JICA)	Les promoteurs doivent aider les personnes affectées à restaurer ou améliorer leurs moyens de subsistance afin que leur niveau de vie soit égal ou supérieur à celui antérieur au projet (Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée, Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial et Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement de la Guinée).	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	-
5.	Les normes de compensation sont divulguées et appliquées de manière cohérente. Les personnes affectées par le projet doivent être informées des normes de compensation.	Les lois guinéennes mentionnent que les PAP doivent être informées du coût de la compensation (Charte de la transition adoptée le 21 septembre 2021, Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement de la Guinée, Arrêté A /2022/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023, Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial, Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée).	La législation guinéenne n'exige pas spécifiquement la divulgation des normes de compensation.	Le projet s'appuie sur les JICAGL / ESS 5 de la Banque mondiale.
6.	En principe, le contenu de la compensation individuelle à convenir est expliqué par écrit aux personnes affectées par le projet, qui peuvent le confirmer à tout moment.	Les lois guinéennes mentionnent que le PAP peut accepter ou non le montant de la compensation et doit saisir la justice s'il n'est pas satisfait du montant proposé (Charte de la transition adoptée le 21 septembre 2021, Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement de la Guinée, Arrêté A/2022/1595/MEDD/ CAB/SGG du 5 mai 2023, Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial, Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée).	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	-
7.	Pour les projets qui entraînent une réinstallation involontaire à grande échelle, un plan d'action de réinstallation (PAR) doit être préparé et mis	Tout projet impliquant une réinstallation involontaire (physique, économique, accès restreint) doit élaborer un plan d'action de réinstallation (PAR) lorsque plus de	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/	-

N°	Politique des LD de la JICA / ESS 5 de la Banque mondiale	Système juridique local	Divergence	Politique prévue dans le cadre du projet pour y remédier
	à la disposition du public avant la réinstallation et l'octroi d'une compensation et d'une aide. (LD de la JICA)	200 personnes sont affectées, un plan de réinstallation succinct lorsque 50 à 199 personnes sont affectées, ou proposer un cadre fonctionnel en cas d'accès restreint. Avec moins de 50 personnes affectées, les mesures de gestion de la réinstallation doivent être intégrées dans le rapport d'EIES (article 24 du document A/2022/1646/MEDD/CAB/SGG).	ESS 5 de la Banque mondiale.	
8.	Lors de la préparation du PAR, des consultations doivent être organisées avec les personnes et les communautés affectées par le projet, sur la base d'informations suffisantes mises à leur disposition à l'avance. (LD de la JICA)	<p>L'information et la consultation du public, ainsi que la diffusion de l'information se font à travers des réunions de sensibilisation et l'organisation d'au moins deux (2) consultations publiques.</p> <p>Parmi les étapes de la publicité d'une EIES et d'un PARS, l'article 49 du Décret A/2022/1646/MEDD/CAB/SGG du 25 juillet 2022, prévoit, entre autres, (i) l'information et la sensibilisation des populations concernées sur la réalisation des études en vue de la mise en œuvre éventuelle d'un projet, et (ii) la consultation du public, y compris les personnes affectées par le projet (PAP) ;</p> <p>Parmi les principes fondamentaux énoncés à l'article 9 de la loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement guinéen auxquels tout projet doit se conformer, figurent les principes de « participation du public » et (ii) d'« accès à l'information sur l'environnement »</p>	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	-
9.	Lors des consultations, les explications doivent être données dans des langues et sous des formes compréhensibles pour les personnes affectées par le projet. (LD de la JICA)	Lors des consultations publiques, la présentation et les questions et réponses doivent être présentées ou traduites dans une langue locale accessible et compréhensible par les personnes affectées par le projet. Le procès-verbal de la consultation doit également être traduit dans la langue locale (Arrêté A /2022/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023).	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	
10.	La participation appropriée des personnes affectées par le projet et de leurs communautés doit être encouragée dans la	Il est important que la participation des personnes affectées par le projet et des communautés locales soit encouragée dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des mesures de réinstallation	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/	

N°	Politique des LD de la JICA / ESS 5 de la Banque mondiale	Système juridique local	Divergence	Politique prévue dans le cadre du projet pour y remédier
	planification, la mise en œuvre et le suivi des mesures de réinstallation involontaire et de perte des moyens de subsistance. (LD de la JICA)	involontaire et de perte des moyens de subsistance (Ordonnance A /2022/1595/ MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023).	ESS 5 de la Banque mondiale.	
11.	Il convient de mettre en place un mécanisme de traitement des préoccupations et des griefs des personnes et des communautés affectées par les incidences environnementales et sociales du projet. (LD de la JICA)	Un mécanisme de traitement des plaintes, préoccupations et griefs des populations affectées par le projet doit être mis en place (Loi L/2019/0034/ AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement en Guinée, Arrêté A /2022/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023)	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les LD de la JICA/ ESS5 de la Banque mondiale.	-
12.	Dans le cadre de l'évaluation environnementale et sociale, l'Emprunteur procédera à un recensement afin d'identifier les personnes qui seront affectées par le projet, d'établir un inventaire des terres et des biens susceptibles d'être affectés, de déterminer qui pourra prétendre à une indemnisation et à une assistance, et de décourager les personnes inéligibles, telles que les occupants opportunistes, de réclamer des avantages. (ESS5 para 20)	Selon le Décret A/2022/1646/MEDD/CAB/SGG du 25 juillet 2022, le contenu minimum d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR ou PARS) comprend, entre autres, une fiche d'indemnisation précisant notamment le nombre de bénéficiaires, les catégories de biens à indemniser et le coût global. Le PARS contient également (i) une évaluation des actifs qui seront affectés et le taux de compensation, (ii) les critères d'éligibilité et de compensation, (iii) le mécanisme de plaintes et de réclamations, (iv) le suivi et l'évaluation, et (v) la consultation des personnes susceptibles d'être affectées.	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	-
13.	Les personnes affectées peuvent être classées comme des personnes (a) qui ont des droits légaux formels sur des terres ou des biens (b) qui n'ont pas de droits légaux formels sur les terres ou les biens, mais qui prétendent à des terres ou à des biens qui sont reconnus ou reconnaissables en vertu de la législation nationale ; ou (c) qui n'ont pas de droits légaux ou de prétentions reconnaissables sur les terres ou les biens qu'elles occupent ou qu'elles utilisent (ESS5 para 10). L'Emprunteur offrira aux personnes affectées une indemnisation correspondant au coût de remplacement, ainsi que toute autre assistance nécessaire pour les aider à améliorer ou au moins	Les personnes ayant des droits légaux formels, celles qui n'ont pas de droits légaux formels et celles qui n'ont pas de droit légal reconnaissable ou de prétention à des terres ou à d'autres biens ont droit à une indemnisation au coût de remplacement, ainsi qu'à l'assistance nécessaire pour les aider à améliorer ou au moins à restaurer leur niveau de vie ou leurs moyens de subsistance (Charte de la transition adoptée le 21 septembre 2021, Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement de la Guinée, Arrêté A /2022/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023, Ordonnance No. 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domaniale, Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée).	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	-

N°	Politique des LD de la JICA / ESS 5 de la Banque mondiale	Système juridique local	Divergence	Politique prévue dans le cadre du projet pour y remédier
	à rétablir leur niveau de vie ou leurs moyens de subsistance, sous réserve des dispositions des paragraphes 26 à 36 du présent ESS. (ESS5 para 12)			
14.	Lorsque les moyens de subsistance des personnes déplacées sont basés sur la terre, ou lorsque la terre est détenue collectivement, l'Emprunteur offrira aux personnes déplacées une alternative à la terre de remplacement conformément au paragraphe 35(a), à moins qu'il puisse être démontré à la satisfaction de la Banque qu'une terre de remplacement équivalente n'est pas disponible. (ESS 5 para 14)	Pour le remplacement des terres, le cadre juridique guinéen (notamment l'Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domaniale et la Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée), exige que les terres affectées par un projet soient remplacées par des terres de potentiel équivalent ou compensées en espèces au prix du marché. En ce qui concerne le potentiel équivalent des terres agricoles, le remplacement doit être basé sur le ratio de productivité caractérisant les systèmes de culture de la zone : la riziculture pluviale et le maraîchage avec irrigation.	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque mondiale.	-
15.	Un soutien transitoire sera fourni si nécessaire à toutes les personnes économiquement déplacées, sur la base d'une estimation raisonnable du temps nécessaire pour rétablir leur capacité à gagner un revenu, leurs niveaux de production et leur niveau de vie. (ESS 5 para 36)	La législation guinéenne ne prévoit pas d'aide transitoire.	Les JICAGL/ ESS5 de la Banque mondiale exigent un soutien transitoire alors que les lois guinéennes abordent à peine le sujet.	Le projet s'appuie sur les JICAGL / ESS 5 de la Banque mondiale.
16.	Une attention particulière sera accordée aux aspects liés au genre et aux besoins des personnes défavorisées et vulnérables. (ESS 5 para 26)	Parmi les principaux fondamentaux énoncés à l'article 9 de la Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement guinéen auxquels tout projet doit se conformer, figure le principe de « genre et équité ». Parmi les éléments du contenu minimum d'un rapport d'EIES exigé par les articles 12 et 25 du Décret A/2022/1646/MEDD/CAB/SGG du 25 juillet 2022, figurent les effets d'un projet sur le genre et les personnes vulnérables.	Le cadre national ne distingue pas les groupes vulnérables et ne prévoit pas de dispositions particulières pour eux.	Le projet s'appuie sur les JICAGL / ESS 5 de la Banque mondiale.
17.	Pour traiter les questions identifiées dans l'évaluation environnementale et sociale, l'Emprunteur préparera un plan proportionné aux risques.	Les lois guinéennes exigent la préparation d'un PGES, d'un plan de gestion des risques et d'un PAR (Charte de la transition adoptée le 21 septembre 2021, Loi L/2019/0034/AN du 4 juillet 2019 portant code de l'environnement de la Guinée, Arrêté A	Il n'y a pas de divergence entre les lois guinéennes et les JICAGL/ ESS 5 de la Banque	-

N°	Politique des LD de la JICA / ESS 5 de la Banque mondiale	Système juridique local	Divergence	Politique prévue dans le cadre du projet pour y remédier
		/2022/1595/MEDD/CAB/SGG du 5 mai 2023, Ordonnance n° 92/019 du 30 mars 1992 portant code foncier et domanial, Loi L/2019/035/AN du 4 juillet 2019 portant code civil de la République de Guinée).	mondiale.	

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(7) Politique d'acquisition de terrains et de réinstallation

Compte tenu des divergences entre la législation nationale et les LD de la JICA, la politique d'acquisition de terrains et de réinstallation pour le projet est la suivante.

- I. Le gouvernement de la Guinée adopte la politique suivante spécifiquement pour le présent projet en raison de la divergence entre la loi nationale actuelle et les pratiques internationales, y compris la politique de la JICA. La politique du projet vise à combler l'écart entre la législation nationale et la politique de la JICA. Cette section décrit la politique du projet concernant les droits des PAP en fonction de la nature et de l'étendue des pertes. En cas d'écart entre la législation nationale et la politique de la JICA en matière de réinstallation, une approche pragmatique satisfaisant les deux sera envisagée.
- II. Envisager des alternatives et éviter ou minimiser, réduire ou atténuer les déplacements.
- III. Lorsque le déplacement est inévitable, il convient d'indemniser et d'aider les PAP de manière adéquate afin d'améliorer leurs moyens de subsistance ou, au moins, de les rétablir.
- IV. Une compensation et une assistance seront fournies à toutes les personnes affectées par :
 - Impact négatif sur le niveau de vie ;
 - Incidences négatives sur les droits d'habitation, les droits d'utilisation des terres, les droits permanents et temporaires sur les terres agricoles, les pâturages, les terres commerciales, les locataires, les cultures annuelles ou pérennes, les arbres et autres biens immobiliers, etc. ;
 - Incidences négatives temporaires ou permanentes sur les possibilités de générer des revenus, les entreprises, les professions, les lieux d'activité des populations, etc. ; et
 - Incidences sur les activités et les relations sociales et culturelles.
- V. Toutes les personnes affectées, indépendamment de leur statut de propriétaire, de leur statut social ou de tout autre facteur discriminant pour la réalisation des objectifs énumérés ci-dessus, peuvent prétendre à une indemnisation ou à une assistance. Toutes les personnes identifiées comme vivant, travaillant, exploitant ou cultivant dans la zone affectée au moment du recensement et de l'enquête sur les biens les plus récents peuvent prétendre à une indemnisation ou à une assistance.

- VI. Si une personne perd une partie de ses biens, elle est considérée comme éligible à la réinstallation si le reste de ses biens n'est pas suffisant pour lui permettre de subvenir à ses besoins ultérieurs. (La taille minimale des terres restantes, des biens restants, etc. sera déterminée au moment de l'élaboration du plan de réinstallation.)
- VII. Les personnes temporairement affectées seront également prises en compte dans le plan de réinstallation.
- VIII. Lorsque des incidences sur les communautés d'accueil sont prévues, la participation de ces dernières à la planification de la réinstallation et à la prise de décision doit être garantie.
- IX. Préparer un plan de réinstallation conforme au système juridique guinéen et à la politique de la JICA en matière de réinstallation.
- X. Le plan de réinstallation sera traduit dans les langues locales et mis à la disposition des PAP et des autres parties intéressées.
- XI. L'indemnisation se fait sur la base du prix de rachat.
- XII. Les indemnités accordées aux PAP dépendantes des terres agricoles seront, dans la mesure du possible, basées sur les terres. Les stratégies fondées sur les terres comprennent la fourniture de terres de remplacement, la garantie des droits de location et l'amélioration des moyens de subsistance de ceux qui ne possèdent pas de terres. S'il n'est pas possible de fournir des terres de remplacement, des stratégies offrant des possibilités de formation professionnelle, de développement des compétences, d'emploi, d'auto-emploi, d'octroi de crédits, etc. seront envisagées. Dans la mesure du possible, il convient d'éviter les compensations purement monétaires, et de s'assurer qu'il n'y a pas de pertes difficiles à quantifier, telles que l'accès aux services ou aux droits traditionnels, et que les moyens de subsistance des habitants ne se détériorent pas si le projet est mis en œuvre.
- XIII. Si les PAPs le préfèrent, les terres de remplacement doivent être aussi proches que possible de leurs terres actuelles, aux mêmes conditions et avec la même productivité que les terres avant la réinstallation. Une deuxième option consiste à identifier des terres qui minimisent les perturbations sociales pour les PAPs. Ces terres doivent avoir accès aux mêmes services et équipements que ceux disponibles sur les terres affectées.
- XIV. L'aide à la réinstallation est fournie non seulement pour les dommages immédiats, mais aussi pour une période de transition visant à rétablir le niveau de vie des PAPs. Cette aide peut prendre la forme d'un emploi à court terme, d'allocations spéciales, de compensations de revenus, etc.
- XV. Le plan de réinstallation doit être élaboré en tenant compte des besoins des personnes les plus vulnérables aux effets négatifs de la réinstallation. Une assistance doit également être fournie pour améliorer leur situation socio-économique. Les populations vulnérables comprennent les

personnes défavorisées, les personnes sans terre, les populations autochtones, les minorités ethniques, les femmes, les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées.

- XVI. Les PAP participent à la préparation et à la mise en œuvre du PAR.
- XVII. Obtenir l'avis des PAPs et de leurs communautés sur le projet, leurs droits, les mesures d'atténuation des impacts négatifs envisagées, etc. et les impliquer autant que possible dans la prise de décision concernant la relocalisation.
- XVIII. Tous les coûts liés à l'acquisition de terrains, y compris les compensations et les mesures de rétablissement des revenus, seront mis à disposition au cours de la période de mise en œuvre convenue. Tous les coûts liés aux activités de réinstallation seront pris en charge par le gouvernement guinéen.
- XIX. Lors d'une réinstallation physique, les montants d'indemnisation complets et l'assistance basés sur la valeur de rachat doivent être fournis à l'avance, dans la mesure du possible. L'infrastructure du site de réinstallation doit être entièrement développée avant la réinstallation. L'acquisition des biens, le paiement de l'indemnisation, le déplacement et le début des activités de rétablissement des moyens de subsistance doivent tous être achevés avant le début de la construction, à moins que l'expropriation n'ait été décidée par un tribunal.
- XX. Une structure d'organisation et de gestion permettant une préparation et une mise en œuvre efficaces du PAR est mise en place avant le début du processus de réinstallation. Cette structure comprendra la mise à disposition des ressources humaines nécessaires pour gérer des questions telles que la consultation publique, le suivi de l'acquisition des terrains et des activités de rétablissement des moyens de subsistance.
- XXI. Un mécanisme approprié de suivi, d'évaluation et d'établissement de rapports (y compris des audits et des recours en cas de griefs) sera mis en place dans le cadre du système de gestion de la réinstallation. Un groupe de suivi externe sera engagé pour le projet afin d'évaluer le processus de réinstallation et les résultats finaux. Les candidats potentiels pour ce groupe pourraient être des ONG qualifiées, des instituts de recherche, des universités, etc.

2-2-4-3 Ampleur et portée de l'acquisition de terrains et de la réinstallation

(1) Date limite

La date limite pour obtenir l'éligibilité à l'indemnisation/ et à l'assistance dans le cadre du projet a été fixée au 12 novembre 2022, date à laquelle l'enquête socio-économique a commencé. La date limite et l'enquête sur place ont été expliquées aux organes administratifs locaux, aux organisations gouvernementales et aux habitants locaux lors de la première série de consultations publiques. Après la séance d'information, une enquête de recensement, une enquête sur les propriétés et les terrains et une enquête sur les ménages et les moyens de subsistance ont été menées du 12 novembre au 10 décembre 2022 en présence d'organes administratifs locaux et d'autres parties intéressées.

Afin d'éviter l'installation de nouveaux résidents et la construction et l'extension de nouvelles structures après l'annonce de la date limite, le MITP communique les restrictions au sein de l'emprise de route du projet avec les affiches, etc., et place les agents de sécurité, et met en place les piquets pour marquer les limites de l'emprise de route du projet. Pour la gestion de l'intérieur de l'emprise de route du projet, le MITP assure périodiquement le suivi sur le nombre d'habitants et de structures.

(2) Recensement de la population

Le nombre de personnes indemnisés susceptibles d'être réinstallées et de faire l'objet d'un déplacement économique en raison de la mise en œuvre du projet est résumé par catégorie dans le Tableau 2-2-70. Deux ménages réguliers résidant dans l'emprise du projet sont soumis à la réinstallation et au déplacement économique ; ils sont également les propriétaires fonciers et les propriétaires des locaux loués. L'autre emprise du projet nécessite le déplacement économique de 100 entreprises et de 6 employés. Parmi celles-ci, les entreprises formelles disposant d'une licence d'exploitation sont un centre médical (magasin à louer), une station-service et trois propriétaires de magasins à louer (dont deux sont des habitants). Il y a 30 entreprises informelles (dont 14 sont en location) ainsi que 65 vendeurs de rue. Six employés perdront également leur emploi lors du déménagement de la station-service. D'autres entreprises sont situées à proximité de l'emprise du projet et devraient être temporairement affectées pendant la construction.

Tableau 2-2-70 Tableau des résultats du recensement de la population

Type de terrain	Catégorie	MAP/entreprises			PAP/propriétaires d'entreprises		
		Régulier*	Irrégulier	Total	Régulier*	Irrégulier	Total
A. Réinstallation nécessaire (dans l'emprise du projet)							
Terrain public	Entreprise (propriétaire d'un bâtiment mais non propriétaire foncier)	1	0	1	1	0	1
	Entreprise (propriétaire d'une baraque ambulante, vendeur de rue, etc.)	0	65	65	0	65	65
	Total partiel	1	65	66	1	65	66
Terrain privé	Ménage résident (propriétaire d'un bâtiment, d'un terrain ou d'une entreprise)	2	0	2	26	0	26
	Entreprise (propriétaire d'un bâtiment / propriétaire foncier)	1	0	1	1	0	1
	Entreprise (propriétaire d'un bâtiment mais non propriétaire foncier)	0	16	16	0	16	16
	Locataire commercial (non propriétaire de bâtiments et non propriétaire foncier)	1	14	15	1	14	15
	Total partiel	4	30	34	28	30	58
Total (A)		5	95	100	29	95	124
B. Réinstallation non nécessaire (dans l'emprise du projet)							
Terrain public	Employé (station-service)	0	0	0	6	0	6
Terrain privé	Propriétaire foncier (2 parcelles agricoles)	2	0	2	2	0	2
Total (B)		2	0	2	8	0	8
Total (A+B)		7	95	102	37	95	132

Type de terrain	Catégorie	MAP/entreprises			PAP/propriétaires d'entreprises		
		Régulier*	Irrégulier	Total	Régulier*	Irrégulier	Total
Réinstallation nécessaire (dans l'emprise du projet)							
Terrain public	Groupe vulnérable	2	0	2	11	0	11
Réinstallation non nécessaire (en dehors de l'emprise du projet)							
Terrain privé	Opérateur économique (locataire)	2	19	21	2	19	21

Note : dans le présent projet, les personnes qui détiennent des documents administratifs et ont des droits légaux sont considérées comme « régulières », tandis que celles qui ont des droits coutumiers ou qui n'ont pas de droits de propriété à la fois légaux et coutumiers sont considérées comme « irrégulières ».

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(3) Enquêtes sur les propriétés et les terrains

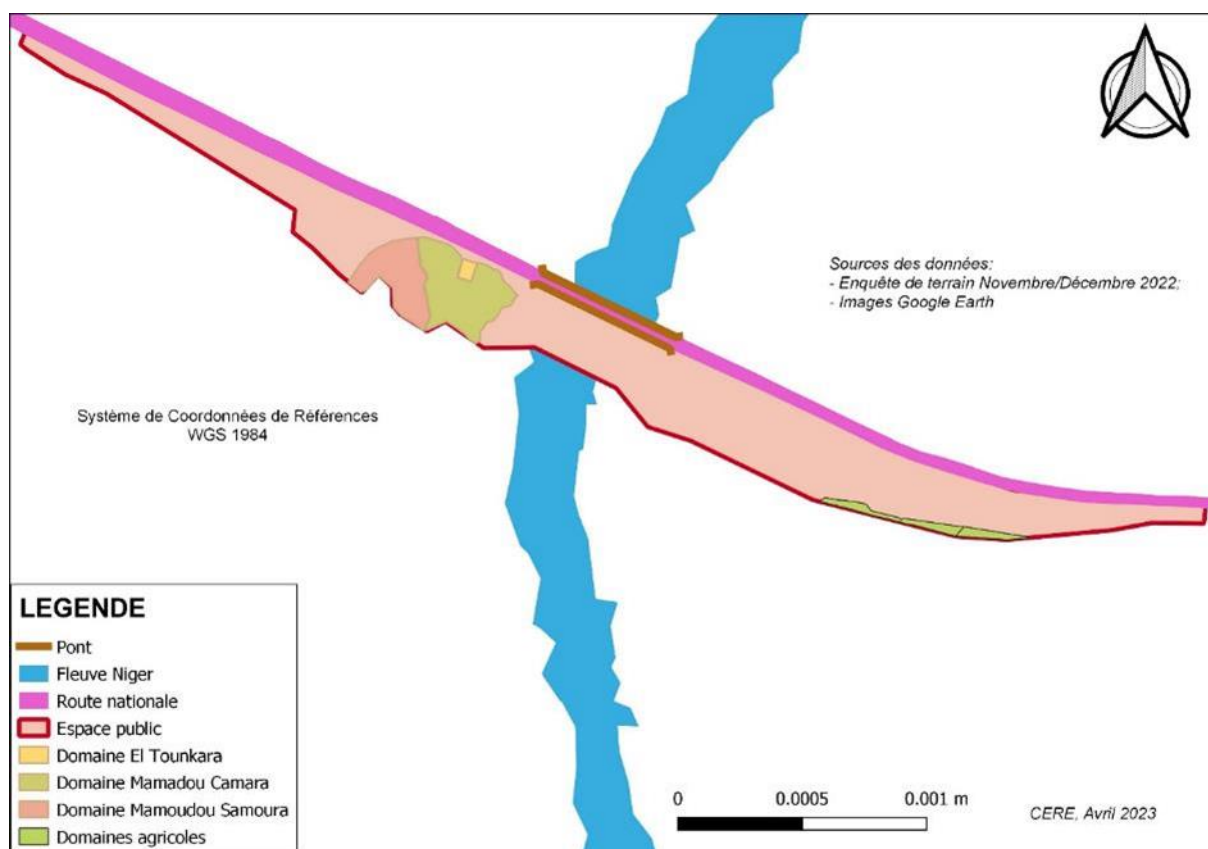
1) Terrain

L'emprise du projet appartient à des propriétaires privés et publics, dont cinq détiennent au total 2 837 m² de terres privées. La superficie et l'utilisation des terres par propriétaire sont indiquées dans le Tableau 2-2-71.

Tableau 2-2-71 Superficie et utilisation des terres par propriétaire

Terrain	Parcelle	m ²	%	Occupation des sols
Terrain privé	Parcelle 1	331	2,19	Agriculture
	Parcelle 2	151	1,00	Agriculture
	Parcelle 3	1 300	8,62	Commerce/Habitation
	Parcelle 4	1 000	6,63	Commerce/Habitation
	Parcelle 5	55	0,36	Commerce/Habitation
Terrain public		12 244	81,20	Terrain public
Total		15 081	100,00	

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.



Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-83 Carte des propriétés foncières à l'intérieur de l'emprise du projet

2) Bâtiments et dépendances

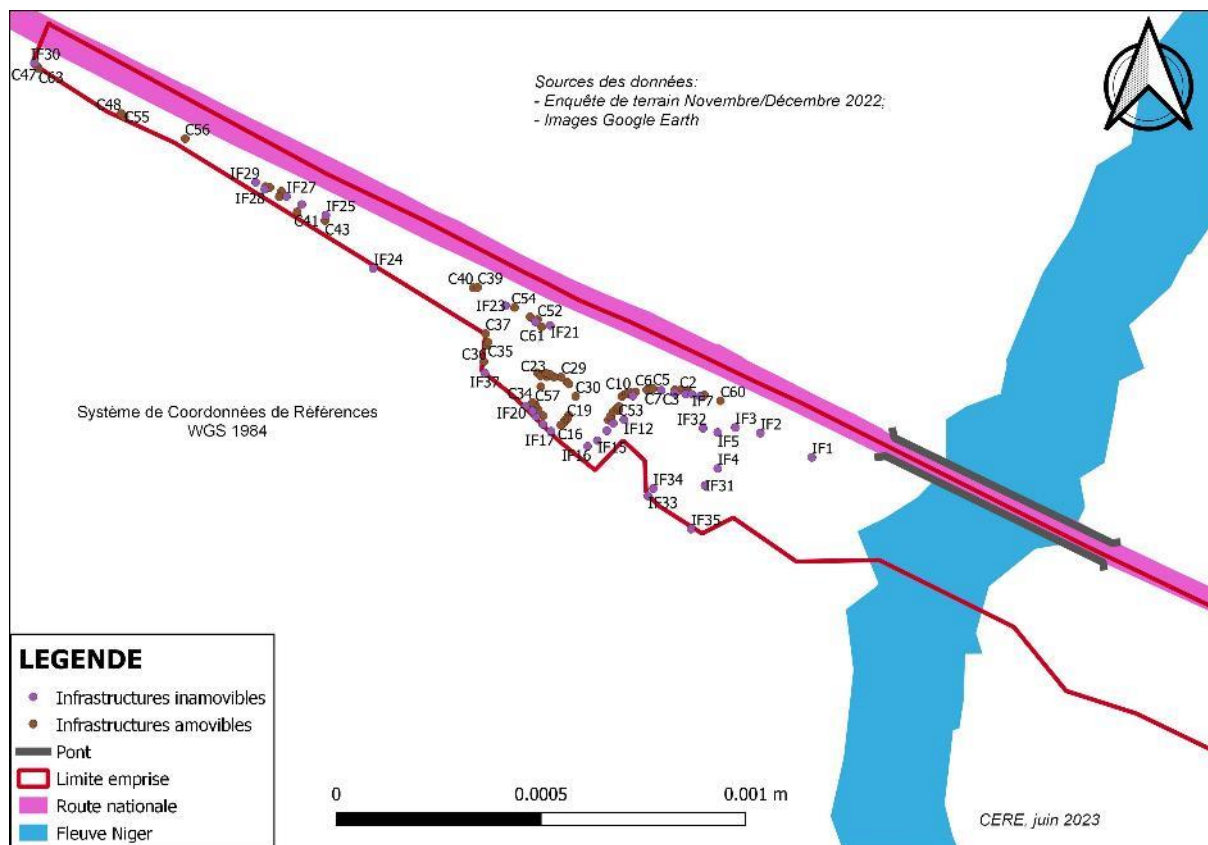
Il y a 102 bâtiments et 4 dépendances dans l'emprise du projet. La répartition des bâtiments, leur propriété et le nombre d'occupants sont indiqués dans le Tableau 2-2-72.

Tableau 2-2-72 Répartition des bâtiments, propriété et nombre d'occupants

Terrain	Bâtiment/Baraque	Bâtiment			Si le bâtiment ou la baraque appartient ou non à son occupant			Nombre d'occupants
		Maison	Dépendance	Total	Oui	Non	Total	
Terrain public	Entreprise (bâtiment)	1	0	1	1	0	1	0
	Entreprise (baraque)	65	0	65	65	0	65	0
Terrain privé	Logement (bâtiment)	6	4	10	10	0	10	26
	Entreprise (bâtiment)	30	0	30	15	15	30	0
Total		102	4	106	91	15	106	26

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont



Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-84 Carte de localisation des bâtiments dans l'emprise du projet

3) Arbres et céréales

Il y a deux champs agricoles dans l'emprise du projet, mais ils ne sont actuellement pas cultivés. Il faudra enlever des plantations appartenant aux MAP et aux entreprises et abattre deux types d'arbres en bordure de route.

Tableau 2-2-73 Arbres et autres dans les emprises du projet

Catégorie	Espèce	Nombre
Comestible	Palmier à huile	8
	Baobab adulte	4
	Plantation en ligne de vieux Gbmelina arborea	62
	Total	74

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(4) Enquêtes sur les ménages et les moyens de subsistance

1) Composition des ménages résidents

Le Tableau 2-2-74 présente le chef de famille et la composition des deux MAP dans l'emprise du projet.

Tableau 2-2-74 Chef de famille et composition des ménages résidents

Ménage	Chef de famille			Composition du ménage		
	Femme	Homme	Âge	Femme	Homme	Total
Famille 1	x		48	6	6	11
Famille 2		x	49	4	10	15
Total	1	1		10	16	26

Source : CERE (2023), Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du Pont Faranah sur la Route nationale N° 2 en Guinée / Plan d'action de réinstallation sommaire.

2) Entreprises

Il y a 100 entreprises dans l'emprise du projet. Leur statut de propriété et leurs permis d'exploitation sont indiqués dans le Tableau 2-2-75.

Tableau 2-2-75 Répartition des entreprises régulières et irrégulières en fonction des biens possédés

Par biens possédés		propriétaire unique	Disponibilité de la licence		Total
			Oui	Non	
Propriétaire foncier	Propriétaire d'un bâtiment	3	3	0	3
	Locataire d'un bâtiment	0	0	0	0
Non propriétaire foncier	Propriétaire d'un bâtiment	17	1	16	17
	Locataire d'un bâtiment	15	1	14	15
	Propriétaire d'une baraque	65	0	65	65
Total		100	6	94	100

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

3) Moyens de subsistance et revenus

100 entreprises, dont deux MAP, opèrent dans l'emprise du projet. Les nombre d'hommes et de femmes par activité sont indiqués dans le Tableau 2-2-76 et la répartition des revenus est indiquée dans le Tableau 2-2-77 Le loyer des locaux loués est de 300 000 GNF/mois.

Tableau 2-2-76 Nombres d'hommes et de femmes par activité

Type d'activité	Homme	Femme	Total
Clinique	1	0	1
Location d'un bâtiment commercial	4	0	4
Commerce/vente au détail	39	48	87
Restaurant	3	3	6
Transport	1	0	1
Station-service	1	0	1
Autres	0	0	0
Total	49	51	100

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Tableau 2-2-77 Répartition des revenus

Par type de bâtiment	Répartition des revenus									Total	Revenu moyen (GNF)
	Inférieur à 300 000	300 001 à 500 000	500 001 à 1 000 000	1 000 001 à 1 500 000	1 500 001 à 2 000 000	2 000 001 à 3 000 000	3 000 001 à 5 000 000	5 000 001 à 10 000 000	Supérieure à 10 000 001		
Entreprise (propriétaire d'un bâtiment, location)	0	1	2	0	0	0	1	0	0	4	1 125 000
Entreprise (propriétaire d'un bâtiment)	0	0	0	0	0	15	0	0	1	16	2 700 000
Entreprise (locataire d'un bâtiment)	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	2 700 000
Entreprise (locataire d'une baraque)	0	0	0	0	0	65	0	0	0	65	1 000 000
Employé						6					2 200 000
Total	0	0	0	0	1	67	30	1	1	100	-

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

4) Infrastructures de base pour la vie quotidienne

L'accès aux services publics dans l'emprise du projet est indiqué dans le Tableau 2-2-78. Les deux MAP sont desservis en eau et en électricité de manière individuelle, mais les entreprises partagent ces services avec leurs voisins. Il n'y a pas non plus d'installations d'égouts dans l'emprise du projet et les fosses ouvertes sont utilisées. On utilise du bois mort pour la cuisine.

Tableau 2-2-78 Accès à l'eau et à l'électricité, moyens de cuisson

Par type de bâtiment	Accès à l'eau				Accès à l'électricité				moyens de cuisson						
	Robinet individuel	Partage des robinets avec les voisins	Puits	Obtenir auprès des voisins	Total	Électricité individuelle	Partage de l'électricité avec les voisins	Sans électricité	Total	Gaz	Kérosène	Charbon de bois	Bois mort	Électricité	Total
Ménage résident	2	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	2	0	2
Entreprise (propriétaire d'un bâtiment)	0	0	0	17	17	0	17	0	17	0	0	0	17	0	15
Entreprise (locataire d'un bâtiment)	0	0	0	15	16	0	15	0	15	0	0	0	15	0	16
Entreprise (locataire d'une baraque)	0	0	0	65	65	0	65	0	65	0	0	0	65	0	65
Total	2	0	0	96	99	2	97	0	99	0	0	0	99	0	99

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(5) Groupes vulnérables

La répartition des groupes vulnérables dans l'emprise du projet est présentée dans le Tableau 2-2-79. 11 PAP dans 2 MAP résident dans l'emprise du projet. Il convient de noter que tous les PAP

appartiennent à la tribu des Malinkés/Djallonkés (la deuxième plus grande tribu en Guinée, avec environ 31 % de la population²⁵), et qu'aucune population autochtone ne vit dans l'emprise du projet.

Tableau 2-2-79 Nombre de personnes vulnérables

Catégorie	Homme	Femme	Total
Inférieur au seuil de pauvreté	0	0	0
Bébé/petit enfant	4	5	9
Femme enceinte	0	1	1
Personnes âgées	1	0	1
Troubles mentaux	0	0	0
Besoin d'aide pour marcher/ ne pas pouvoir marcher	0	0	0
Gravement malade	0	0	0
Personne aveugle	0	0	0
Muet/Personne sourde	0	0	0
Orphelins	0	0	0
Autres maladies et handicaps (femmes)	0	0	0
Total	5	6	11

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-4-4 Mesures spécifiques d'indemnisation et d'assistance

(1) Critères d'éligibilité à l'indemnisation et à l'assistance

Dans le cadre du projet, les PAP suivantes ont droit à une indemnisation et à une assistance pour la perte de biens due au projet :

- Personnes ayant des droits légaux sur des biens fonciers et non fonciers ;
- Personnes qui n'ont pas de droits légaux sur les biens fonciers et non fonciers mais qui ont des droits coutumiers reconnus par le droit national ;
- Personnes qui n'ont pas de droits légaux ou coutumiers sur les biens fonciers et non fonciers qu'elles occupent (par exemple, locataires, commerçants, employés) ; et
- Personnes qui perdent leurs principaux moyens de subsistance en raison des impacts sur les biens fonciers et non fonciers qu'elles occupent.

Dans le cadre de ce projet, les personnes qui détiennent des documents administratifs et qui ont des droits légaux sont considérées comme « régulières », tandis que celles qui ont des droits coutumiers ou qui n'ont pas de droits de propriété légaux et coutumiers sont considérées comme « irrégulières ». Les personnes « régulières » et « irrégulières » dont l'identité est vérifiée peuvent bénéficier d'une indemnisation et d'une assistance dans le cadre du projet. La propriété coutumière étant également reconnue par le droit national²⁶ en Guinée, les personnes qui fournissent les documents nécessaires au

²⁵ Minority Rights Group International, (2018), World Directory of Minorities and Indigenous Peoples: <https://minorityrights.org/country/guinea/>

²⁶ Article 39 du code de la construction et de l'habitation

moment de la procédure de paiement de l'indemnisation et qui sont reconnues comme ayant des droits de propriété coutumiers sont considérées comme « régulières ».

(2) Indemnisation des pertes

1) Coût de rachat

La législation nationale stipule que l'indemnisation de tous les biens fonciers et non fonciers appartenant aux ménages et aux entreprises qui remplissent les conditions de la date limite doit être basée sur le principe du prix de rachat. Comme la définition du prix de rachat en Guinée diffère de celle des normes LD de la JICA et WB ESS 5, le projet suit ces dernières et définit le prix de rachat comme suit : « le coût du transfert des biens affectés, y compris le coût de rachat basé sur la valeur marchande des biens équivalents à ceux qui seront perdus, sans déduire les frais d'amortissement, les taxes et les coûts de transaction calculés à la valeur marchande, plus le coût de traitement associés (par exemple, les frais administratifs, les frais d'enregistrement²⁷). Comme la Guinée a un taux d'inflation élevé et que les fluctuations des prix du marché sont importantes, le prix de rachat est calculé en appliquant la valeur du marché avant le projet ou avant le déplacement, la valeur la plus élevée étant retenue.

La méthode de calcul des coûts d'indemnisation basé sur le prix de rachat est détaillée dans le « document de référence national pour la compensation, l'indemnisation et la réinstallation (GIZ & MMG, 2019) », qui est présenté dans la section « 2-2-4-2 (4) 5) Méthode de calcul des coûts d'indemnisation » et s'applique aux projets d'infrastructure. Le présent projet se réfère essentiellement à la méthode de calcul décrite dans le même document en suppléant la différence entre les dispositions du document et celles des normes LD de la JICA et WB ESS 5.

Les pertes partielles sont compensées par des coûts de rachat basés sur la valeur marchande de la partie perdue. Si une partie des PAP ne sont pas en mesure de poursuivre leur vie et leurs moyens de subsistance avec les biens restant sur le site du projet, ou si plus de 80 % de leurs terres doivent être vendues, elles sont considérées comme ayant perdu tous leurs biens et reçoivent une compensation ou une assistance à titre de personnes réinstallées, conformément aux dispositions légales guinéennes²⁸ et aux souhaits des PAP concernées.

2) Pertes temporaires dues aux installations provisoires pour les travaux de construction

La compensation des impacts temporaires sur les biens fonciers et non fonciers occupés par les travaux (par exemple, les routes d'accès, les sites de décharge de terre, les sites d'emprunt, les logements, etc.) comprend un loyer équivalent à celui en vigueur à l'endroit concerné, les coûts de rachat basés sur la valeur du marché pour les biens non fonciers affectés plus les frais administratifs associés, ainsi que tous les autres coûts qui pourraient être nécessaires. Si, à la suite de la visite du site, il s'avère que le magasin/la maison doit être déplacé(e) temporairement ou définitivement pendant la construction, la même compensation que celle accordée au propriétaire/bailleur du bâtiment sera appliquée. Les frais de la remise en état des terrains après l'achèvement des travaux sont inclus dans les coûts de construction.

²⁷ Il n'existe pas d'impôt foncier en Guinée.

²⁸ Article 71 du code foncier et domanial (1992)

3) Impact des difficultés d'accès

Si les travaux de construction entraînent des difficultés temporaires d'accès aux magasins et aux maisons adjacents au site du projet, provoquant une baisse des revenus et une perturbation des moyens de subsistance, 1 million de GNF par magasin ou maison sera versé à titre de compensation pour les nuisances subies. Si, à la suite de la visite du site, il s'avère que le magasin/la maison doit être déplacé(e) temporairement ou définitivement pendant la construction, la compensation et le soutien seront fournis conformément à «2-2-4-4 (9) Matrice de droits G.1. Impact imprévisible » du projet.

(3) Assistance à la réinstallation

Le projet fournira une assistance à la réinstallation comme indiqué dans le Tableau 2-2-80. En outre, le projet veillera à ce que les nouveaux sites de réinstallation et les destinations de réinstallation soient dans des conditions identiques ou meilleures que les sites actuels, que l'accès aux infrastructures et aux services sociaux soit assuré et que la propriété légale soit acquise.

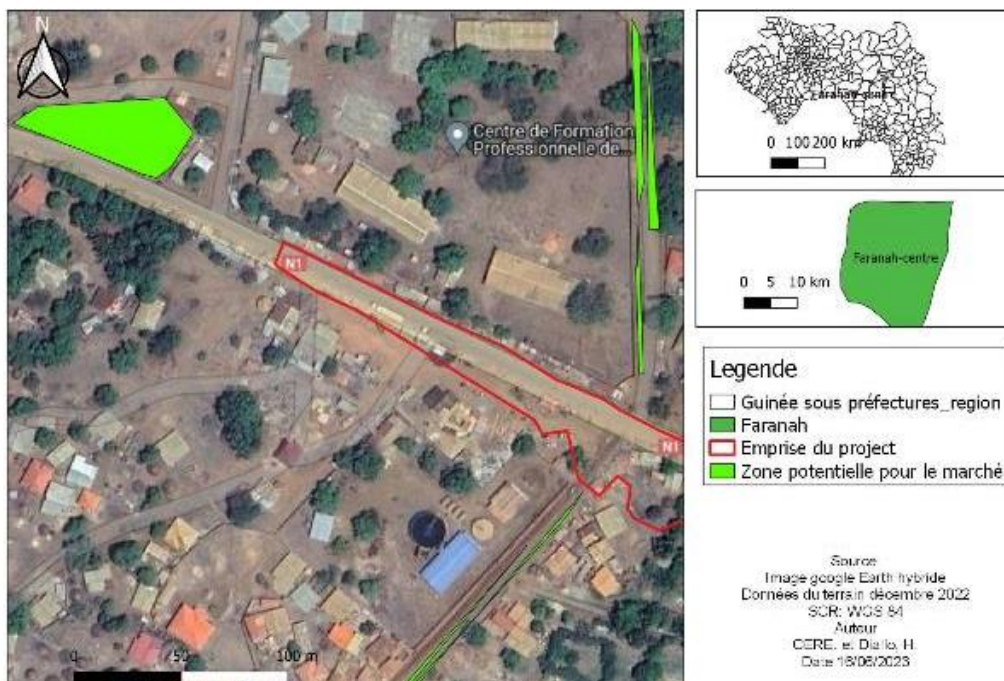
Tableau 2-2-80 Assistance à la réinstallation des PAP

Item d'assistance	Propriétaires de bâtiments	Locataires de bâtiments	Propriétaires de baraques
Frais de déménagement	Coût du transport des biens ménagers de la maison actuelle à la nouvelle maison. Dans le cas d'un séjour temporaire dans une maison louée, ce coût comprend deux transferts : du logement actuel à la maison louée et de la maison louée au logement permanent.	Frais de transport des biens ménagers de la maison actuelle à la nouvelle maison (une seule fois)	Frais de transport des biens ménagers de la maison actuelle à la nouvelle maison (une seule fois)
Coûts de raccordement à l'infrastructure	Frais de raccordement aux services publics, tels que l'eau et l'électricité	Frais de raccordement aux services publics, tels que l'eau et l'électricité	-
Dépenses alimentaires	30 000 GNF par personne et par repas pendant trois jours au maximum pour la nourriture pendant la réinstallation	30 000 GNF par personne et par repas pendant trois jours au maximum pour la nourriture pendant la réinstallation	30 000 GNF par personne et par repas pendant trois jours au maximum pour la nourriture pendant la réinstallation
Prix de location	Si le logement permanent à occuper n'est pas prêt au moment du déménagement, une aide au loyer d'un million de GNF par mois et par foyer est accordée pendant une période maximale de six mois durant la construction du nouveau logement. Pour les locaux commerciaux, une aide de 300 000 GNF s'applique.	Aide pouvant aller jusqu'à 300 000 GNF pendant une période maximale de trois mois pour la location d'un nouveau logement	-
Soutien dans la recherche de nouveaux sites de	Aide à la recherche de logements permanents et locatifs et de sites de réinstallation à proximité de	Aide à la recherche de logements permanents et locatifs et de sites de réinstallation à proximité de	Aide à la recherche de logements permanents et locatifs et de sites de réinstallation à proximité de

Item d'assistance	Propriétaires de bâtiments	Locataires de bâtiments	Propriétaires de baraques
réinstallation et l'acquisition de la propriété	la zone du projet Veiller à ce que le nouveau site de réinstallation soit dans le même état ou dans un meilleur état que le site actuel, qu'il ait accès aux infrastructures sociales et de base, etc. et que la propriété soit garantie. Aider, le cas échéant, à obtenir la propriété des terrains et des bâtiments.	la zone du projet Veiller à ce que le nouveau site de réinstallation soit dans le même état ou dans un meilleur état que le site actuel, qu'il ait accès aux infrastructures sociales et de base, etc. et que la propriété soit garantie. Aider, le cas échéant, à obtenir la propriété des terrains et des bâtiments.	la zone du projet Veiller à ce que le nouveau site de réinstallation soit dans le même état ou dans un meilleur état que le site actuel, qu'il ait accès aux infrastructures sociales et de base, etc. et que la propriété soit garantie. Aider, le cas échéant, à obtenir la propriété des terrains et des bâtiments.

Source : Mission d'étude.

Les terrains publics illustrés à la Figure 2-2-85 peuvent servir de sites de réinstallation pour les entreprises situés à proximité du site du projet.



Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Figure 2-2-85 Sites candidats à la réinstallation d'entreprises

(4) Soutien au rétablissement des moyens de subsistance

En cas d'incidences négatives dues à la perte permanente et temporaire des moyens de subsistance en raison du projet, le niveau de vie et les moyens de subsistance des PAP pendant les périodes de transition et de post-déplacement seront rétablis au niveau d'avant la réinstallation. Pour ce faire, le projet prévoit des mesures de rétablissement des moyens de subsistance des PAP pendant la période de transition et la période de rétablissement/amélioration, sur la base des demandes des PAP, de la faisabilité et des résultats des enquêtes socio-économiques. Le soutien au rétablissement des moyens de subsistance à fournir dans le cadre du projet est présenté dans le Tableau 2-2-81.

Tableau 2-2-81 Mesures de rétablissement des moyens de subsistance

Phase	Item de soutien	Contenu du soutien
Transition	Indemnisation pour perte de moyens de subsistance	Complément de salaire de trois mois sur la base des revenus actuels
	Permis d'exploitation	Compenser les coûts administratifs liés au redémarrage d'une entreprise
Rétablissement / Amélioration	Formation professionnelle	Formation technique en commerce, hôtellerie et restauration, santé et hygiène, et gestion des actifs financiers dispensée par la Direction de l'Economie Rurale de Faranah. En outre, les PAP participant à la formation seront indemnisés pour les repas (30 000 GNF/déjeuner/jour) et le transport (20 000 GNF/jour) pendant la formation.
	Possibilités d'emploi	Présentation des possibilités d'emploi dans la zone du projet
	Emploi à court terme dans la construction du projet	Possibilités d'emploi prioritaires dans les travaux de construction

Source : Mission d'étude.

(5) Compensation pour les groupes vulnérables

Le projet apportera un soutien particulier aux personnes socialement vulnérables identifiées dans l'emprise du projet, comme le montre le Tableau 2-2-82.

Tableau 2-2-82 Soutien spécial aux groupes vulnérables

Item de soutien	Contenu du soutien
Soutien spécial	Allocation spéciale de 1 million de GNF par ménage
Soutien à la réinstallation	Les ménages dont les membres ont besoin d'une assistance spéciale ou de soins médicaux pendant la réinstallation se voient envoyer des infirmiers et des travailleurs sociaux pour fournir une assistance avant et après la réinstallation.
Soutien au rétablissement des moyens de subsistance	Fourniture d'une aide au rétablissement des moyens de subsistance, conformément au point (3) ci-dessus. Assistance dans les procédures d'obtention/de poursuite des programmes d'aide sociale du gouvernement

Source : Mission d'étude.

(6) Acquisition de terrains et réinstallation inattendues

Si le projet nécessite une acquisition de terrains et une réinstallation associée qui ne sont pas actuellement envisagées, un plan de réinstallation du projet sera mis en œuvre, conformément aux LD de la JICA et à la législation nationale.

(7) Procédures d'acquisition de terrains

Les procédures d'acquisition de terrains requises pour le projet sont les suivantes : a) donation (un individu ou une communauté fournit gratuitement un terrain à l'État pour un projet public) ; b) négociation (le maître d'ouvrage négocie avec le propriétaire foncier le prix d'acquisition du terrain et l'achète) ; c) expropriation (l'État prend de force le terrain pour des raisons d'intérêt public tout en versant au propriétaire foncier une juste indemnité déterminée par un tribunal). Dans le cadre du présent projet on commencera par une procédure de négociation et ne mettra en œuvre l'expropriation forcée que si les négociations n'aboutissent pas ou si les PAP ne coopèrent pas avec le projet. L'expropriation

forcée est réalisée à la fois au niveau administratif et judiciaire, selon des procédures strictes qui garantissent les droits des expropriés. Le MITP transférera la propriété du terrain après le paiement aux PAP et leur déménagement.

Les étapes de la procédure d'acquisition négociée des terrains sont les suivantes. Les mêmes étapes s'appliquent également à l'acquisition de bâtiments.

Tableau 2-2-83 Procédures d'acquisition de terrains par voie de négociation

Étape	Contenu de la procédure		Documents nécessaires	Organismes concernés	Nombre de jours
1	Explication de la procédure d'acquisition de terrains	Présentation aux PAP de la procédure d'acquisition de terrains et des détails de l'assistance fournie dans le cadre de la procédure	Dépliant	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	---
2	Calcul du prix de rachat	Il faut d'abord vérifier le prix du marché. S'il est plus élevé qu'avant le projet, faites appel à un expert socio-économique pour réévaluer le prix de rachat.	Rapport de révision des prix	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	10
3	Vérification par le MITP	Le bureau local de Faranah du MITP vérifie la fiche d'évaluation des biens (une liste détaillée des PAP et des compensations qu'elles reçoivent, préparée par l'enquête).	Fiche d'évaluation des biens	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district 	5
4	Annonce de l'acquisition du terrain	MITP s'adressera par écrit au propriétaire pour lui demander de vendre son terrain.	Lettre d'avis	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district 	5
5	Affichage du prix de vente par le propriétaire	Le propriétaire foncier propose un prix de vente par écrit. Présentation des pièces d'identité, etc.	Prix offert ID, etc.	<ul style="list-style-type: none"> • PAP concernés 	Dans les 30 jours suivant l'annonce du MITP
6	Négocier le prix de vente	Discuter du prix du terrain à acquérir avec le propriétaire et payer le prix total convenu. Le bureau local de Faranah du MITP informe le propriétaire de son désir d'acquérir le terrain et le propriétaire fixe le prix initial. Les deux parties discutent jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé.		<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district 	30
7	Accord sur le prix de vente	Si les PAP acceptent, l'accord est conclu et le contrat de vente de terrain est signé. En l'absence d'accord, les PAP négocient avec le bureau central du MITP par l'intermédiaire des autorités	Contrat d'indemnisation	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	5

Étape	Contenu de la procédure		Documents nécessaires	Organismes concernés	Nombre de jours
		locales. En cas d'absence d'accord, une action en justice est engagée ; si les PAP ne sont pas satisfaits de la décision judiciaire, le MITP met en œuvre des procédures d'expropriation et, si les PAP acceptent le prix proposé, ils signent un certificat ou un contrat de vente de terrain avec le représentant du MITP.			
8	Paiement de l'indemnité	Le MITP paie au propriétaire foncier le prix de rachat convenu.		<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	3
9	Délivrance du certificat de vente	Le MITP délivre un « certificat de transfert » ou « certificat de vente » signé par le propriétaire foncier, le MITP, deux témoins pour chacun d'eux, le chef de secteur, le chef de district et le maire de Faranah.	<ul style="list-style-type: none"> Certificat de vente Certificat de propriété du bâtiment 	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	10
10	Obtention du plan du registre foncier	Le MITP soumet le « certificat de vente » à la Direction préfectorale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire et obtient un « plan du registre foncier » pour le terrain acheté. Si le terrain n'est pas un lotissement, le MITP demandera un plan de division des terres à l'autorité préfectorale.	<ul style="list-style-type: none"> Certificat de vente Plan du registre foncier Certificat signé de transfert de la propriété du bâtiment 	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah • Directeur préfectoral de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire / Direction préfectorale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire • Tribunal de première instance de Faranah 	20
11	Transfert de la propriété foncière	Le MITP soumet le « certificat de vente » et le « plan du registre foncier » à la Direction préfectorale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire pour achever le transfert de la propriété du terrain (bâtiment).	<ul style="list-style-type: none"> Certificat de vente Plan du registre foncier Certificat signé de transfert de la propriété du terrain et du bâtiment 	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah • Directeur préfectoral de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire / Direction préfectorale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire • Inspecteur régional de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire à Faranah 	10

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(8) Procédures de paiement des indemnités

Une fois que le financement nécessaire pour les PAR sera assuré, le MITP, le ministère du Budget et le ministère de l'Économie et des Finances, en coopération avec les collectivités locales de Faranah, paieront l'intégralité de l'indemnisation (100 %) avant la réinstallation. Afin de recevoir une indemnisation, les PAP devront disposer des documents nécessaires (cartes d'identité, par exemple) pour prouver leur éligibilité à l'indemnisation et à l'assistance par le projet. Les chefs de district et la ville de Faranah les aideront à préparer ces documents.

Les procédures de paiement des indemnités se déroulent selon les étapes suivantes.

Tableau 2-2-84 Procédures de paiement des indemnités dans le cadre du projet

Étape	Contenu de la procédure		Documents nécessaires	Organismes concernés	Nombre de jours
1	Explication des procédures de paiement des indemnités	Présentation aux PAP de la procédure d'acquisition de terrains et des détails de l'assistance fournie dans le cadre de la procédure	Dépliant	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	---
2	Calcul du prix de rachat	Il faut d'abord vérifier le prix du marché. S'il est plus élevé qu'avant le projet, faites appel à un expert socio-économique pour réévaluer le prix de rachat.	Rapport de révision des prix	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	10
3	Vérification par le MITP	Le bureau local de Faranah du MITP vérifie la fiche d'évaluation des biens (une liste détaillée des PAP et des compensations qu'elles reçoivent, préparée par l'enquête).	Fiche d'évaluation des biens	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district 	5
4	Annonce de l'acquisition des biens et de la réinstallation	Les MITP doivent informer par écrit les PAP de la nécessité d'acquérir des biens et de procéder à une réinstallation ou à un déplacement économique.	Lettre d'avis	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district 	5
5	Vérification de l'inventaire des biens par le propriétaire	Vérification de l'inventaire des biens par les PAP, présentation des pièces d'identité, etc.	Inventaire des biens ID, etc.	PAP concernés	Dans les 30 jours suivant l'annonce du MITP
6	Négocier les montants de l'indemnisation et les détails de l'aide	Discuter avec le propriétaire du prix des biens à acquérir et du soutien à apporter, et payer le prix total convenu. Le bureau local de Faranah du MITP informe le propriétaire du prix de rachat souhaité et le propriétaire fixe le prix initial. Les deux parties discutent jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé.		<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district 	30

Étape	Contenu de la procédure		Documents nécessaires	Organismes concernés	Nombre de jours
7	Accord sur l'indemnisation	Si les PAP acceptent, l'accord est conclu et le contrat d'indemnisation est signé. En l'absence d'accord, les PAP négocient avec le bureau central du MITP par l'intermédiaire des autorités locales. En cas d'absence d'accord, une action en justice est engagée ; si les PAP ne sont pas satisfaits de la décision judiciaire, le MITP met en œuvre des procédures d'expropriation et, si les PAP acceptent le prix proposé, ils signent un certificat ou un contrat d'indemnisation avec le représentant du MITP.	Contrat d'indemnisation	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	5
8	Paiement des indemnités	Le MITP verse le montant convenu de l'indemnisation aux PAP.		<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	3
9	Délivrance du certificat de paiement de l'indemnité	Le MITP délivre un « certificat de paiement de l'indemnité » signé par la PAP et le MITP, deux témoins pour chacun d'eux, le chef de secteur, le chef de district et le maire de Faranah.	Certificat de paiement de l'indemnité	<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	10
10	Aide à la recherche de nouveaux sites de réinstallation et dans la procédure y afférente	Le MITP aidera les PAP à trouver de nouveaux sites de réinstallation ou des lieux de réinstallation conformément aux normes LD de la JICA et WB ESS5.		<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	---
11	Aide au déménagement	Fournir une assistance pour la préparation du déménagement, pendant et après le déménagement, en fonction des dates convenues dans le contrat d'indemnisation.		<ul style="list-style-type: none"> • MITP • PAP concernés • Chef de district • Préfet de Faranah • Maire de la commune urbaine de Faranah 	---

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Le contrat d'indemnisation clarifie l'accord entre le MITP et les PAP et doit être signé par les PAP, le MITP et l'Administration de Faranah. Il comprend notamment les éléments suivants :

- Maître d'ouvrage (MITP) qui s'engage à payer une indemnité au prix de rachat et à fournir un soutien (aide à la réinstallation, mesures de rétablissement des moyens de subsistance, etc.) selon

les termes du contrat dans une période définie ; et

- Les PAP s'engagent à quitter leur terre d'origine et se réinstaller à la date convenue.

Le montant de l'indemnisation et l'aide à apporter sont résumés pour chaque PAP sur la base de l'enquête du PAR et comprennent les informations suivantes :

- Description du bien (terrain, bâtiment, etc.) qui fait l'objet d'une indemnisation ;
- Détails des bâtiments existants (superficie, emplacement, propriété, plan, disposition, équipement d'infrastructure, installations auxiliaires, etc.) ;
- Détails du terrain (superficie, emplacement, pertinence, propriété, location, etc.) ; et
- Résumé de l'aide supplémentaire à la réinstallation (possibilités de préserver les matériaux dans le logement existant (dates, restrictions, soutien), aide au déménagement, mesures de rétablissement des moyens de subsistance).

(9) Matrice des droits

Le Tableau 2-2-85 présente une matrice des droits organisant l'indemnisation et l'assistance dans le cadre du projet.

Tableau 2-2-85 Matrice des droits

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
A. Perte de terres				
A.1. Perte de terres résidentielles, commerciales et agricoles	Propriétaire légal du terrain	<p><u>Indemnisation pour le terrain comprenant :</u></p> <p>1. Indemnisation en espèces</p> <p>i) le coût calculé sur la base de la valeur actuelle du marché foncier²⁹ pour un remplacement de la parcelle avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, OU</p> <p>Si cela est possible, le terrain sera fourni sous la forme d'une nouvelle parcelle de terre d'une productivité équivalente, à un emplacement acceptable pour les PAP, et</p> <p>ii) les coûts de transaction comprennent a) les frais administratifs, b) les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre foncier), c) l'indemnité de déménagement vers les nouvelles parcelles si le transport de matériaux, d'équipements et de machines est nécessaire, et d) tous les coûts similaires imposés aux personnes affectées.</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche de sites alternatifs.</p>	<p>a) Évaluation de la superficie affectée</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Transfert du titre foncier</p> <p>g) Paiement d'une compensation en espèces pour le terrain et des frais d'enregistrement</p> <p>h) Aide à l'identification d'un site alternatif pour les activités agricoles</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. DPUHAT/IRUH AT</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p> <p>h. MITP</p>
A.2. Perte partielle de terres résidentielles/commerciales/agricoles sans changement d'affectation des terres	Propriétaire légal du terrain	<p><u>Indemnisation pour une partie du terrain comprenant :</u></p> <p>1. Indemnisation en espèces</p> <p>i) le coût calculé sur la base de la valeur actuelle du marché foncier pour un remplacement de la parcelle avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, OU</p> <p>Si cela est possible, le terrain sera fourni sous la forme d'une nouvelle parcelle de terre d'une productivité équivalente, à un emplacement acceptable pour les PAP, et</p> <p>ii) les coûts de transaction comprennent a) les frais administratifs, b) les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma</p>	<p>a) Évaluation de la superficie affectée</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Transfert du titre foncier</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. DPUHAT/IRUH AT</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>

²⁹ Il n'existe pas d'évaluateur/expert professionnel ni de loi/réglementation définissant la méthode de calcul des terrains. Le prix des terrains correspond à la moyenne des coûts obtenus auprès de plusieurs propriétaires fonciers.

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
		<p>directeur et du titre foncier), c) l'indemnité de déménagement vers les nouvelles parcelles si le transport de matériaux, d'équipements et de machines est nécessaire, et d) tous les coûts similaires imposés aux personnes affectées.</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche de sites alternatifs.</p>	<p>g) Paiement d'une compensation en espèces pour le terrain et des frais d'enregistrement</p>	<p>MB</p>
B. Perte de bâtiment/baraque				
B.1. Perte de bâtiments d'habitation et de dépendances tels que cuisines, toilettes, hangars, etc.	Propriétaires de bâtiments qui vivent dans les bâtiments situés sur les terres qu'ils possèdent	<p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) le coût calculé à la valeur marchande actuelle pour un remplacement complet du bâtiment et des dépendances avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, sans déduction pour l'amortissement ou les matériaux récupérés ; et</p> <p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p> <p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récupérer les biens et matériaux réutilisables des bâtiments.</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnisation en espèces :</p> <p>i) le coût du raccordement des services publics tels que l'eau et l'électricité au nouveau logement ;</p> <p>ii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation pour un maximum de trois (3) jours ;</p> <p>iii) si la résidence permanente n'est pas prête au moment de la réinstallation, une allocation de loyer de 1 000 000 GNF³⁰ par mois et par ménage pendant un maximum de 6 mois pour la durée de la construction de leur nouvelle maison ; et</p> <p>iv) une indemnité de déménagement vers le nouveau logement, y compris</p>	<p>a) Évaluation des coûts du bâtiment et du transport</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande des matériaux</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment, d'allocations alimentaires et d'une allocation de loyer si nécessaire</p> <p>g) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>

³⁰ Il n'y a pas de coût de location fixe à Faranah. Ce coût de location est une moyenne résultant de l'étude du coût de location de 5 maisons dont les caractéristiques et la position sont presque similaires à celles des maisons des personnes à déguerpir. Le coût dépend (i) de la taille de la famille, (ii) de la taille de la maison, (iii) de la qualité de la maison, (iv) de la position de la maison par rapport au centre-ville, au marché et aux routes (accessibilité), et (v) de la négociation du prix ;

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
B.2. Perte de bâtiments résidentiels et de dépendances	Propriétaires de bâtiments qui vivent dans ces bâtiments sur un terrain dont ils ne sont pas propriétaires	<p>le transport des matériaux du logement actuel vers le logement permanent. Si le logement permanent n'est pas prêt et que le ménage déménage dans un logement locatif, les frais de déménagement vers/depuis le logement locatif seront ajoutés (deux déménagements au total).</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p> <p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) le coût calculé à la valeur marchande actuelle pour un remplacement complet du bâtiment et des dépendances avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, sans déduction pour l'amortissement ou les matériaux récupérés ; et</p> <p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p> <p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récupérer les biens et matériaux réutilisables des bâtiments.</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces :</p> <p>i) le coût du raccordement des services publics tels que l'eau et l'électricité au nouveau logement ;</p> <p>ii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation pour un maximum de trois (3) jours ;</p> <p>iii) si la résidence permanente n'est pas prête au moment de la réinstallation, une allocation de loyer de 1 000 000 GNF³¹ par mois et par ménage pour un maximum de 6 mois pendant la durée de la construction de leur nouvelle maison ; et</p> <p>iv) une indemnité de déménagement vers le nouveau logement, y compris</p>	<p>a) Évaluation des coûts du bâtiment et du transport</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande des matériaux</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment</p> <p>g) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>

³¹ Il n'y a pas de coût de location fixe à Faranah. Ce coût de location est une moyenne résultant de l'étude du coût de location de 5 maisons dont les caractéristiques et la position sont presque similaires à celles des maisons des personnes à déguerpir. Le coût dépend (i) de la taille de la famille, (ii) de la taille de la maison, (iii) de la qualité de la maison, (iv) de la position de la maison par rapport au centre-ville, au marché et aux routes (accessibilité), et (v) de la négociation du prix ;

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
B.3. Perte de bâtiments résidentiels et de dépendances	Propriétaires de bâtiments qui ne possèdent pas les terrains sur lesquels les bâtiments sont construits et qui n'habitent pas dans les bâtiments.	<p>le transport des matériaux du logement actuel vers le logement permanent. Si le logement permanent n'est pas prêt et que le ménage déménage dans un logement locatif, les frais de déménagement vers/depuis le logement locatif seront ajoutés (deux déménagements au total).</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p> <p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) le coût calculé à la valeur marchande actuelle pour un remplacement complet du bâtiment et des dépendances avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, sans déduction pour l'amortissement ou les matériaux récupérés ; et</p> <p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p> <p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récupérer les biens et matériaux réutilisables des bâtiments.</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces :</p> <p>i) le coût du raccordement des services publics tels que l'eau et l'électricité au nouveau logement ;</p> <p>ii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation pour un maximum de trois (3) jours ;</p> <p>iii) si la résidence permanente n'est pas prête au moment de la réinstallation, une allocation de loyer de 1 000 000 GNF³² par mois et par ménage pour un maximum de 6 mois pendant la durée de la construction de leur nouvelle maison ; et</p> <p>iv) une indemnité de déménagement vers le nouveau logement, y compris</p>	<p>a) Évaluation des coûts du bâtiment et du transport</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande des matériaux</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment</p> <p>g) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>

³² Il n'y a pas de coût de location fixe à Faranah. Ce coût de location est une moyenne résultant de l'étude du coût de location de 5 maisons dont les caractéristiques et la position sont presque similaires à celles des maisons des personnes à déguerpir. Le coût dépend (i) de la taille de la famille, (ii) de la taille de la maison, (iii) de la qualité de la maison, (iv) de la position de la maison par rapport au centre-ville, au marché et aux routes (accessibilité), et (v) de la négociation du prix ;

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
B.4. Perte de bâtiments résidentiels et de dépendances	Locataires qui ne possèdent ni le bâtiment ni le terrain et qui ne vivent pas dans le bâtiment.	<p>le transport des matériaux du logement actuel vers le logement permanent. Si le logement permanent n'est pas prêt et que le ménage déménage dans un logement locatif, les frais de déménagement vers/depuis le logement locatif seront ajoutés (deux déménagements au total).</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p> <p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) une allocation de loyer de 1 000 000 GNF par mois et par ménage pour un maximum de 3 mois, basée sur le loyer mensuel moyen en vigueur pour un bâtiment similaire, de même type et de même taille que la propriété affectée ; et</p> <p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) une indemnité de déménagement vers un nouveau lieu, y compris le transport des matériaux et de l'équipement ;</p> <p>ii) le coût du raccordement des services publics tels que l'eau et l'électricité au nouveau logement, et ;</p> <p>iii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation, pour une durée maximale de trois (3) jours,</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p>	<p>a) Évaluation des coûts du transport</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande des matériaux</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment</p> <p>g) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>
B.5. Perte de bâtiments commerciaux et de dépendances	Propriétaires de bâtiments qui possèdent les terrains sur lesquels les bâtiments sont	<p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) le coût calculé à la valeur marchande actuelle pour un remplacement complet du bâtiment et des dépendances avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, sans déduction pour l'amortissement ou les matériaux récupérés ; et</p>	<p>a) Évaluation des coûts du bâtiment et du transport</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande des matériaux</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP,</p>

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
	construits, mais qui ne vivent pas dans les bâtiments.	<p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p> <p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récupérer les biens et matériaux réutilisables des bâtiments.</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnisation en espèces :</p> <p>i) le coût du raccordement des services publics tels que l'eau et l'électricité au nouveau logement ;</p> <p>ii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation pour un maximum de trois (3) jours ;</p> <p>iii) une indemnité de déménagement vers le nouveau logement, y compris le transport des matériaux du logement actuel vers le logement permanent. Si le logement permanent n'est pas prêt et que le ménage déménage dans un logement locatif, les frais de déménagement vers/dépuis le logement locatif seront ajoutés (deux déménagements au total) ; et</p> <p>iv) si les bâtiments permanents dans lesquels les entreprises doivent s'installer ne sont pas prêts au moment de la réinstallation, une allocation de loyer de 300 000 GNF par mois et par unité commerciale pour un maximum de 6 mois pendant la durée de la construction de leur nouveau bâtiment commercial.</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p>	<p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment</p> <p>g) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>
B.6. Perte de bâtiments commerciaux et de dépendances	Propriétaires de bâtiments qui ne possèdent pas les terrains sur lesquels les bâtiments sont construits et qui n'habitent pas dans les bâtiments.	<p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) le coût calculé à la valeur marchande actuelle pour un remplacement complet du bâtiment et des dépendances avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, sans déduction pour l'amortissement ou les matériaux récupérés ; et</p> <p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p>	<p>a) Évaluation des coûts du bâtiment et du transport</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande des matériaux</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF,</p>

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
		<p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récupérer les biens et matériaux réutilisables des bâtiments.</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnisation en espèces :</p> <p>i) le coût du raccordement des services publics tels que l'eau et l'électricité au nouveau logement ;</p> <p>ii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation pour un maximum de trois (3) jours ;</p> <p>iii) une indemnité de déménagement au nouveau site, y compris le transport des matériaux du bâtiment commercial actuel au bâtiment commercial loué, et du bâtiment commercial loué au bâtiment commercial permanent (deux déménagements) ; et</p> <p>iv) si les bâtiments permanents dans lesquels les entreprises doivent s'installer ne sont pas prêts au moment de la réinstallation, une allocation de loyer de 300 000 GNF par mois et par unité commerciale pour un maximum de 6 mois pendant la durée de la construction de leur nouveau bâtiment commercial.</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p>	<p>et des indemnités</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment</p> <p>g) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>MB</p>
B.7. Perte de bâtiments commerciaux et de dépendances	Locataires qui ne possèdent ni le bâtiment ni le terrain et qui n'habitent pas dans le bâtiment.	<p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) une allocation de loyer de 300 000 GNF par magasin pour 3 mois, basée sur le loyer mensuel moyen en vigueur pour un bâtiment similaire, de même type et de même taille que la propriété affectée ; et</p> <p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) une indemnité de déménagement vers un nouveau lieu, y compris le transport des matériaux et de l'équipement ;</p>	<p>a) Évaluation des coûts du bâtiment et du transport</p> <p>b) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>c) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>d) Validation des documents et des indemnités</p> <p>e) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment</p> <p>f) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
B.8. Perte de baraques à usage commerciale (type ambulant)	Propriétaire d'entreprise qui possède une baraque ambulante mais ne possède pas de terrain et qui ne vit pas dans la baraque	<p>ii) le coût du raccordement des services publics tels que l'eau et l'électricité au nouveau logement, et ;</p> <p>iii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation, pour une durée maximale de trois (3) jours,</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation, pour une durée maximale de trois (3) jours ; et</p> <p>ii) une indemnité de déménagement vers un nouveau lieu, y compris le transport des matériaux et de l'équipement.</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche de sites alternatifs à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p>	<p>a) Évaluation des coûts du transport</p> <p>b) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>c) Validation des documents et des indemnités</p> <p>d) Versement d'une indemnité en espèces pour la baraque</p> <p>e) Organisation et assistance pour le transport</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>
B.9. Perte partielle du bâtiment et des installations auxiliaires	Propriétaires de bâtiments qui possèdent les terrains sur lesquels les bâtiments sont construits, mais qui ne vivent pas dans les bâtiments.	<p><u>Indemnisation pour le bâtiment comprenant :</u></p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) le coût calculé à la valeur marchande actuelle d'une partie affectée du bâtiment et des installations auxiliaires avec les mêmes dimensions, des caractéristiques équivalentes et une zone et un emplacement similaires, sans déduction pour l'amortissement ou les matériaux récupérés ; le coût de remplacement comprend les coûts de réparation et autres coûts associés à la restauration de la partie endommagée du bâtiment ; l'allocation pour les coûts de réparation est proportionnelle aux coûts réels ; et</p> <p>ii) les frais de transaction comprennent les frais administratifs et les frais d'enregistrement (établissement de l'acte de transfert, du schéma directeur et du titre de propriété).</p> <p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récupérer les biens et matériaux réutilisables des bâtiments.</p> <p><u>Assistance à la réinstallation comprenant :</u></p>	<p>a) Évaluation des coûts du bâtiment affecté et du transport</p> <p>b) Évaluation de la valeur marchande des matériaux et de l'allocation de loyer</p> <p>c) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et des indemnités</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces pour le bâtiment, d'allocations alimentaires et d'une allocation de loyer si nécessaire</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p>

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
		<p>Droits</p> <p>1. Indemnité en espèces :</p> <p>i) si un déplacement temporaire est nécessaire, une allocation de loyer équivalente à 6 mois de loyer pour un logement ou un local commercial temporaire ;</p> <p>ii) une allocation alimentaire de 30 000 GNF par repas et par personne pendant le déménagement et la réinstallation pour une durée maximale de 3 jours, et</p> <p>iii) une indemnité de déménagement vers un nouveau logement, y compris le transport des matériaux du logement actuel vers un logement locatif et du logement locatif vers le logement permanent.</p> <p>2. Assistance dans :</p> <p>i) la recherche d'un logement permanent et/ou d'un logement locatif à proximité de l'endroit où ils se trouvent.</p> <p>* Si les parties affectées sont essentielles à la fonction de l'habitation ou de l'entreprise, elles seront entièrement indemnisées.</p>	g) Organisation et assistance pour le transport	
C. Perte de végétaux (arbres fruitiers et forestiers)				
C.1. Perte de cultures pérennes sur pied ((i) perte d'arbres fruitiers et forestiers isolés dans la concession, et (ii) perte d'arbres forestiers d'alignement ou d'arbres en ligne le long de la route)	Propriétaire d'arbres fruitiers ou forestiers	<p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) la valeur de remplacement des arbres en fonction de leur maturité (selon le cadre de rémunération défini par le Guide national de compensation, d'indemnisation et de réinstallation des populations impactées par les projets en Guinée (GIZ et MMG, 2019)).</p> <p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récolter les fruits et les produits du bois avant la perte des arbres.</p>	<p>a) Évaluation des végétaux affectés</p> <p>b) Évaluation du coût de remplacement</p> <p>c) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>d) Validation des documents et de l'indemnisation</p> <p>e) Versement d'une indemnité en espèces</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>e. MITP, MEF, MB</p>
D. Perte des moyens de subsistance				
D.1. Perte d'activité par suppression de bâtiments (magasins en dur/béton) / activité	Propriétaires de bâtiments qui possèdent également des terrains	<p>Assistance transitoire</p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) Perte de revenu équivalente au revenu mensuel communiqué lors du SES pour couvrir la perte de revenu pendant la période de transition correspondant à la cessation des activités commerciales, sans dépasser 3</p>	<p>a) Évaluation de la perte de revenus</p> <p>b) Évaluation des coûts du LRIP</p> <p>c) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. MEDD, MITP, MEF, MB</p>

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
de crédit-bail	Propriétaires de bâtiments qui ne possèdent pas de terrains Locataires qui ne possèdent ni bâtiment ni terrain et qui ne vivent pas dans le bâtiment	mois. ii) Frais de transaction tels que le permis d'exploitation. Aide compensatoire 1. Assistance dans : i) la formation professionnelle ii) l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi ou l'orientation vers un emploi 2. Indemnisation en espèces pour : i) l'allocation de formation (nourriture et transport) si un PAP suit une formation.	d) Validation des documents et de l'indemnisation e) Versement d'une indemnité en espèces pour la perte de revenus f) Aide à l'identification d'un autre site d'activité g) Organisation et assistance pour le transport h) Inclusion dans le LRIP	e. MITP, MEF, MB f. Préfecture et Commune urbaine de Faranah g. MITP h. MITP
D.2. Perte d'activité due au manque d'espace pour opérer (vendeurs/étals)	Exploitant d'entreprise	Assistance transitoire 1. Indemnité en espèces pour : i) Perte de revenu équivalente au revenu mensuel communiqué lors du SES pour couvrir la perte de revenu pendant la période de transition correspondant à la cessation des activités commerciales, sans dépasser 3 mois. ii) Frais de transaction tels que le permis d'exploitation. Aide compensatoire 1. Assistance dans : i) la formation professionnelle ii) l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi ou l'orientation vers un emploi iii) Priorité à l'emploi pendant la phase de construction et d'exploitation du projet 2. Indemnisation en espèces pour : i) l'allocation de formation (nourriture et transport) si un PAP suit une formation.	a) Évaluation de la perte de revenus b) Évaluation des coûts du LRIP c) Communication des droits et de la procédure aux PAP d) Validation des documents et de l'indemnisation e) Versement d'une indemnité en espèces pour la perte de revenus f) Aide à l'identification d'un autre site d'activité g) Organisation et assistance pour le transport h) Inclusion dans le LRIP	a. CERE b. CERE c. CERE d. MEDD, MITP, MEF, MB e. MITP, MEF, MB f. Préfecture et Commune urbaine de Faranah g. MITP h. MITP
D.3.	Les PAP employées dans	Assistance transitoire	a) Évaluation de la perte de	a. CERE

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
Perte d'emploi suite à la fermeture d'une entité économique	un établissement commercial déplacé qui perdent leur emploi en raison de la fermeture de l'entreprise ou d'un licenciement résultant de la réduction de l'activité.	<p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) Perte de revenu équivalente au revenu mensuel communiqué lors du SES pour couvrir la perte de revenu pendant la période de transition correspondant à la cessation des activités commerciales, sans dépasser 3 mois.</p> <p>Aide compensatoire</p> <p>1. Assistance dans :</p> <p>i) la formation professionnelle</p> <p>ii) l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi ou l'orientation vers un emploi</p> <p>iii) Priorité à l'emploi pendant la phase de construction et d'exploitation du projet</p> <p>2. Indemnisation en espèces pour :</p> <p>i) l'allocation de formation (nourriture et transport) si un PAP suit une formation.</p>	<p>revenus</p> <p>b) Évaluation des coûts du LRIP</p> <p>c) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>d) Validation des documents et de l'indemnisation</p> <p>e) Versement d'une indemnité en espèces pour la perte de revenus</p> <p>f) Aide à l'identification d'un autre site d'activité</p> <p>g) Organisation et assistance pour le transport</p> <p>h) Inclusion dans le LRIP</p>	<p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>e. MITP, MEF, MB</p> <p>f. Préfecture et Commune urbaine de Faranah</p> <p>g. MITP</p> <p>h. MITP</p>
D.4. Perte de revenus due à l'acquisition de terres agricoles	Propriétaires fonciers exerçant une activité agricole ou métayers	<p>Assistance transitoire</p> <p>1. Indemnité en espèces pour :</p> <p>i) si la terre a été cultivée, la valeur de la récolte équivalente à 14 950 GNF par ha pour le riz de bas-fond³³ (GIZ et MMG, 2019) et par saison en fonction de la superficie de la terre, sans dépasser 3 saisons ; et</p> <p>ii) le coût de la préparation à des niveaux similaires ou supérieurs à ceux des terres affectées.</p> <p>2. Possibilité de :</p> <p>i) récolter les fruits et les produits du bois avant la perte des arbres.</p> <p>Aide compensatoire</p> <p>1. Assistance dans :</p>	<p>a) Évaluation du rendement en riz par hectare dans la zone</p> <p>b) Évaluation du prix moyen du riz par tonne sur le marché</p> <p>c) Évaluation des coûts du LRIP</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et de l'indemnisation</p> <p>f) Versement d'une indemnité en espèces</p> <p>g) Aide à identifier d'autres sites d'activités agricoles</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP, MEF, MB</p> <p>h. MITP</p>

³³ Le riz est la spéculation agricole la plus pratiquée dans la zone adjacente.

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
		<p>i) la formation professionnelle</p> <p>ii) l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi ou l'orientation vers un emploi</p> <p>2. Indemnisation en espèces pour :</p> <p>i) l'allocation de formation (nourriture et transport) si un PAP suit une formation.</p>	h) Organisation et assistance pour le transport	
E. Groupe vulnérable				
E.1. Les PAP classées dans l'un des groupes vulnérables suivants : personnes défavorisées (sur la base du seuil de pauvreté), familles monoparentales et personnes handicapées	Ménages/ personnes vulnérables	<p>1. Indemnisation en espèces pour :</p> <p>i) une indemnité pour difficultés supplémentaires équivalente à 1 000 000³⁴ GNF par ménage vulnérable ; et</p> <p>ii) l'allocation de formation (nourriture et transport) si un PAP suit une formation.</p> <p>2. Assistance pour :</p> <p>i) les familles dont les membres ont besoin d'une assistance spéciale et/ou de soins médicaux, l'UGP doit veiller à ce que des infirmiers ou des travailleurs sociaux s'occupent de ces personnes avant et pendant la réinstallation ;</p> <p>ii) soutenir et/ou maintenir l'accès aux programmes d'aide sociale du gouvernement ;</p> <p>iii) fournir une formation professionnelle et un service d'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi ou d'orientation vers un emploi ; et</p> <p>iv) donner la priorité à l'emploi pendant la phase de construction et d'exploitation du projet</p>	<p>a) Identification des familles comptant des personnes vulnérables qui ont besoin d'une assistance spéciale et/ou de soins médicaux et évaluation de leurs besoins</p> <p>b) Évaluation des coûts du LRIP</p> <p>c) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>d) Validation des documents et de l'indemnisation</p> <p>e) Versement d'une indemnité en espèces</p> <p>f) Fournir une assistance pendant le déménagement dans un nouveau lieu.</p> <p>g) Inclusion dans le LRIP</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>e. MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p> <p>g. MITP</p>
F. Perte temporaire (en dehors de l'emprise)				
F.1. Impact temporaire sur les terres et les personnes qui ne seraient pas déplacées de	Propriétaire légal du terrain	<p>1. Paiement en espèces pour :</p> <p>i) une indemnité de nuisance d'un montant équivalent à 1 000 000 GNF par ménage/entreprise ;</p> <p>ii) le loyer du terrain affecté aux taux de loyer en vigueur à l'emplacement de la propriété ou comme convenu avec les propriétaires jusqu'à ce que la propriété soit remise en état ; et</p>	<p>a) Évaluation de la superficie des terrains et des actifs non fonciers</p> <p>b) Évaluation des taux de loyer et de la valeur marchande</p>	<p>a. MITP, Contractor</p> <p>b. MITP, Contractor</p> <p>c. MITP, Contractor</p>

³⁴ Le montant de 1.000.000 / ménage vulnérable est une proposition du groupe d'experts PARA, prenant en compte le nombre de familles vulnérables (59) et les conditions économiques précaires de ces ménages.

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
manière permanente, mais qui sont temporairement affectées pendant la construction (c'est-à-dire que les impacts peuvent être dus à l'utilisation comme route d'accès, pour les décharges de terre, les sites d'emprunt, les installations temporaires et les camps de l'entrepreneur, etc.)		<p>iii) le coût de remplacement intégral des biens non fonciers affectés.</p> <p>2. Fournir :</p> <p>i) la remise en état du terrain dans les trois (3) mois suivant l'achèvement de l'utilisation.</p> <p>⊘ Si un autre déplacement temporaire est nécessaire pendant la construction, si un déplacement permanent est requis ou si un autre type de perte s'applique. Par exemple, si le projet a besoin de terres pour l'extension de l'emprise du projet, il s'agit d'un autre type de perte qui doit être évaluée et indemnisée.</p>	<p>c) Évaluation du loyer et du coût de remplacement</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et de l'indemnisation</p> <p>f) Paiement de l'indemnité en espèces pour les terres</p>	<p>d. MITP, Contractor</p> <p>e. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>f. MITP, MEF, MB</p>
F.2. Perte temporaire ou difficulté d'accès aux bâtiments résidentiels/professionnels	Propriétaire ou occupant	<p>1 Fournir :</p> <p>i) le projet prévoit des passages et un accès continu.</p> <p>2. Paiement en espèces pour :</p> <p>i) une indemnité de nuisance d'un montant équivalent à 1 000 000 GNF par ménage/entreprise.</p> <p>⊘ Si un autre déplacement temporaire est nécessaire pendant la construction, si un déplacement permanent est requis ou si un autre type de perte s'applique. Par exemple, si le projet a besoin de terres pour l'extension de l'emprise du projet, il s'agit d'un autre type de perte qui doit être évaluée et indemnisée.</p>	<p>a) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>b) Validation des documents et de l'indemnisation</p> <p>c) Paiement de l'indemnité en espèces pour les terres</p>	<p>a. MITP, Contractor</p> <p>b. MEDD, MITP, MEF, MB</p> <p>c. MITP, MEF, MB</p>
F.3. Perte temporaire de revenus due à la difficulté d'accès aux commerces exploités dans la	Exploitant du commerce affecté	<p>< Pour les exploitants qui peuvent continuer à opérer sur le site ></p> <p>1. Fournir :</p> <p>i) le projet prévoit des passages et un accès continu.</p> <p>2. Paiement en espèces pour :</p>	<p>a) Évaluation de l'indemnité de nuisance</p> <p>b) Identification et différenciation des catégories d'entreprises (installations précaires et infrastructures</p>	<p>a. CERE</p> <p>b. CERE</p> <p>c. CERE</p> <p>d. CERE</p> <p>e. MEDD, MITP,</p>

Type de perte	Personne/groupe éligible	Droits	Action requise pour l'octroi d'une indemnisation et d'une assistance	Autorité responsable
zone périphérique de l'emprise.		<p>i) une indemnité de nuisance d'un montant équivalent à 1 000 000 GNF par ménage/entreprise.</p> <p>⚠ Si un autre déplacement temporaire est nécessaire pendant la construction, si un déplacement permanent est requis ou si un autre type de perte s'applique. Par exemple, si le projet a besoin de terres pour l'extension de l'emprise du projet, il s'agit d'un autre type de perte qui doit être évaluée et indemnisée.</p>	<p>immobilières)</p> <p>d) Communication des droits et de la procédure aux PAP</p> <p>e) Validation des documents et de l'indemnisation</p> <p>f) Paiement de l'indemnité en espèces</p>	MEF, MB f. MITP, MEF, MB
G. Autres				
G.1. Impact imprévisible	Propriétaire foncier / propriétaire de bâtiment / locataires / employés, etc.	<p>Les droits seront préparés conformément aux LD de la JICA (2010) et aux lois et règlements nationaux applicables (y compris les exigences relatives à la préparation d'un plan de mesures correctives et d'autres documents connexes que la JICA doit examiner et approuver), ainsi qu'au plan de gestion environnementale (PGE) de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) approuvée.</p> <p>Dans le cas où la communauté resterait perdrant son accès en raison du projet, le MITP maintiendra l'accès ou acquerra les terres restantes. Toute acquisition supplémentaire de terres (y compris tous les bâtiments, toutes les améliorations et toutes les cultures concernées) résultant de l'amélioration, de la construction d'un accès et/ou de la marge de recul requise fera l'objet d'une compensation similaire à celle prévue dans la présente matrice des droits. De même, les familles et les entreprises qui seront déplacées en raison de l'enclavement, de la construction d'une route d'accès ou de la marge de recul requise pourront bénéficier de tous les droits applicables et de la réinstallation et/ou du LRIP prévus dans le présent PAR.</p>		

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-4-5 Modalités de mise en œuvre du PAR

(1) Modalités de mise en œuvre du PAR

La mise en œuvre du PAR relève de la responsabilité de l'« unité de mise en œuvre du PAR », qui sera établie sous la supervision de l'UGP du MITP. L'unité mettra en place une structure de mise en œuvre du PAR comprenant un comité de pilotage, un comité de suivi et un comité d'exécution du PAR. En outre, le MITP mettra en place une structure de mise en œuvre pour que l'aide à la réinstallation et les mesures de rétablissement des moyens de subsistance soient fournies rapidement, en consultation avec les agences gouvernementales concernées telles que le ministère de la Promotion Féminine, de l'Enfance et des Personnes Vulnérables (MPFEPV), le ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MHUAT), le ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD), le ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD), le ministère du budget (MB) et le ministère de l'Économie, des Finances (MEF), et conclura des protocoles d'accord avec ces agences.

Les rôles et responsabilités de chaque agence par rapport au PAR sont présentés dans le Tableau 2-2-86.

Tableau 2-2-86 Organisations impliquées dans la mise en œuvre du PAR

Organisme	Nombre de membres	Responsabilité
MITP	—	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation et soumission du PAR • Mise en place du comité d'exécution du PAR (CE-PARA) • Obtention des montants de compensation • Soutien aux groupes vulnérables • Obtention de terrains pour le projet • Campagnes d'information
Unité de gestion de projet (UGP) Unité de mise en œuvre du PAR	5 membres : <ul style="list-style-type: none"> • Expert en réinstallation (président) • Sociologue • Expert en communication sociale • Économiste • Expert en micro-projets 	<ul style="list-style-type: none"> • Supervision de la mise en œuvre du PAR • Paiement des indemnités • Soutien aux groupes vulnérables • Mise en œuvre des mesures de rétablissement des moyens de subsistance • Mise en place d'un comité de suivi et de pilotage, d'un comité d'exécution des PAP et d'une structure de gestion des plaintes • Gestion des plaintes et suivi interne • Recrutement de consultants pour le suivi et l'évaluation externes • Campagnes d'information
Comité d'exécution du PAR (CE-PARA)	9 personnes : <ul style="list-style-type: none"> • 2 représentants des PAP (homme et femme) • 2 représentants des entreprises (homme et femme) • Représentants des propriétaires fonciers (homme et femme) • Maire de Faranah • Chef de district • Directeur de l'ASPPFV à Faranah • Secrétariat établi sous la municipalité de Faranah 	<ul style="list-style-type: none"> • Expliquer les procédures de compensation aux PAP • Sensibiliser les PAP • Recueillir les plaintes des PAP et négocier • Veiller à ce que le suivi interne des paiements de compensation soit effectué (en particulier, contrôle de l'exécution des paiements et de la signature des certificats de compensation) • Suivi social des réponses apportées aux groupes vulnérables • Apporter un soutien social à la mise en œuvre du PAR

Organisme	Nombre de membres	Responsabilité
Comité de suivi	10 membres : <ul style="list-style-type: none"> • MITP (2 membres) (en charge du secrétariat) ; • MHUAT (1 membre) (président) • MASFPV (1 membre) • MEDD (1 membre) • MATD (2 membres) (maire de Faranah, préfet) • MEF (1 membre) (contrôleur) • MB (1 membre) • Unité de mise en œuvre du PAR (1 membre) 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la mise en œuvre du PAR • Vérifier l'adéquation des conditions d'indemnisation • CE-PARA négocie avec des PAP qui n'ont pas accepté leur déguerpissement. • Renvoi au CPS si les négociations n'aboutissent pas
Comité de pilotage	7 membres : <ul style="list-style-type: none"> • MITP (1 membre) (président) • MASFPV (1 membre) • MHUAT (1 membre) • MEDD (1 membre) • MATD (1 membre) • MEF (1 membre) • MB (1 membre) 	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la coordination inter-agences • Arbitrage dans la mise en œuvre du projet • Orientation stratégique et prise de décision • Superviser l'application des garanties sociales et environnementales aux projets
Préfecture de Faranah		Contrôler la mise en œuvre des activités du projet Informer la population sur toutes les questions relatives à la réinstallation
Ville de Faranah Chef de district		Médiation et résolution des plaintes

Source : CERE (2023), Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du Pont Faranah sur la Route nationale N° 2 en Guinée / Plan d'action de réinstallation sommaire.

(2) Renforcement des capacités des organisations chargées de la mise en œuvre du PAR

Afin de mettre en œuvre un PAR conformément aux normes LD de la JICA, il est essentiel de renforcer les capacités des organisations concernées par le projet. Le projet propose d'organiser des ateliers pour les organisations concernées au cours de la phase de conception détaillée. Les détails et les modalités de mise en œuvre des ateliers seront finalisés au début de la phase de conception détaillée et le MITP engagera des experts pour les réaliser avant le début du projet.

Tableau 2-2-87 Ventilation des coûts liés au renforcement des capacités pour la mise en œuvre du PAR conformément aux LD de la JICA

Poste	Coût (GNF)
Conakry	
Honoraires de l'expert indépendant chargé de la formation des membres des comités liés au projet, y compris la préparation du contenu de la formation	15 000 000
Transport, nourriture et indemnités journalières pour les participants et lieu de l'atelier	5 000 000
Faranah	
Honoraires de l'expert indépendant chargé de la formation des membres des comités liés au projet, y compris la préparation du contenu de la formation	15 000 000
Transport, nourriture et indemnités journalières pour les participants et lieu de l'atelier	5 000 000
Total	40 000 000

Source : Mission d'étude de la JICA.

2-2-4-6 Calendrier de mise en œuvre

Le calendrier de mise en œuvre du PAR (en juin 2023) est présenté dans le Tableau 2-2-88.

Tableau 2-2-88 Calendrier de mise en œuvre du PAR (en juin 2023)

Phase/Activité	2023					2024					2025	2026	2027	2028						
	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1 Signature d'un accord de don entre la JICA et le gouvernement guinéen																				
2 Conception détaillée (janvier 2024- septembre 2024)																				
3 Construction (de septembre 2024 à mars 2027)																				
Période d'assurance professionnelle jusqu'en mars 2028																				
Phase 1 : Approbation du PAR																				
1 Approbation de la matrice des droits par la JICA et le MITP																				
2 Tenue de la deuxième consultation publique																				
3 Soumission du rapport final à la JICA et au MITP																				
4 Approbation du PAR par la JICA																				
5 Tenue d'une audience publique de validation avec le CTAE de l'AGEE																				
6 Diffusion du rapport																				
Phase 2 : Mise en place d'une institution chargée de la mise en œuvre du PAR																				
1 Obtention d'un budget pour le PAR																				
2 Recrutement d'une structure de facilitation et d'un consultant																				
3 Nomination d'un responsable interne de la gestion et du suivi																				
4 Formulation d'un protocole d'accord avec l'institution partenaire																				
5 Réunion de lancement de l'UGP et des structures de facilitation																				
6 Formation des membres de l'UGP et des comités																				
7 Fonctionnement de l'UGP																				
8 Fonctionnement du comité de pilotage																				
9 Fonctionnement du comité de suivi																				
10 Fonctionnement du comité d'exécution du PAR / ESIA																				
11 Mise en œuvre (exploitation) du (GRM)																				
Phase 3 : Versement de l'indemnité																				
1 Campagne de communication / Réunion avec les autorités locales/PAP																				
2 Nouveau calcul du coût de remplacement																				
3 Validation du coût de remplacement, du coût de compensation, etc.																				
4 Envoi d'un avis aux PAP																				
5 Offre des PAP																				
6 Négociation																				
7 Signature des documents d'accord par les PAP (1 mois à compter de l'avis)																				
8 Paiement de l'indemnité aux PAP																				
9 Déménagement des PAP et libération de l'emprise (1 mois à compter de l'offre)																				
10 Assistance aux PAP pour le processus de compensation																				
Phase 4 : Acquisition de terrains																				
1 Campagne de communication / Réunion avec les autorités locales/PAP																				
2 Nouveau calcul du coût de remplacement																				

2-2-4-7 Coûts de mise en œuvre du PAR et ressources financières

Les coûts d'acquisition des terrains et de réinstallation pour le projet sont indiqués dans le Tableau 2-2-89. Sous réserve de l'accord du MB et du MEF, le MITP obtiendra un budget.

Tableau 2-2-89 Coûts de l'acquisition des terrains du projet et de la réinstallation

Item	Unité	Quantité	Prix unitaire (GNF)	Total (GNF)	Remarques	
A. Estimation du coût de l'indemnisation pour les terres affectées						
1	Terrain	m ²	2 837	-	227 500 000	5 parcelles, y compris les frais administratifs
2	Bâtiments et dépendances	Nombre	47	-	1 799 762 120	y compris les frais administratifs
3	Arbres et plantations	Nombre	74	-	47 953 320	
Sous-total (A)					2 075 215 440	
B. Aide à la réinstallation de deux ménages						
1	Aide à la recherche de sites de réinstallation / à l'acquisition de titres de propriété	Personne x jour	20	100 000	2 000 000	2 employés municipaux de Faranah x 10 jours
2	Loyer	Ménage x mois	12	1 000 000	12 000 000	2 ménages x 6 mois
3	Dépense alimentaire	Jour x repas	234	30 000	7 020 000	26 personnes x 3 repas x 3 jours
4	Frais de transport	Ménage x fois	4	1 500 000	6 000 000	2 fois pour 2 ménages
5	Frais de services publics tels que l'électricité et l'eau	Ménage x fois	4	140 000	5 600 000	2 fois pour 2 ménages
Sous-total (B)					32 620 000	
C. Aide à la réinstallation des propriétaires d'entreprises (propriétaires de bâtiments)						
1	Aide à la recherche de sites de réinstallation / à l'acquisition de titres de propriété	Personne x jour	30	100 000	3 000 000	2 employés municipaux de Faranah x 15 jours
2	Loyer	Ménage x mois	180	300 000	54 000 000	30 bâtiments x 6 mois
3	Dépense alimentaire	Jour x repas	57	30 000	1 710 000	19 personnes x 1 repas x 3 jours
4	Frais de transport	Ménage x fois	60	1 000 000	60 000 000	30 bâtiments - 2 fois
5	Frais de services publics tels que l'électricité et l'eau	Ménage x fois	60	140 000	84 000 000	30 bâtiments - 2 fois
Sous-total (C)					202 710 000	
D. Aide à la réinstallation des entreprises locataires						
1	Aide à la recherche de sites de réinstallation / à l'acquisition de titres de propriété	Personne x jour	30	100 000	3 000 000	2 employés municipaux de Faranah x 15 jours
2	Loyer	Ménage x mois	45	300 000	13 500 000	15 bâtiments x 2 mois
3	Dépense alimentaire	Jour x repas	45	30 000	1 350 000	15 personnes x 1 repas x 3 jours
4	Frais de transport	Ménage x fois	15	500 000	7 500 000	15 bâtiments - 1 fois
5	Frais de services publics tels que l'électricité et l'eau	Ménage x fois	15	140 000	21 000 000	15 bâtiments - 1 fois
Sous-total (D)					46 350 000	
E. Aide à la réinstallation de 65 commerces (stands)						
1	Aide à la recherche de sites de réinstallation / à l'acquisition de titres de	Personne x jour	30	100 000	3 000 000	2 employés municipaux de Faranah x 15 jours

Item	Unité	Quantité	Prix unitaire (GNF)	Total (GNF)	Remarques	
	propriété					
2	Dépense alimentaire	Jour x repas	195	30 000	5 850 000	56 personnes x 1 repas x 3 jours
3	Frais de transport	Ménage x fois	65	300 000	19 500 000	65 Structures - 1 fois
Subtotal (E)				28 350 000		
F. Aide à la réinstallation de 65 commerces (stands)						
1	Aide à la recherche de sites de réinstallation / à l'acquisition de titres de propriété	Personne x jour	10	100 000	1 000 000	2 employés municipaux de Faranah x 5 jours
Subtotal (E)				1 000 000		
G. Perte de revenus et programme de rétablissement/réhabilitation des moyens de subsistance						
1	Complément de revenu (propriétaire de bâtiment/baraque)	Commerce x mois	57	5000 000	28 500 000	19 commerces x 3 mois
	Complément de revenu (propriétaires de bâtiment, stations-service)	Commerce x mois	3	15 000 000	45 000 000	1 commerce x 3 mois
2	Complément de revenu (locaux loués)	Commerce x mois	45	4 500 000	202 500 000	15 commerces x 3 mois
3	Complément de revenu (stand)	Commerce x mois	195	2 500 000	487 500 000	65 commerces x 3 mois
4	Complément de revenu (salariés)	Personnes x mois	18	2 500 000	45 000 000	6 personnes x 3 mois
5	Complément de revenu (terres agricoles)	Personnes x mois		0	0	Non applicable en raison des terres non cultivées
6	Frais administratifs	Commerce	100	500 000	50 000 000	Droits de permis d'exploitation
7	Formation professionnelle	Forfaitaire	1	25 000 000	25 000 000	
8	Nourriture pour la période de formation	Personne x jour	1800	30 000	54 900 000	120 personnes x 1 repas x 15 jours
9	Frais de transport pour la période de formation	Personne x jour	1800	20 000	36 600 000	120 personnes x 15 jours
10	Placement en emploi	Personne x jour	30	100 000	3 000 000	2 personnes x 15 jours
Sous-total (F)				978 000 000		
G. Coût pour les personnes vulnérables (les frais de formation et l'allocation de formation sont couverts)						
1	Dépenses pour les besoins spéciaux	Ménage	2	1 000 000	2 000 000	
2	Assistance pendant le déplacement (par ex. aide au transport, personnel d'aide sociale)	Ménage x personne x jour x fois	2		9 000 000	2 ménages x nombre de personnes x 3 jours x 2 fois
Sous-total (G)				11 000 000		
H. Coût des impacts temporaires *						
1	Commerces adjacents à l'emprise du projet	Commerce	21	1 000 000	21 000 000	
Sous-total (H)				21 000 000		
I. Coût de la mise en œuvre du PAR						
1	Système de mise en œuvre du PAR	Forfaitaire	-	-	65 000 000	
2	Renforcement des capacités du système de mise en œuvre du PAR	Forfaitaire	-	-	16 000 000	

Item	Unité	Quantité	Prix unitaire (GNF)	Total (GNF)	Remarques	
3	Calcul du prix de rachat	Forfaitaire	-	-	37 500 000	
4	Mise en œuvre du suivi	Forfaitaire	-	-	102 500 000	
5	Gestion du mécanisme de traitement des plaintes	Forfaitaire	-	-	288 000 000	
6	Consultation des parties prenantes et communication d'informations	Forfaitaire	-	-	31 100 000	
Sous-total (I)					541 100 000	
TOTAL (A+B+C+D+E+F+G+H)					3 936 345 440	
F. Imprévus et autres coûts						
Coût administratif					196 817 272	5% du total
Imprévus					393 634 544	10% du total
Grand Total					4 526 797 256	

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-4-8 Système de suivi du PAR par l'agence de mise en œuvre

(1) Système de mise en œuvre du suivi du PAR

Le PAR fera l'objet d'un suivi interne et d'un suivi externe afin de vérifier l'état d'avancement du versement des indemnités, de l'acquisition de terrains et de la réinstallation, du respect des LD de la JICA, etc. et de contrôler les progrès et les résultats. Le suivi interne est assuré par l'UGP et le suivi externe par un consultant externe engagé par l'UGP.

(2) Indicateurs de suivi du PAR

Les indicateurs de suivi interne et externe sont présentés dans les Tableau 2-2-90 et Tableau 2-2-91. Dans la mesure du possible, les données doivent être obtenues par sexe et par groupe vulnérable et évaluées en comparant les plans et les résultats.

Tableau 2-2-90 Indicateurs de suivi interne

	Catégorie	Points à vérifier	Comment vérifier
1	Arrangement institutionnel pour la mise en œuvre du PAR et le renforcement des capacités	Mise en place des institutions nécessaires à la mise en œuvre du PAR	Structure de l'UGP, entretien
		État d'avancement de la signature d'un accord/mémoire d'accord (MOA) avec d'autres agences/agences externes.	État d'avancement des MOA, entretien
		État d'avancement du recrutement du personnel chargé de l'acquisition des terrains et de la réinstallation	Enregistrement mensuel du nombre d'employés et du poste qui leur est assigné
		<ul style="list-style-type: none"> • Détails du renforcement des capacités du personnel impliqué dans la mise en œuvre du PAR, du PGE et du GRM • Détails des ateliers d'orientation pour les autres agences / agences de tutelle impliquées dans la mise en œuvre du PAR 	Enregistrements de formation et feuilles de présence, entretien
2	Disponibilité et affectation des fonds	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité des fonds nécessaires à la mise en œuvre du PAR comme prévu • Allocation des fonds à d'autres agences selon le calendrier prévu 	Enregistrements et auditions des agences

	Catégorie	Points à vérifier	Comment vérifier
3	Identification et notification	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre vérifié de ménages, d'entreprises, de parcelles, de bâtiments et de cultures/arbres et de personnes vulnérables affectés. • Nombre vérifié de parcelles, de bâtiments et d'améliorations affectés 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les comités
4	Compensation des pertes	<ul style="list-style-type: none"> • État d'avancement de la validation et de l'enquête sur les coûts de remplacement • État d'avancement de la communication aux PAP de l'indemnisation et de l'assistance à fournir • État d'avancement de la vérification des documents soumis par les PAP • Nombre de PAP ayant signé un accord individuel (ou pourcentage par rapport au nombre total de PAP) • État du paiement de la compensation totale pour les terres, les bâtiments et les autres propriétés/améliorations/actifs • Détails du paiement de diverses aides aux PAP (par ex. allocations de loyer, allocations alimentaires, allocations de transport, etc.) • État du paiement des différentes aides aux PAP • Nombre de PAP bénéficiant d'une assistance spéciale pour les personnes vulnérables • Nombre de PAP ayant accepté une vente négociée • Nombre de parcelles de remplacement fournies • Nombre de PAP pour les cas d'expropriation 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les comités
5	Réinstallation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de PAP aidées pour trouver des sites de réinstallation • Nombre de PAP réinstallées • Nombre de PAP ayant déménagé dans des logements temporaires • Nombre de PAP ayant déménagé dans des logements ou des bâtiments d'entreprise permanents 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les comités
6	LRIP	<ul style="list-style-type: none"> • État d'avancement du MOA et du transfert de fonds à l'institution de formation • Nombre d'aides à l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi • Nombre d'aides accordées pour des formations professionnelles • Nombre d'aides fournies pour la formation à la gestion financière • Nombre d'opportunités d'emploi pour les PAP pendant la construction 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les comités
7	Personnes vulnérables	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre vérifié de personnes vulnérables affectées • Nombre de ménages bénéficiant d'une assistance spéciale aux personnes vulnérables • Nombre de personnes vulnérables ayant bénéficié d'une assistance lors de la réinstallation • Nombre de personnes vulnérables ayant bénéficié d'une formation professionnelle • Nombre de personnes vulnérables employées pendant la construction 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les PAP
8	Consultation et communication	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de consultations avant la réinstallation • Nombre de documents de communication, y compris le GRM, et de calendriers de construction diffusés • Nombre de femmes et de groupes/personnes vulnérables ayant participé à la consultation 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les PAP
9	GRM	<ul style="list-style-type: none"> • État de la base de données et des formulaires préparés • Nombre/type de griefs reçus à chaque niveau • Nombre de griefs résolus/non résolus 	Enregistrements liés au GRM dans la base de données du GRM
10	Remise des terrains	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bâtiments démolis • Surface totale de l'emprise dégagée 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les comités

	Catégorie	Points à vérifier	Comment vérifier
11	Intégration de la dimension de genre	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de femmes affectées à l'institution chargée de la mise en œuvre du projet et à l'UGP • État d'avancement de la formulation de la politique et de la stratégie d'intégration de la dimension de genre sous la supervision du MITP • Affectation d'un personnel spécialisé dans l'intégration de la dimension de genre • Situation de l'implication des ONG axées sur les femmes et les personnes vulnérables • Situation de la consultation des femmes et des personnes vulnérables • Affectation de personnel pour les femmes au cours du processus d'indemnisation et de réinstallation • État des installations de chantier pour les femmes et les personnes vulnérables • Nombre de femmes employées pendant la construction et égalité des salaires, etc. • État du LIRP pour les femmes • État de la garantie du marché/des affaires pour les femmes propriétaires d'entreprises à proximité du projet • Formation au développement des capacités de la communauté locale et des parties prenantes 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les comités
		.	

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

Tableau 2-2-91 Indicateurs de suivi externe

	Catégorie	Points à vérifier	Comment vérifier
1	Arrangement institutionnel pour la mise en œuvre du PAR	Mise en place de l'UGP avec le personnel nécessaire à la mise en œuvre du PAR	Structure de l'UGP, entretien
		Pertinence des connaissances et de l'expérience de l'UGP pour la mise en œuvre du PAR	Discussions avec l'UGP
		État d'avancement de la signature d'un accord/mémoire d'entente (MOA) avec d'autres agences/agences externes.	État d'avancement des MOA, entretien
		État d'avancement du recrutement du personnel chargé de l'acquisition des terrains et de la réinstallation	Enregistrement mensuel du nombre d'employés et du poste qui leur est assigné
		• Détails du renforcement des capacités du personnel impliqué dans la mise en œuvre du PAR, du PGE et du GRM	Enregistrements de formation et feuilles de présence, entretien
		Mise en place du GRM conformément aux dispositions du PAR	Consultations avec le MITP
2	Disponibilité /affectation des fonds	Disponibilité des fonds nécessaires à la mise en œuvre du PAR comme prévu	Enregistrements et auditions des agences
		Allocation des fonds aux agences chargées de la réinstallation selon le calendrier prévu	
3	Pertinence de la planification de la réinstallation	Conformité du PAR avec les politiques de la JICA	Examen du PAR et vérification de sa conformité avec les LD de la JICA
		Caractère adéquat de l'offre de prestations	Examen du PAR Entretiens avec les PAP sur la pertinence des prestations fournies
		Mise à jour du PAR pendant la conception détaillée (DD)	État d'avancement du

	Catégorie	Points à vérifier	Comment vérifier
			PAR
		Disponibilité et pertinence de la base de données SES basée sur les enquêtes DD	Vérification de la base de données SES
		Vérification du coût de remplacement	Examen du RCS Entretien avec les PAP sur le montant de la compensation
		Mise en place d'un système de suivi interne	Discussions avec l'UGP/ Rapports de suivi interne
		Disponibilité, accessibilité et pertinence des rapports de suivi interne par les PAP et les parties prenantes	Disponibilité des rapports de suivi interne
4	Octroi des prestations	<ul style="list-style-type: none"> • Indemnité versée conformément à la matrice des droits • Versement des indemnités en temps voulu et avant le déplacement • Délai raisonnable accordé aux PAP pour le déplacement à travers une notification • Nombre de parcelles de remplacement fournies • Nombre de PAP ayant opté pour l'assistance du projet dans la recherche de sites locatifs/permanents pour la réinstallation • Versement en temps voulu de l'aide convenue aux PAP • Nombre d'aides spéciales accordées aux PAP vulnérables • Satisfaction des PAP à l'égard de l'assistance du projet 	Enregistrements et entretiens avec les PAP
5	Consultation et griefs	• Consultations organisées, y compris des réunions, des groupes et des activités communautaires	Enregistrements des consultations réalisées et planifiées
		• Connaissance des PAP sur leurs droits	Entretiens avec les PAP
		• Organisation de réunions de consultation exclusivement avec des femmes	Enregistrements des consultations et listes des participants
		• Organisation de réunions de consultation exclusivement avec les groupes vulnérables	Enregistrements des consultations et listes des participants
		• Diffusion de supports de communication aux PAP dans les langues locales	Liste des documents distribués
		• Connaissance du système GRM par les PAP	Entretiens avec les PAP
		• Accessibilité du GRM aux PAP	Entretiens avec les PAP
• Informations sur la résolution des griefs	Enregistrements dans la base de données du GRM		
• Délai de redressement des griefs selon le calendrier prévu	Entretiens avec les PAP		
• Communication adéquate des décisions de GRM aux PAP			
6	LRIP	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité/pertinence de la formation professionnelle • Disponibilité des opportunités d'emploi. • Degré de satisfaction à l'égard du soutien reçu pour les programmes de création de moyens de subsistance • Nombre d'entreprises rétablies sur les nouveaux sites • Nombre de personnes déplacées ayant amélioré leurs revenus • Nombre de personnes déplacées ayant amélioré leur niveau de vie 	Enregistrement et entretiens avec les PAP
7	Suivi des prestations	• Changements dans les modes d'occupation, de production et d'utilisation des ressources par rapport à la situation antérieure au projet	Entretiens avec les PAPs

	Catégorie	Points à vérifier	Comment vérifier
		<ul style="list-style-type: none"> Évolution des revenus par rapport à la situation antérieure au projet Changements au sein des groupes vulnérables 	Comparaison avec les résultats du SES
8	Intégration de la dimension de genre	<ul style="list-style-type: none"> Situation des actions d'intégration de la dimension de genre entreprises au sein du MITP Changement d'attitude du MITP et des autres parties prenantes à l'égard du genre Situation de l'égalité des sexes dans le projet 	Enregistrements, visites du site et entretiens avec les comités

Source : CERE (2023) Plan d'action de réinstallation sommaire, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(3) Compte-rendu et rapport écrit sur les résultats du suivi du PAR

Les rapports de suivi à produire dans le cadre du projet sont présentés dans le Tableau 2-2-92. Le MITP poursuivra le suivi depuis le début de la validation des données du PAR jusqu'à la fin de la période de garantie.

Tableau 2-2-92 Rapport de suivi

Rapport		Suivi interne	Suivi externe	Fréquence	Agence d'exécution	Produit à
1	Rapport initial	Non	Oui	Un (1) mois après la mobilisation	Agent chargé du suivi externe (EMA)	De l'UGP au MITP et à la JICA
2	Rapport mensuel de suivi	Oui	Non	Présentation mensuelle, à partir du début de la validation du PAR, de l'état d'avancement des activités	UGP	De l'UGP au MITP
3	Rapport trimestriel de suivi	Oui	Non	1/Trimestre du début de la validation du PAR jusqu'à la fin de la période d'assurance professionnelle	UGP	De l'UGP au MITP et à la JICA
4	Rapport d'évaluation ex post	Oui	Oui	Trois (3) mois après la fin du versement des indemnités Six (6) mois après l'achèvement de la réinstallation dans des sites de réinstallation permanents Deux (2) ans après l'achèvement de la réinstallation mettant l'accent sur le programme de restauration et d'amélioration des moyens de subsistance (LRIP)	UGP/EMA	De l'UGP au MITP et à la JICA
5	Rapport semestriel de suivi et d'évaluation	Oui	Oui	Tous les six (6) mois jusqu'à la fin de la période d'assurance professionnelle	UGP/EMA	De l'UGP au MITP, à l'AGEE et à la JICA
6	Rapport final	Oui	Oui	Un (1)	UGP/EMA	PMU to MITP and JICA

Source : CERE (2023), Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du Pont Faranah sur la Route nationale N° 2 en Guinée / Plan d'action de réinstallation sommaire.

2-2-4-9 Consultation avec les parties prenantes et divulgation d'informations

Les consultations des parties prenantes sur les considérations environnementales et sociales ont été organisées conjointement dans le cadre de ce projet. Pour les résultats de ces consultations, voir « 2-2-3-11 Consultations avec les parties prenantes et divulgation d'informations ».

2-2-5 Mesures pour l'intégration de la dimension de genre

Selon le classement international de la Banque mondiale sur l'inégalité des sexes³⁵, la Guinée est l'un des pays les plus inégalitaires au monde. Pour le présent projet, par conséquent, les considérations de genre ont été prises en compte dans le cadre du plan de réinstallation.

2-2-5-1 Cadre juridique pour le genre

(1) Législation relative au genre

Les politiques et les dispositions juridiques relatives au genre sont présentées dans le Tableau 2-2-93.

Tableau 2-2-93 Principes et politiques guinéens en matière d'égalité des sexes et de groupes vulnérables

Politiques	
Programme de Reference Intérimaire (PRI) 2022-2025	
Politique nationale de genre 2 (PNG-II, 2017)	
Stratégie nationale de prévention et de réponse aux violences basées sur le genre (2016-2025)	
Plan stratégique national de la santé maternelle, du nouveau-né, de l'enfant, de l'adolescent et des jeunes pour 2016 - 2020 (2017)	
Stratégie nationale de promotion de l'abandon des excisions/mutilations génitales féminines	
Ministère des droits et de l'autonomisation des femmes, Direction nationale du genre et de l'équité, Plan stratégique national (PSN) pour l'accélération de l'abandon des MGF/E 2019-2023	
Dispositions légales	
Nom du code	Numéro des lois et règlements
Charte de la transition	Datée du 21 septembre 2021
Code du travail de la Guinée	Loi L/2014/072/CNT
Code pénal	Loi n° 2016/059/AN du 26 octobre 2016
Code civil	Loi L/2019/035/AN du 04 juillet 2019
Code de la sécurité sociale	Loi L/94/006/CTRN du 14 février 1994
Loi sur la santé reproductive	Loi L/10/AN/20009
Loi sur l'égalité entre les hommes et les femmes en matière d'accès au droit de vote et d'éligibilité dans les organismes publics	Loi L/2019/0011/AN

Source : CERE (2023), Enquête sur le genre et les groupes vulnérables, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

La Guinée a également ratifié les conventions internationales sur les droits des femmes et l'égalité des sexes, dont la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes (CEDEF) de 1980, la Déclaration des Nations unies sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes de 1993 et le Protocole à la Charte africaine relatif aux droits de la femme en Afrique de 2003 (le

³⁵ World Bank Group (2022), UNLOCKING WOMEN'S AND GIRLS' POTENTIAL, The status of women and girls relative to men and boys in Guinea, GUINEA GENDER ASSESSMENT - AN EXECUTIVE SUMMARY: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099050423114031169/pdf/P175658041109307c0901803b4a15ca6172.pdf>

Protocole de Maputo). En outre, elle a participé au « Programme d'action de Beijing de 2015 », qui fournit des lignes directrices spécifiques dans les domaines de la violence contre les femmes, de l'éducation et des droits des filles.

(2) Organismes compétents en matière de genre et de groupes vulnérables

Les organismes responsables des questions de genre et de groupes vulnérables sont énumérés dans le Tableau 2-2-94.

Tableau 2-2-94 Organismes responsables du genre et des groupes vulnérables et leurs responsabilités/rôles

Organisme responsable	Responsabilités et rôles
Ministre de la Promotion Féminine, de l'Enfance et des Personnes Vulnérables (MASPPFV)	Surveiller la prise en compte de l'égalité des sexes et des groupes vulnérables dans la mise en œuvre de projets
Office de Protection du Genre, de l'Enfance et des Mœurs (OPROGEM)	Établi sous la compétence du ministère de la Sécurité et de la Protection civile (Arrêté n° 3476 du 1 ^{er} décembre 2009 ; décret n° 120/PRG/SGG/11 du 14 avril 2011) Prendre en charge les enfants victimes de violences et de toutes formes d'exploitation
Création de la Commission nationale de lutte contre la traite des personnes et pratiques assimilées (CNLTPPA)	Arrêté n° 0014/PRG/MDN/CAB/2020 du 29 janvier 2020
Comité régional et préfectoral de suivi de la CEDEF (Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes)	Établi au niveau des régions et des préfectures, conformément à la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes. Il s'agit d'éviter toute forme de discrimination à l'égard des femmes dans la mise en œuvre de projets.
Observatoire national de la violence à caractère sexiste et comités régionaux et préfectoraux de suivi (CEDEF)	Arrêté n° 3388/PRG/SSG/2011 du 14 avril 2011 Établi au niveau des régions et des préfectures, conformément à la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes.
Brigade spéciale de protection des personnes vulnérables	Arrêté n° 0014/PRG/MDN/CAB/2020 du 29 janvier 2020
Autorités locales : Gouverneur de Faranah, Préfet de Faranah, Maire de la Commune urbaine de Faranah et chef de district (districts Aviation et Mosquée)	Surveiller la prise en compte de l'égalité des sexes et des groupes vulnérables dans la mise en œuvre de projets

Source : CERE (2023), Enquête sur le genre et les groupes vulnérables, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(3) Initiatives dans chaque pays

Le gouvernement guinéen a développé un certain nombre d'activités de sensibilisation (campagnes, forums, sensibilisation, formation, etc.) en collaboration avec les agences des Nations unies, les organisations de coopération, les ONG et les fondations. En particulier, des ONG nationales et internationales s'efforcent de protéger les droits des femmes, des enfants et d'autres groupes vulnérables. Ce phénomène est particulièrement marqué dans le secteur minier, où un collègue de la société civile

composé de plus de 30 ONG³⁶ travaille à la mise en place de critères d'évaluation en matière de genre.

2-2-5-2 Inégalité entre les hommes et les femmes

En Guinée, les femmes et les filles sont victimes d'inégalités en matière de propriété foncière, d'emploi, d'accès à l'éducation, de mariage, etc.³⁷ Le Tableau 2-2-95 montre l'indice « Institutions sociales et égalité des genres » en 2023 par l'OCDE Guinée,³⁸ qui est de 34,3 affichant une très forte inégalité dans la participation, l'accès et le contrôle des femmes et des hommes sur les ressources et les biens ainsi que l'autonomisation économique.

Le rôle des femmes et des filles en tant que mères et responsables des soins est coutumier, légitimant et encourageant la formation précoce des familles et faisant peser sur les femmes et les filles le fardeau des soins domestiques et familiaux. En raison de ces contraintes sociales et culturelles, la participation des femmes à la prise de décision est faible. Bien qu'elles n'aient pas de droit de décision sur leurs enfants, elles participent activement à l'éducation de ces derniers. En ce qui concerne la répartition des responsabilités au sein du ménage, le rôle des femmes se limite aux travaux ménagers. Elles participent à la prise de décision concernant la gestion des revenus et des dépenses du ménage, mais rarement à la prise de décision concernant la propriété. Comme indiqué à la section « 2-2-3-2 (3) 2) Éducation », les femmes ont des taux de scolarisation et d'achèvement des études nettement inférieurs à ceux des hommes. Les femmes ont également été largement exclues de la propriété, de la succession et de la gestion des terres, comme indiqué dans la section « 2-2-4-2 (3) Système de propriété foncière en Guinée ».

Tableau 2-2-95 Indice « Institutions sociales et égalité des genres » pour la Guinée en 2023

(Clé de lecture : 0% = pas de discrimination, 100% = discrimination absolue)

Catégorie	Item	Pourcentage %
Discrimination au sein de la famille	Cadre juridique du mariage précoce	50
	Prévalence du mariage précoce des filles (15 et 19 ans)	28,1
	Cadre juridique pour les responsabilités au sein du ménage	-
	Ratio femmes/hommes du travail non rémunéré	-
	Cadre juridique de l'héritage	-
	Cadre juridique du divorce	75
Atteintes à l'intégrité physique	Cadre juridique relatif aux violences faites aux femmes	50
	Attitudes justifiant la violence domestique	65
	Prévalence de la violence domestique au cours de la vie	37
	Cadre juridique pour les mutilations génitales féminines	25
	Attitudes des femmes sur les MGF	73,8
	Prévalence des MGF	94,5
	Cadre juridique en matière d'autonomie reproductive	50
	Besoins en planification familiale non satisfaits	22,6
Accès restreint aux ressources productives et financières	Cadre juridique du droit du travail	-
	Part des femmes parmi les managers	23,4
	Par des entreprises avec une femme comme dirigeante	5,8
	Cadre juridique de l'accès à la terre	25

³⁶ Action Mines, Coalition Guinéenne des Femmes pour les Mines et le Développement Durable (COGUFEMINE), Créativité et Développement (C-DEV), Chambre des Mines de Guinée, Association WIM (Women In Mining), Réseau National des Organisations de la Société Civile pour l'Environnement et le Développement Durable (RENASCED-DD), Action des Femmes Volontaires pour le Développement Durable (AFVDD), Publiez Ce Que Vous Payez (PCQVP) など

³⁷ UN Committee (2020) Economic, Social and Cultural Rights, Concluding observations

³⁸ OECD <https://www.oecd.org/stories/gender/social-norms-and-gender-discrimination/sigi?country=GIN>.

Catégorie	Item	Pourcentage %
	Part des femmes parmi les propriétaires fonciers	41,8
	Propriété foncière des femmes	26,8
	Cadre juridique de l'accès aux biens non fonciers	0
	Part des femmes parmi les propriétaires immobiliers	42,4
	Propriété immobilière des femmes	33
	Cadre juridique de l'accès aux actifs financiers	25
	Part des femmes parmi les propriétaires d'un compte bancaire	40,7
	Possession d'un compte bancaire des femmes	10,8
Atteintes aux libertés civiles	Cadre juridique de la liberté de mouvement	0
	Part des femmes parmi ceux qui ne se sentent pas en sécurité	52,3
	Sentiment d'insécurité des femmes	55,3
	Cadre juridique de l'accès à la justice	0
	Part des femmes parmi ceux n'ayant pas confiance dans le système judiciaire	59,0
	Manque de confiance des femmes dans le système judiciaire	53,2

Source : OCDE (2023), Base de données Égalité femmes-hommes, institutions et développement (GID-DB) 2023, <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SIGI2023>.

2-2-5-3 Impact du projet sur les femmes et les groupes vulnérables

Les résultats de l'enquête socio-économique montrent que 10 des 26 PAP résidant dans l'emprise du projet sont des femmes, dont 8 ne sont pas scolarisées. En outre, 11 d'entre elles appartiennent à la catégorie des groupes vulnérables. Parmi les entreprises affectées (100 entreprises), 51 sont détenues par des femmes.

55 femmes ont participé à la FGD qui s'est tenue le 12 novembre 2022 et ont posé des questions sur le contenu de la prise en compte des femmes et des groupes vulnérables et l'offre d'emplois dans le cadre du projet, comme décrit dans la section « 2-2-3-11 (4) Questions, préoccupations et recommandations des parties prenantes ». Le Tableau 2-2-96 montre les impacts du projet sur les femmes et les groupes vulnérables, sur la base des sections « 2-2-4-2 (3) Système de propriété foncière en Guinée » et « 2-2-5-2 Inégalité entre les hommes et les femmes ».

Tableau 2-2-96 Impacts potentiels du projet

	Impacts potentiels
Avant la construction	<ul style="list-style-type: none"> • Impossibilité de recevoir une compensation pour la perte et le soutien malgré le droit prévu par le projet, et inégalité des indemnités fournies. • Ils ne peuvent pas participer aux consultations communautaires. Ils ne peuvent pas non plus lire les documents publiés et distribués par le projet. • Impossibilité de participer à la formation professionnelle proposée par le projet. • Impossibilité de trouver de nouveaux sites de réinstallation. • Perte de la propriété de la nouvelle entreprise. • Surcharge de travail pendant la réinstallation, entraînant des problèmes de santé.
En cours de construction	<ul style="list-style-type: none"> • Inégalité des opportunités et non-paiement de la rémunération lors du recrutement des travailleurs pour le projet. • Les femmes et les groupes vulnérables ne peuvent pas postuler un emploi parce qu'ils ne bénéficient pas de conditions de travail favorables. Même s'ils sont employés, ils risquent de souffrir de problèmes de santé. • Risque élevé de violence et d'abus sexuels. • Absorption accrue de poussières et de gaz toxiques sur le site de travail, avec un risque élevé d'accidents.
Après la mise en service	<ul style="list-style-type: none"> • Difficulté à marcher de la route d'accès au pont

Source : CERE (2023), Enquête sur le genre et les groupes vulnérables, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-5-4 Approche du projet en matière d'intégration de la dimension de genre

Le Tableau 2-2-97 présente les initiatives en faveur des femmes et des groupes vulnérables dans le cadre du projet. Le projet veillera à garantir l'égalité des droits et la participation des femmes et des groupes vulnérables dans toutes les phases de mise en œuvre du projet.

Au cours de la phase d'étude préparatoire, afin de permettre aux femmes et aux groupes vulnérables de participer dès la phase de planification du projet, la radio a été utilisée pour encourager largement leur participation aux conseils communautaires et aux FGD, et les chefs de communauté et les chefs de famille ont également été invités à soutenir la participation des femmes et des groupes vulnérables. En outre, une session a été organisée exclusivement pour les femmes lors des FGD afin qu'elles puissent participer et s'exprimer. Lors de la préparation du plan de réinstallation, la prise en compte et la participation des femmes et des groupes vulnérables ont été encouragées, sur la base des points de vue des femmes et des groupes vulnérables et des impacts attendus. En outre, la compensation des pertes causées par le projet, l'aide à la réinstallation et l'aide au rétablissement des moyens de subsistance ont été planifiées pour garantir que les femmes et les groupes vulnérables soient pris en compte de manière appropriée dans la mise en œuvre du projet. Le MITP travaillera également sur le projet avec le soutien du MASFPFV.

Tableau 2-2-97 Initiatives proposées par le projet pour les femmes et les groupes vulnérables

Résultat	Recommandations	Organisme responsable
Résultat 1 : les questions de genre et les groupes vulnérables sont pris en compte dans la conception du projet		
1.1 Conception axée sur la sécurité et les besoins des femmes	<ul style="list-style-type: none"> Éliminer les marches des voies d'accès au pont pour les femmes, les personnes âgées et les personnes handicapées. Séparer clairement l'accès des piétons et celui des véhicules pour assurer la sécurité routière. Élaborer des supports appropriés pour le projet qui n'encouragent pas les stéréotypes liés au genre et à la vulnérabilité sociale (par ex. utiliser un langage sensible au genre). 	MITP UGP
1.2 Réduire les inégalités entre les hommes et les femmes et les risques sociaux dans la zone où le projet est envisagé	<ul style="list-style-type: none"> Fournir un éclairage adéquat, en particulier dans des endroits sombres. Augmentation de la visibilité des agents de sécurité pour prévenir les violences sexuelles (par ex. le harcèlement sexuel). Mise en place d'un système de patrouille en coopération avec la police (agents de police féminins et personnel de commissariat féminin). Mise en place d'un système de réclamation pour garantir la sécurité des personnes contre la violence. Établir un mécanisme de réponse à la violence en coopération avec les organisations non gouvernementales (ONG) et les organisations de la société civile (OSC). 	MITP UGP Autorité administrative locale
Résultat 2 : possibilités accrues de participation des femmes à chaque étape du projet : planification, conception, construction, exploitation et maintenance		
2.1. Égalité des sexes dans la compensation des pertes, la réinstallation et le rétablissement des moyens de subsistance	<ul style="list-style-type: none"> Indemniser les femmes et les groupes vulnérables parmi les PAP sans discrimination, qu'ils soient propriétaires ou exploitants d'une entreprise. Inclure les femmes et les groupes vulnérables dans le comité de mise en œuvre du PAR et protéger leurs intérêts. Fournir un soutien continu avant, pendant et après la réinstallation afin de s'assurer qu'ils reçoivent une compensation et un soutien dans le cadre du projet. À cette fin, il convient de leur expliquer clairement les droits et les procédures applicables aux femmes et aux groupes vulnérables parmi les PAP et de s'assurer qu'ils les comprennent parfaitement et qu'ils sont en mesure de s'y conformer. Du personnel de soutien sera également déployé pour les aider dans ce processus. En outre, du personnel spécifique sera 	MASFPFV MITP UGP Autorité administrative locale

Résultat	Recommandations	Organisme responsable
	<ul style="list-style-type: none"> déployé pour les aider à transporter leurs biens lorsqu'ils déménagent. • Déployer du personnel pour soutenir les femmes et les groupes vulnérables parmi les PAP au cours de la période qui suit le paiement, afin de garantir la sécurité de l'indemnisation et de limiter les risques d'abus et de vol. • Impliquer les femmes et les groupes vulnérables dans la mise en œuvre du PAR, ainsi que les organisations locales qui défendent leurs droits. Faire participer les femmes et les groupes vulnérables aux organismes de mise en œuvre du PAR et aux organisations locales qui défendent leurs droits. • Impliquer les organisations locales qui défendent les droits des femmes et des groupes vulnérables. • Verser des indemnités pour les pertes subies directement aux femmes et aux groupes vulnérables parmi les PAP, de la manière la plus raisonnable possible. • Mener des consultations et partager des informations avec les femmes et les groupes vulnérables parmi les PAP. • Aider les femmes et les groupes vulnérables à participer aux mesures de rétablissement des moyens de subsistance et à s'améliorer par rapport au niveau antérieur au déplacement. • Aider les femmes et les groupes vulnérables à participer aux mesures de rétablissement des moyens de subsistance et à s'améliorer par rapport au niveau antérieur au déplacement. • Suivre et rendre compte des activités susmentionnées comme décrit dans le PAR. 	
2.2 Participation des femmes à la prise de décision et à la consultation concernant le projet	<ul style="list-style-type: none"> • Les femmes participent à toutes les consultations des parties prenantes et les réunions se déroulent dans la langue utilisée localement. • L'heure et le lieu des consultations des parties prenantes seront déterminés de manière à encourager une plus grande participation des femmes. • Veiller à ce que des représentantes des femmes soient présentes dans les comités du projet. 	MITP UGP Autorité administrative locale
2.3 Participation des femmes à la gestion du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Inclure les femmes dans les organismes de mise en œuvre du projet, tels que l'UGP, le comité de suivi, le comité de pilotage, le comité de mise en œuvre du PAR et le mécanisme de règlement des griefs. • Assurer le suivi des non-conformités et proposer des plans d'action à l'UGP pour améliorer la situation. 	MITP UGP Autorité administrative locale
2.4 Respecter les normes du travail dans les activités de construction, y compris l'égalité des chances pour les hommes et les femmes, l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale et l'interdiction du travail des enfants.	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir la formation nécessaire aux femmes et aux groupes vulnérables employés dans le cadre du projet. • Promouvoir et développer un environnement de travail favorable aux femmes et aux groupes vulnérables, notamment en garantissant l'intimité et la sécurité des femmes de diverses manières, telles que des toilettes séparées pour les hommes et les femmes et les personnes handicapées, des aires de repos séparées pour les hommes et les femmes, et un éclairage pour le travail de nuit. • Veiller à ce que les travailleurs de la construction soient sensibilisés à l'égalité des sexes et des groupes vulnérables, à l'autonomisation des femmes et aux droits de l'homme. 	MITP UGP Autorité administrative locale
Résultat 3 : amélioration des possibilités de participation des femmes à la vie économique		
3.1 Respecter les	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer la prise en compte des femmes et des groupes vulnérables en tant que norme de travail dans les dossiers d'appels d'offres et de contrats. 	MITP UGP

Résultat	Recommandations	Organisme responsable
normes de construction pendant la construction, y compris l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale pour les hommes et les femmes et l'interdiction du travail des enfants.	<ul style="list-style-type: none"> • Dans la mesure du possible, prévoir dans les dossiers d'appel d'offres une participation des femmes à hauteur de 25 % de la main-d'œuvre totale pendant la construction. • Un salaire égal pour un travail égal, avec des paiements versés directement aux femmes. 	Autorité administrative locale Entrepreneur
3.2 Améliorer les moyens de subsistance et l'esprit d'entreprise des femmes.	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à ce que les femmes disposent d'un endroit dans la zone du projet où elles peuvent exploiter leur entreprise. 	MITP UGP Autorité administrative locale
3.3 L'égalité entre les hommes et les femmes au moment de la réinstallation, notamment en ce qui concerne le montant de l'indemnisation.	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des précisions sur les compensations pour les pertes et les aides liées au projet dont bénéficieront les femmes et les groupes vulnérables. • Lorsque les moyens de subsistance sont affectés par l'acquisition de terrains et la réinstallation, versez une compensation égale aux hommes et aux femmes et offrez un soutien financier, une formation et d'autres possibilités de rétablissement des moyens de subsistance. • Offrir une compensation sans discrimination, quel que soit le statut de la propriété ou de l'entreprise. • Représenter les femmes et les groupes vulnérables au sein du comité de mise en œuvre et protéger leurs droits. Impliquer également les organisations locales qui défendent les droits des femmes et des groupes vulnérables dans la mise en œuvre du PAR. • Fournir un soutien continu au processus de réinstallation et déployer du personnel pour aider au processus afin que les femmes et les groupes vulnérables soient pleinement conscients du processus et de leurs droits à l'indemnisation. Fournir également un soutien continu aux femmes et aux personnes vulnérables pendant la période qui suit le paiement afin de s'assurer qu'elles ne risquent pas d'être victimes d'abus ou de vols. • Apporter un soutien aux femmes et aux groupes vulnérables pendant la réinstallation. • Veiller à ce que les femmes et les groupes vulnérables bénéficient d'activités génératrices de revenus et aient un meilleur niveau de vie. 	MITP UGP Autorité administrative locale
3.4 Réduction des inégalités entre les hommes et les femmes et des risques sociaux	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des toilettes, des vestiaires et des casiers séparés pour les hommes et les femmes. • Organiser une formation sur les questions de genre à l'intention des membres de la communauté locale. 	MITP UGP Autorité administrative locale Entrepreneur
Résultat 4 : renforcement de l'organisation et des capacités pour une meilleure gestion du projet		
4.1 Renforcer la prise en compte de la dimension de genre et la gestion du projet	<ul style="list-style-type: none"> • La proportion de personnel féminin dans l'UGP sera de 25 %. • Le MITP recrutera un expert en genre, développera une politique de genre pour le secteur et encouragera les initiatives de genre. • Intégrer la mise en œuvre d'initiatives sensibles à la dimension de genre dans le suivi du projet. • Des données ventilées par sexe seront collectées, analysées et gérées dans le cadre de l'avancement, du suivi et de l'évaluation du projet. 	MITP UGP Autorité administrative locale Entrepreneur

Résultat	Recommandations	Organisme responsable
4.2 Renforcement des capacités pour l'intégration de la dimension de genre	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les femmes à divers postes et développer les capacités du personnel féminin afin de faire progresser la stratégie en matière de genre. • Fournir à l'UGP et aux membres des comités une formation qui tienne compte de la dimension de genre. 	MITP UGP Autorité administrative locale

Source : CERE (2023), Enquête sur le genre et les groupes vulnérables, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-5-5 Structure de mise en œuvre du projet pour l'intégration de la dimension de genre et renforcement des capacités

(1) Cadre de mise en œuvre de l'intégration de la dimension de genre

Le Tableau 2-2-98 présente les rôles et responsabilités des différentes agences impliquées dans l'intégration de la dimension de genre.

Tableau 2-2-98 Organisations impliquées dans l'intégration de la dimension de genre

Organisation	Responsabilité
MITP	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilités accrues de participation des femmes à toutes les phases du projet • Amélioration des opportunités économiques pour les femmes • Renforcement institutionnel et renforcement des capacités pour une meilleure gestion du projet • Diffusion de l'intégration de la dimension de genre • Approbation et publication des plans d'action pour l'intégration de la dimension de genre • Versement d'allocations de soutien aux groupes vulnérables • Activités de sensibilisation des populations locales et des usagers de la route par la préfecture de Faranah et la ville de Faranah
UGP	<ul style="list-style-type: none"> • Désignation d'un responsable de l'intégration de la dimension de genre. • Possibilités accrues de participation des femmes à toutes les phases du projet • Amélioration des opportunités économiques pour les femmes • Renforcement institutionnel et renforcement des capacités pour une meilleure gestion du projet • Diffusion de l'intégration de la dimension de genre auprès des femmes et des groupes vulnérables • Préparer et diffuser une brochure décrivant les procédures de GRM auprès des femmes et des groupes vulnérables, et contrôler si le GRM fonctionne efficacement • Recrutement d'un consultant chargé de former les membres des agences de mise en œuvre et formation de ces membres • Désignation de points focaux au niveau de la préfecture et de la ville de Faranah • Élaboration de listes contenant toutes les informations utiles
MASFPV	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien à l'intégration de la dimension de genre au sein du MITP
Préfecture de Faranah Ville de Faranah Responsable de l'intégration de la dimension de genre	<ul style="list-style-type: none"> • Désignation d'un responsable de l'intégration de la dimension de genre. • Possibilités accrues de participation des femmes à toutes les phases du projet • Amélioration des opportunités économiques pour les femmes • Renforcement institutionnel et renforcement des capacités pour une meilleure gestion du projet • Suivi des plaintes • Contrôle du respect des procédures du mécanisme de règlement des griefs • Activités de sensibilisation au niveau de la préfecture de Faranah, de la ville de Faranah et des quartiers. • Soumission de rapports d'activité réguliers à l'UGP

Source : CERE (2023), Enquête sur le genre et les groupes vulnérables, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

(2) Amélioration de la capacité des organismes de mise en œuvre à intégrer la dimension de genre

Afin de mettre en œuvre efficacement l'intégration de la dimension de genre, la capacité des organisations impliquées dans le projet doit être renforcée. Le projet propose d'organiser des ateliers pour les organisations concernées pendant la phase de conception détaillée. Les détails et les modalités de mise en œuvre seront finalisés au début de la phase de conception détaillée et le MITP engagera un expert en matière d'égalité des sexes pour mener à bien cette tâche avant le début du projet, avec la coopération du MASFPFV.

Tableau 2-2-99 Ventilation des coûts liés au renforcement des capacités pour l'intégration de la dimension de genre

Poste	Coût (GNF)
Conakry	
Rémunération de l'expert indépendant chargé de la formation des membres des comités liés au projet, y compris la préparation du contenu de la formation.	15 000 000
Transport, nourriture, indemnités journalières pour les participants et locaux pour l'atelier	5 000 000
Faranah	
Rémunération de l'expert indépendant chargé de la formation des membres des comités liés au projet, y compris la préparation du contenu de la formation.	15 000 000
Transport, nourriture, indemnités journalières pour les participants et locaux pour l'atelier	5 000 000
Total	40 000 000

Source : CERE (2023), Enquête sur le genre et les groupes vulnérables, Étude préparatoire pour le Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale N° 2 en Guinée.

2-2-5-6 Suivi de l'intégration de la dimension de genre dans le cadre du projet

L'état des efforts d'intégration de la dimension de genre dans le cadre du projet est inclus dans le suivi du PAR tel que décrit dans la section « 2-2-4-8 », qui permet de vérifier l'état d'avancement et les résultats.

2-2-6 Autres

2-2-6-1 Formulaire de suivi (projet)

Le formulaire de suivi proposé dans le cadre du plan de gestion et de suivi de l'environnement susmentionné figure en « Annexe 6-3 ».

2-2-6-2 Liste de contrôle des considérations environnementales et sociales

La liste de contrôle environnementale figure en « Annexe 6-4 ».

3. Description du projet

3-1 Aperçu du Projet

En remplaçant le pont Faranah par un ouvrage à deux voies pouvant résister au trafic des poids lourds dans les deux sens, le « Projet de reconstruction du pont Faranah sur la route nationale n°2 » a pour but d'assurer la sécurité du trafic et de renforcer la connectivité interrégionale, en vue de stabiliser le transport national des marchandises, à commencer par les produits agricoles et de subsistance. En outre, le présent projet matérialise le PRI cité plus haut, puisqu'il est positionné comme promouvant l'activité économique avec les pays voisins, en visant renforcer les fonctions de la RN2 qui est un couloir international. Le Tableau 3-1-1 présente un aperçu du Projet de reconstruction du pont Faranah

Tableau 3-1-1 Aperçu du projet

Élément du projet		Description du projet				
Objectif du projet		Dans la ville de Faranah, sur la RN2 qui relie la capitale à la Guinée forestière, remplacer le pont vétuste à voie unique par un pont à deux voies, pour assurer la sécurité du trafic en prévenant l'effondrement de l'ouvrage, et améliorer les services de transport sur cette route nationale, et ainsi contribuer à fluidifier la logistique en Guinée et avec les pays voisins et à dynamiser les activités économiques.				
Section cible du projet		Longueur totale 0,574 km (STA. 0 - STA.5+74) Partie terrassement coté point de départ (côté Ouest) L = 245,0 m Pont L = 70,0 m Partie terrassement coté point d'arrivée (côté Est) L = 258,0 m				
Structure de la largeur		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Section terrassement</th> <th>Section pont</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Largeur totale : 15,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Trottoir/accotement : 1,500 m × 2</td> <td>Largeur totale : 17,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Accotement : 0,500 m × 2 Trottoir : 1,500 m × 2 Accotement de protection : 0,500 m × 2</td> </tr> </tbody> </table>	Section terrassement	Section pont	Largeur totale : 15,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Trottoir/accotement : 1,500 m × 2	Largeur totale : 17,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Accotement : 0,500 m × 2 Trottoir : 1,500 m × 2 Accotement de protection : 0,500 m × 2
Section terrassement	Section pont					
Largeur totale : 15,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Trottoir/accotement : 1,500 m × 2	Largeur totale : 17,000 m Largeur voie véhicules : 3,500 m × 2 voies Voie motocyclettes : 2,500 m × 2 Accotement : 0,500 m × 2 Trottoir : 1,500 m × 2 Accotement de protection : 0,500 m × 2					
Structure du revêtement	Couche de surface/ base	Voie véhicules : revêtement béton (ép. 330 mm) Trottoir : revêtement béton (ép. 80 mm)				
	Plateforme supérieure	Voie véhicules : pierres concassées à granulométrie ajustée (ép. 150 mm) Trottoir : pierres concassées à granulométrie ajustée (ép. 400 mm)				
	Plateforme inférieure	Matériaux de couche de forme (ép. 1 000 mm)				
Installation d'évacuation des eaux routières		Caniveaux béton en U (largeur fond 300 à 800 mm) Tuyaux béton d'évacuation latérale (diam. intérieur 300 mm, 700 mm, 800 mm)				
Installations annexes à la route		Station de moto-taxis				
Équipements de sécurité routière		Signalisation horizontale Passage piétons Rail de sécurité Éclairage routier Poteaux de protection				
Pont		Pont de dalle creuse à trois travées attelées L = 70,000 m				
Revêtement des rives		Gabions en escalier				

Source : Mission d'étude de la JICA.

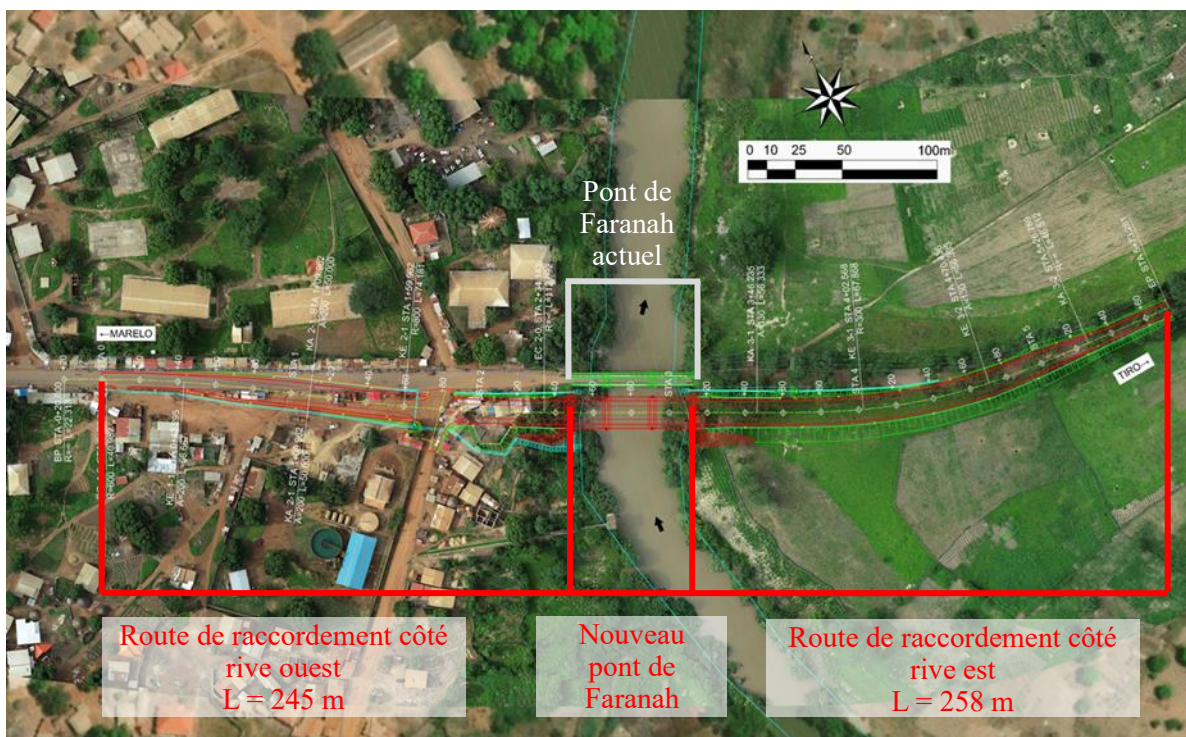
3-2 Conception générale du projet objet de la coopération

3-2-1 Orientations de conception

3-2-1-1 Zone objet de la coopération

En se fondant sur l'état actuel et les problèmes du pont objet de l'étude ainsi que sur l'état de l'utilisation des terres environnantes, des options alternatives a été proposées pour l'emplacement du nouveau pont, et l'emplacement optimal du pont ainsi que le tracé optimal de la route de raccordement ont été définis. La zone objet de la coopération sera telle que présentée à la Figure 3-2-1. De plus, sachant qu'il faudra déplacer les lignes des services publics existantes (électricité, eau et Internet) dans la zone objet de la coopération, parmi les coûts afférents à ce déplacement, il a été discuté de ceux relatifs à ① l'enlèvement des lignes existantes, ② le déplacement provisoire / l'enlèvement provisoire des lignes à utiliser pendant la période des travaux, ③ la fourniture des matériels pour le déplacement définitif, et ④ la mise en place des lignes définitives, et il a été confirmé que les coûts ①, ② et ③ seraient pris en charge par la Partie guinéenne, les couts ④ étant supportés par la partie japonaise (voir l'Annexe 4).

On notera que le processus de sélection de l'emplacement du pont est présenté en détail au point « 3-2-2-2(2) Examen du tracé optimal » ainsi que le déplacement des lignes de services publics au point « 3-2-2-2 (10) Plan de déplacement des lignes de services publics ».



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-1 La zone objet de la coopération

3-2-1-2 Orientations fondamentales de la conception

(1) Teneur de la conception

Il est procédé à la conception du pont, de la route de raccordement, de l'intersection avec la route d'accès, des installations d'évacuation des eaux routières, des installations annexes à la route et des

équipements de sécurité dans le périmètre à aménager indiqué au point « 3-2-1-1 Zone objet de la coopération ».

(2) Méthodes et normes de conception

Normes de conception des ponts

La conception du pont se fera en conformité avec le « Règlement relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), novembre 2005, CEDEAO ». Cela étant, pour les points non spécifiés dans cette norme, d'autres normes, etc. internationales seront appliquées.

Normes de conception des routes, conception de la structure géométrique

Les normes de conception habituellement utilisées en Guinée comprennent le « Règlement N° 08/2002/CM/UEMOA portant caractéristiques de construction et d'aménagement des routes communautaires » qui est une norme en matière de routes internationales de la CEDEAO, et la norme nationale guinéenne « Directives générales pour des normes de conception, construction et d'entretien des routes en République de Guinée, 2017 ». La norme CEDEAO porte sur les routes de haut niveau avec une vitesse de conception de 80 km/h ou plus, et, comme décrit plus bas au point « 3-2-2-2 Conception des routes », la vitesse de conception adoptée pour ce projet étant celle de 60 km/h, il est procédé à la conception de la structure géométrique de la route en se conformant à la norme nationale guinéenne. Cela étant, pour les points non spécifiés dans cette norme, d'autres normes, etc. internationales seront appliquées.

Conception des installations d'évacuation des eaux

Les « Directives en matière de terrassement routier, édition 2009, Association japonaise des routes » seront appliquées.

Conception du revêtement des routes

Les normes de conception habituellement utilisées en Guinée comprennent le « Règlement N° 08/2002/CM/UEMOA portant caractéristiques de construction et d'aménagement des routes communautaires » qui est une norme en matière de routes internationales de la CEDEAO, et les « Normes à respecter dans le cadre de la projection et de la construction routières en République de Guinée ». La norme de la CEDEAO étant une norme d'aménagement des routes internationales, qui s'applique aux routes suburbaines dont la vitesse de conception est de 80 km/h ou plus, ne convient pas à la présente conception qui concerne des routes mises en place dans une zone urbaine, avec une vitesse de conception de 60 km/h. Par ailleurs, la norme nationale guinéenne, qui distingue plusieurs catégories d'épaisseur de revêtement requise en fonction du volume de trafic et du poids par essieu, est fondée sur la sélection parmi plusieurs structures de revêtement prédéfinies. Cependant, comme décrit plus bas au point « 3-2-2-3 Conception du revêtement », partant du fait que dans l'état actuel de la circulation, le volume de trafic des camions considérés comme surchargés est important, et que la charge par essieu est très importante à cause de la répartition inégale du poids entre les essieux, la conception du revêtement des routes sera réalisée conformément au « Guide pour la conception des

structures de chaussée, 1993, AASHTO (*American Association of State Highway and Transportation Officials*, Association américaine des administrateurs des autoroutes et du transport des États fédérés) » qui permet de concevoir l'épaisseur du revêtement en la calculant sur la base du poids cumulé des essieux durant la période de conception. Cela étant, pour les points non spécifiés dans cette norme, d'autres normes internationales seront appliquées.

(3) À propos des conditions naturelles

Il sera procédé à la planification/conception des installations et à la planification des travaux en se fondant sur les résultats d'études des conditions naturelles en matière notamment de climat, de topographie, de géologie et d'hydrologie. On notera que le site prévu pour le Projet ne correspond pas à et n'est pas proche d'un parc naturel, d'une réserve naturelle ou d'une autre zone de préservation susceptible d'être affectée par la mise en œuvre du projet.

3-2-2 Plan de base

3-2-2-1 Tableau d'ensemble du Projet

(1) Positionnement de la route concernée

Le pont de Faranah est situé dans la ville de Faranah, point névralgique de la circulation entre Conakry et la Guinée forestière, située à 450 km à l'est de la capitale sur la RN2. Le volume de trafic entre Conakry et la Guinée forestière est important.

Au vu du contenu du rapport de l'« Étude d'actualisation des APD et DAO de la RN2 entre Kissidougou - Guéckédou et PK+35, Décembre 2012 » portant sur la RN2 déjà aménagée, le plan du pont et de la route sera établi en cohérence avec la configuration en largeur de la route, etc. (on en trouvera les détails au point 3-2-2-2 (1) 2) (iii)).

(2) Problèmes structurels du pont actuel

Le pont actuel est un pont à une voie construit dans les années 1950, ce qui implique d'attendre que les véhicules venant en sens inverse soient passés et induit des temps d'attente importants devant le pont dus à la faible vitesse de véhicules de transport de marchandises. La tendance à une forte croissance économique de la Guinée se traduisant par un taux d'accroissement du PIB de plus de 6,0 % par an depuis 2016 (Banque mondiale) donne à penser que les volumes de trafic devraient continuer d'augmenter, les temps d'attente s'aggravant encore. De plus, sachant que, la hauteur des poutres de ce pont étant inférieure au niveau résultant de l'addition du niveau des hautes eaux prévu et d'un volume de marge, il est possible que le pont soit emporté lors d'une montée des eaux, le remplacement de ce pont constitue un sujet de nature urgente.

(3) Utilisateurs du pont actuel

Il y a une école de formation professionnelle située à proximité immédiate du pont sur la rive ouest du fleuve Niger, et de nombreux élèves se rendent chaque matin à cette école et en repartent chaque soir en taxi moto ou à pied. Les taxis moto traversent le pont en formant plusieurs files sur la partie dédiée aux véhicules du pont actuel, ce qui provoque des attentes et des encombrements pour les taxis motos

qui reviennent après avoir déposé des élèves et pour les véhicules qui passent par le pont de Faranah en venant d'en face. La partie dédiée aux piétons est large de 1,1 m, et les longues files de piétons induisent un risque de chute dans le fleuve pour ceux qui tentent de se croiser sans précautions.

Le pont est également très utilisé par les véhicules des populations et des entreprises locales, ainsi que par le trafic de transit, notamment les poids lourds circulant entre Conakry et la Guinée forestière.

(4) Structure de la largeur du nouveau pont

Le nouveau pont a une structure large avec des trottoirs afin que tous les piétons puissent utiliser le nouveau pont même en cas d'inondation. La largeur du pont sera la même que celle de la route. En d'autres termes, la chaussée sera de 3,5 m, la voie pour motos sera de 2,5 m, l'accotement de la route sera de 0,5 m et le trottoir sera de 1,5 m.

(5) Utilisation du pont actuel

Le pont actuel ne sera pas démoli et restera une structure historique ouverte aux piétons, conformément à l'intention du gouvernement guinéen. Cependant, comme la hauteur de la poutre du pont existant est supérieure au niveau des hautes eaux prévu, mais que le gabarit sous la poutre est légèrement inférieur à la valeur spécifiée, il a été confirmé par les deux parties dans la Note Technique du 15 novembre 2022 que le pont sera exploité de manière à ce que la circulation piétonne soit interrompue en cas d'inondation.

3-2-2-2 Conception de la route

(1) Conditions fondamentales

1) Normes de conception

La structure géométrique et la structure de la largeur se conformeront aux normes nationales guinéennes. Pour les points de détail non mentionnés dans les normes nationales guinéennes, on se conformera au Décret sur la structure des routes.

On trouvera ci-dessous les critères de conception appliqués dans le cadre de la présente conception. Les raisons justifiant les décisions prises en matière de nombre de voies et de structure de la largeur sont présentées au point 2).

Tableau 3-2-1 Critères de conception

Élément	Normes de conception			
	Normes nationales guinéennes	Décret sur la structure des routes	Valeurs adoptées	
Vitesse de conception	60 km/h	60 km/h	60 km/h	
Limite de gabarit	5,2 m	4,5 m	5,2 m	
Structure de la largeur	Voies de véhicules	7,0 m (3,5 m x 2)	6,5 m (3,25 m x 2)	7,0 m (3,5 m x 2)
	Voies de motos	-	-	2,5 m chacune
	Accotements	1,5 m chacun	0,75 m à gauche/ 0,5 m à droite	1,5 m chacun
	Trottoirs		2,0 m	
Nombre de voies	2	2	2	
Rayon minimal de courbe en plan	115 m	150 m	150 m	
Longueur minimale de courbe en plan	-	100 m	100 m	

Élément	Normes de conception		
	Normes nationales guinéennes	Décret sur la structure des routes	Valeurs adoptées
Pente longitudinale maximale	5,0 %	6 %	5,0 %
Rayon longitudinal minimal	Concave : 3 000 m / Convexe : 2 200 m	Concave : 1 400 m / Convexe : 1 000 m	Concave : 3 000 m / Convexe : 2 200 m
Longueur minimale de courbe longitudinale	-	50 m	50 m
Pente transversale	2,5 %	2,0 %	2,5 %

Source : Mission d'étude de la JICA.

2) Nombre de voies nécessaires et structure de la largeur

(i) Volume de trafic de conception

On trouvera dans le tableau qui suit les volumes de trafic futurs (en unités de voiture particulière [UVP] / jour) pour chaque type de véhicule, calculés à partir des résultats de l'étude de volume de trafic, et qui constituent les volumes de trafic de conception. (Pour ce qui concerne le calcul des volumes de trafic futurs, voir l'Annexe 6-5).

Tableau 3-2-2 Volume de trafic futur par type de véhicule (UVP/jour)

Unité : UVP/jour

Type de véhicule	2022	2027	2047
Motos	5 561	7 072	18 496
Petites voitures	1 190	1 488	3 629
Petits véhicules de marchandises	113	139	314
Cars	86	99	179
Véhicules lourds/remorques	1 049	1 402	4 464
Total	8 000	10 199	27 081

Source : Mission d'étude de la JICA.

La capacité de trafic des deux voies est de 22 000 UVP/jour, ce qui est insuffisant, mais l'estimation du volume de trafic futur (valeurs d'estimation moyenne) montre que le volume estimé de trafic de motos représente environ 88 % de la valeur totale, de sorte qu'en considération de la sécurité de la circulation et de l'efficacité économique, la route a été conçue en mettant en place des voies de motos en plus de deux voies. D'après l'enquête OD, il est souhaitable que dans le futur la route soit développée jusqu'à la centre-ville de Faranah à l'est et jusqu'à l'aéroport à l'ouest. Cependant, dans le présent projet, à titre de mesure temporaire, le point de départ de la route d'approche dans la section axée sur le projet de reconstruction du pont Faranah, qui est la section la plus importante, sera prolongé à partir de la section courbe du côté ouest jusqu'au côté sud de la courbure en plan, et après avoir traversé le fleuve Niger, cette section sera raccordée avec la route actuelle sur la distance la plus courte, ce qui rend plus économique le plan d'itinéraire.

(ii) Examen de la largeur des voies de motos

La largeur des voies de motos sur le pont Faranah a été examinée en se référant à la méthode de

détermination de la largeur des voies de motos en Malaisie, un pays ayant le trafic de motos important. En Malaisie, la largeur des voies de motos est déterminée en fonction du volume de trafic de motos par heure. Le tableau ci-dessous montre que, lorsque le volume de trafic de motos est de 1000 – 1500 motos par heure, la largeur des voies de motos devrait avoir 2,0 m – 2,5 m.

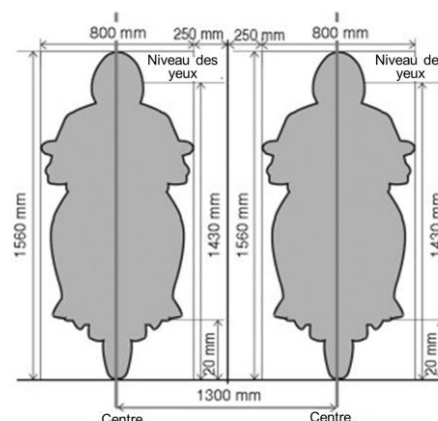
Tableau 3-2-3 Largeur des voies de motos en Malaisie

Volume du trafic de motos/ heure	Largeur de la voie de motos (m)	
	Minimale	Souhaitable
1000 - 1500	2,0	2,5
1500 - 2000	2,5	3,0
> 2000	3,0	3,5

Source : *A Guide on Geometric Design of Roads - Public Works Department Malaysia*

(Guide sur la conception géométrique des routes, Département des travaux publics de Malaisie).

La plage horaire de forte utilisation des motos sur le pont de Faranah et à proximité s'étend entre 7 h 00 et 19 h 00. En 2047, le trafic de motos moyen sur 12 heures entre 07 h 00 et 19 h 00 sera de 1 310 motos/heure de chaque côté. Par ailleurs, les motos utilisées en Guinée sont pour beaucoup d'une puissance de 125 cc et de 150 cc, leur largeur tournant autour de 700 à 800 mm. Une voie pour motos d'une largeur de 2,5 m, ne serait-ce que parce qu'elle permet de rouler côte à côte ou à des vitesses différentes dans les limites de la voie, permet d'assurer la sécurité, dans la mesure où il n'est pas nécessaire de se déporter sur la voie des voitures pour se dépasser. En résultat de l'examen susmentionné, dans le cadre de la présente prestation, une largeur de 2,5 m est adoptée pour les voies de motos.

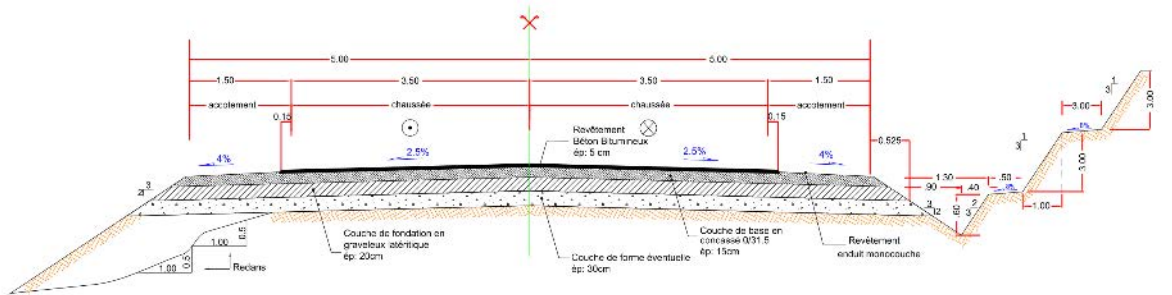


Source : *KEY COMPONENTS OF A MOTORCYCLE-TRAFFIC SYSTEM : A Study Along the Motorcycle Path in Malaysia* (COMPOSANTS CLÉS D'UN SYSTÈME DE TRAFIC DES MOTOCYCLETTES : une étude au long des voies de motocyclettes en Malaisie).

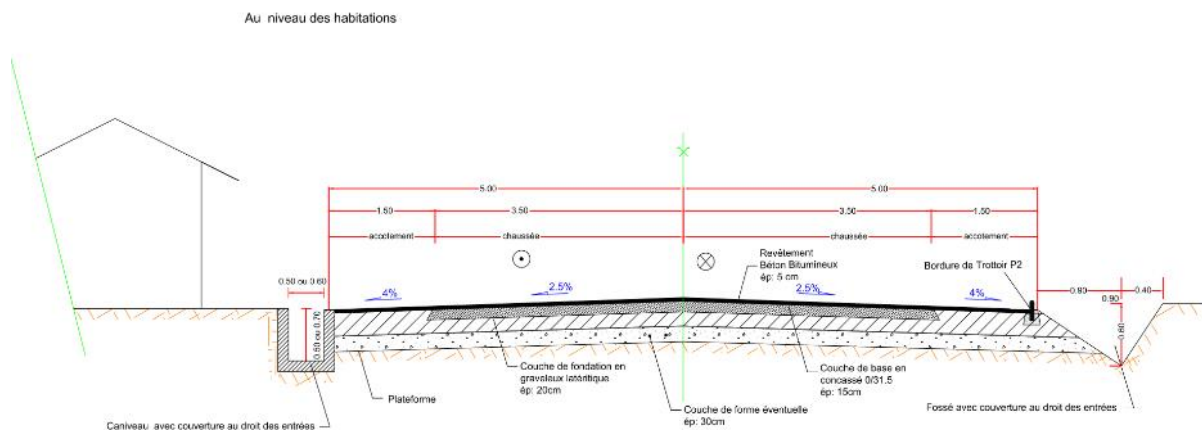
Figure 3-2-2 Schéma de circulation de front de deux motos de 150 cc ou moins

(iii) Largeur des voies et profil en travers de la route

Comme mentionné au point 3-2-2-1(1), la structure de la largeur de la route sera en cohérence avec le rapport sur la RN2, qui est déjà aménagée. On trouvera à la Figure 3-2-3 ci-dessous la structure de la largeur de la RN2 (a) sur ses parties générales et (b) sur ses parties en agglomération. La largeur des chaussées est fixée à 3,5 m, tandis que celle des accotements servant de trottoirs est fixée à 1,5 m. Par ailleurs, la pente est de 1:1,5 pour les remblais et de 1,5:1 pour les déblais, des installations d'évacuation des eaux étant mis en place au bas des pentes.



(a) Parties générales



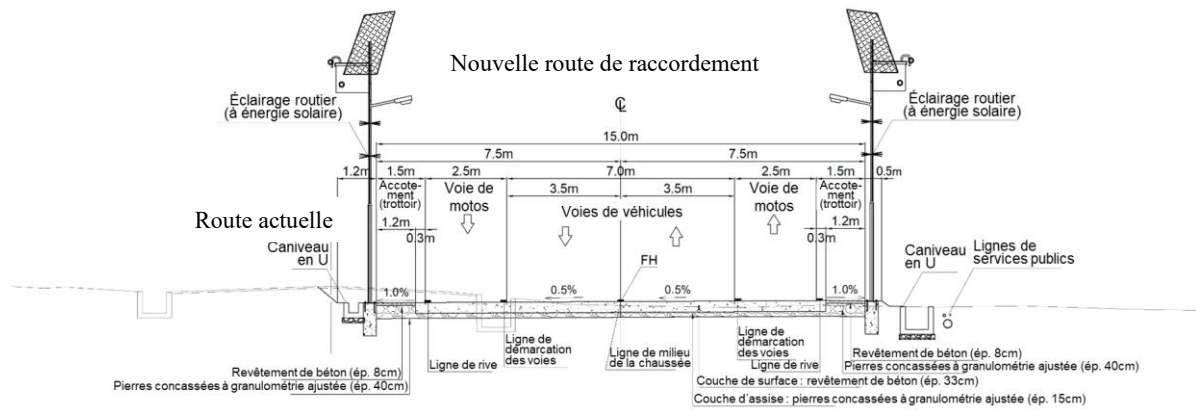
(b) Parties de la route en agglomération

Source : Etude d'actualisation des APD et DAO de la RN2 entre Kissidouyou - Guéckédou et PK+35, Décembre 2012.

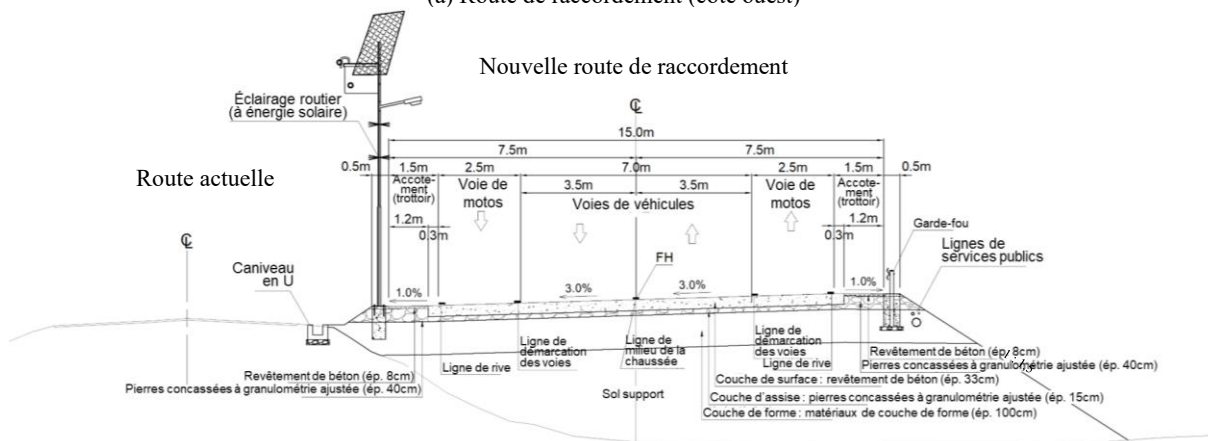
Figure 3-2-3 Schéma des sections transversales standard de la RN2

3) Structure de la largeur de la route

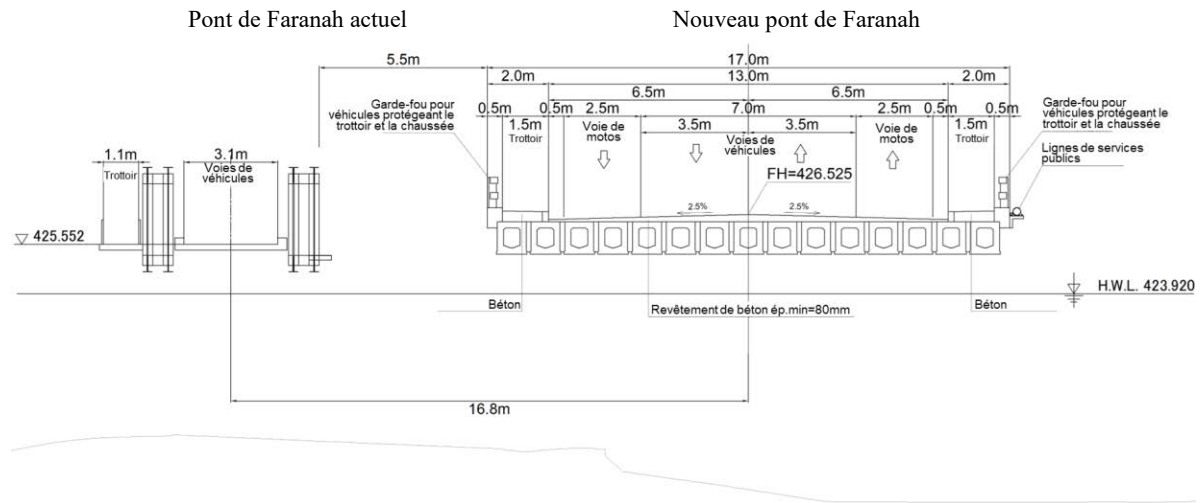
On trouvera à la Figure 3-2-4 les structures de la largeur de route définies à l'issue de l'examen décrit ci-dessus. Partant des résultats d'une estimation du volume de trafic futur et ainsi que d'un examen du nombre de voies et de la largeur des voies de véhicules, 2 voies de véhicules de 3,5 m + 2 voies de motos de 2,5 m sont nécessaires. Le pont de Faranah actuel n'ayant qu'un seul trottoir d'un côté, qui est en plus étroit, beaucoup de piétons circulent sur la chaussée, notamment aux heures de pointe du matin et du soir, et traversent la chaussée de façon désordonnée, raison pour laquelle, en considération de la sécurité, des trottoirs seront mis en place des deux cotés sur la nouvelle route de raccordement et sur le nouveau pont. La largeur des trottoirs sera de 1,5 m, et dans la partie en terrassement, le trottoir et l'accotement seront confondus.



(a) Route de raccordement (côté ouest)



(b) Route de raccordement (côté est)



(c) Portion du pont

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-4 Section transversale standard

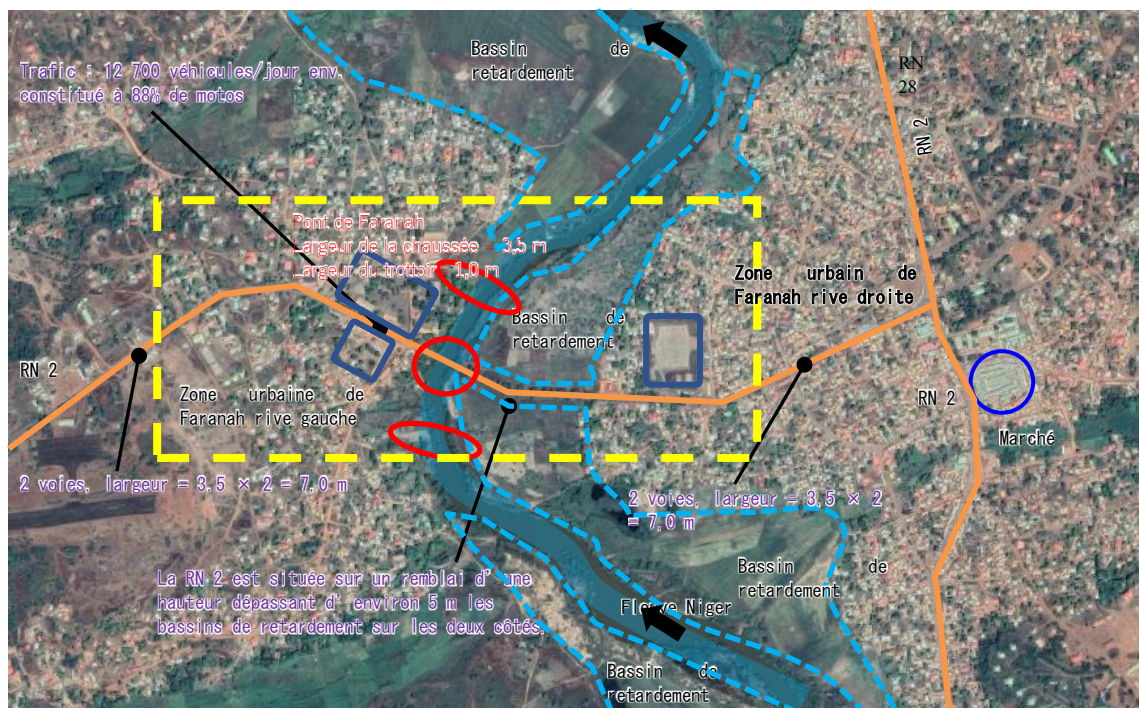
(2) Examen du tracé optimal

1) Logique de l'examen comparatif des tracés

Dans le cadre de l'examen du mode de remplacement du pont de Faranah sur la RN2, deux cas peuvent être grosso modo envisagés : l'option de l'emplacement actuel du pont et l'option d'un tracé alternatif. Pour ce qui concerne le tracé alternatif, il faut, en prenant en compte l'emplacement actuel du pont de Faranah, la géométrie du fleuve et les défis en matière de gestion du fleuve Niger, examiner l'option

d'un pont accolé, l'option d'un pont en amont et celle d'un pont en aval.

La partie entourée de jaune de la Figure 3-2-5 est la zone cible de l'examen en prenant en compte les « installations importantes à prendre en compte (entourées de bleu) » et les « emplacements de franchissement du fleuve Niger (entourés de rouge) » identifiés le long de la RN 2 actuelle.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-5 Établissement de la zone cible de l'examen comparatif des tracés

2) Localisation et résumé des tracés comparés

Dans le cadre du plan de remplacement du pont de Faranah, les tracés de remplacement du pont qui peuvent être envisagés sont examinés. Lors de cet examen du tracé, les options qui, tout en évitant les installations importantes sur la rive gauche (côté ouest), l'établissement de formation professionnelle et la station de traitement et de prise d'eau, peuvent être jugées comme permettant un élargissement de la route existante sont mises au jour.

Les tracés comparés sont les cinq itinéraires suivants :

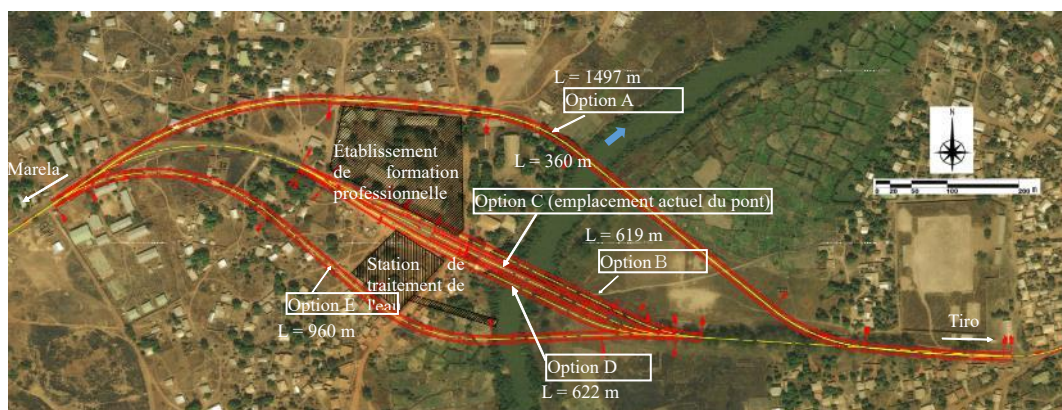
Option A : déplacement au nord de la RN 2 actuelle, contournement de l'établissement de formation professionnelle, puis traversée à angle droit du fleuve Niger et jonction avec la route actuelle après traversée du bassin de retardement

Option B : construction d'un nouveau pont à proximité immédiate du pont de Faranah actuel, en aval et au nord de ce dernier

Option C : construction d'un nouveau pont à l'emplacement actuel du pont de Faranah

Option D : construction d'un nouveau pont à proximité immédiate du pont de Faranah actuel, en amont et au sud de ce dernier

Option E : déplacement au sud de la RN 2 actuelle, contournement de la station de traitement de l'eau et de prise d'eau, traversée quasiment à angle droit du fleuve Niger puis jonction avec la route actuelle après traversée de la plaine d'inondation



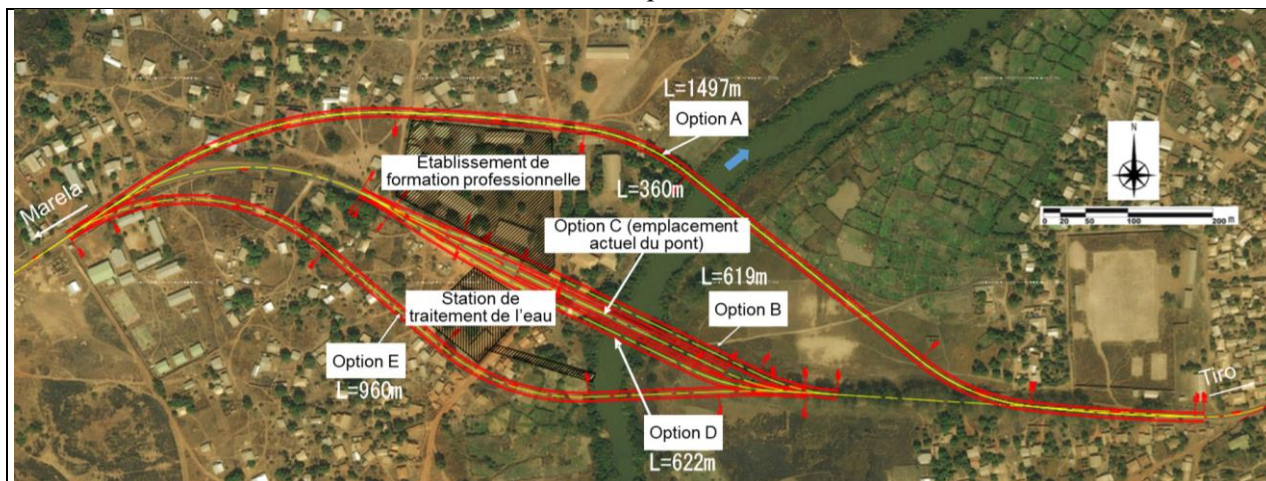
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-6 Les tracés comparés

3) Examen comparatif des différentes options

Les résultats de l'examen comparatif des différentes options sont présentés dans le Tableau 3-2-4. Parmi les options A et E, qui contournent la route actuelle, l'option E, qui aura un impact significatif sur la station de prise d'eau pendant les travaux, a été jugée moins appropriée au site. Par ailleurs, entre les options B et D en amont et en aval du pont actuel, l'option B, qui aura un impact important sur les habitations et l'établissement de formation professionnelle situés au bord de la route, a été jugée moins pertinente. Sur la base de l'examen ci-dessus, les trois options A, C et D ont été sélectionnées pour la comparaison des options de tracé. Lors de la réunion de lancement du 24 mars 2021, il a été convenu que l'examen détaillé pour la sélection de l'emplacement de reconstruction du pont ainsi que les éléments de l'examen comparatif et la pondération de ces éléments seront effectués.

Tableau 3-2-4 Examen comparatif des différents tracés



	Option A	Option B	Option C	D	E	
Longueur de la route	△ (1497 m)	○ (619 m)	○ (360 m)	○ (622 m)	△ (960 m)	
Longueur du pont	75 m	70 m	70 m	70 m	75 m	
Longueur du remblai	× 1 017 m	△ 379 m	○ 180 m	△ 322 m	× 640 m	
Coûts de construction (Option C = 1,0)	△ (1,13)	○ (0,91)	△ (1,00)	○ (0,91)	△ (1,00)	
Impact des travaux sur le trafic de la route actuelle	○	△	○ (mise en place d'une dérivation)	△	○	
Impacts sur les installations importantes	○	×	○	○	×	
Nombre d'installations à déplacer	△ (23)	× (42)	△ (14)	△ (14)	× (21)	
Superficie de terrains à acquérir	Terrains plats	△ (0,58 ha)	○ (0,04 ha)	○ (0,0 ha)	○ (0,0 ha)	△ (0,6 ha)
	Bassin de retardement	1,35 ha	0,18 ha	0,04 ha	0,23 ha	0,73 ha
Résultats de la comparaison préliminaire	○	×	○ (itinéraire du pont actuel)	○	×	

* Pour les types de pont du nouveau pont, se référer au point « 2-2-4 Conception du pont », le tableau comparatif ci-dessus présentant et comparant les ponts en fonction de leur longueur.

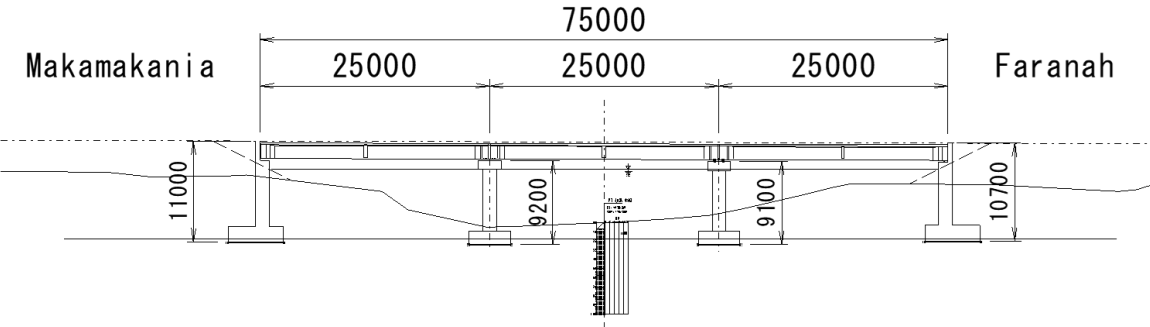
* La note attribuée aux options comparées est la suivante : ○ : niveau d'adéquation au site élevée, △ : niveau d'adéquation au site moyen, × : niveau d'adéquation au site faible.

Source : Mission d'étude de la JICA.

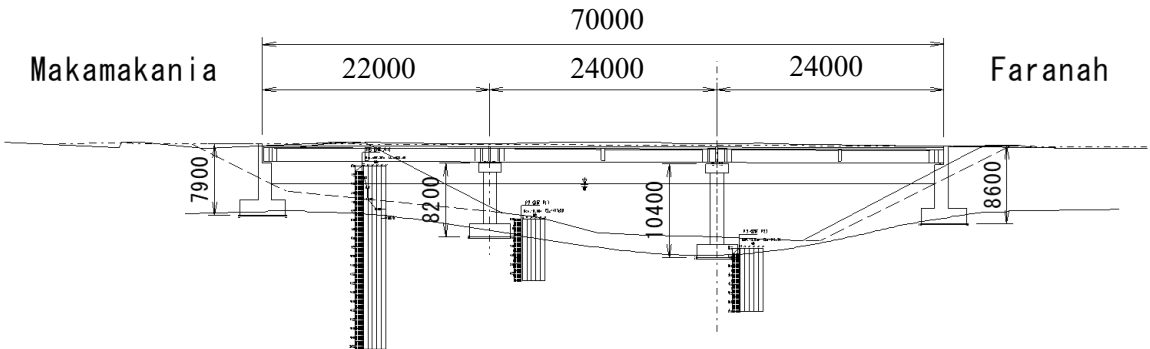
4) Examen comparatif des trois options

Pour les trois options présentées en 3), le niveau des hauteurs de conception a été fixé sur la base des résultats de l'étude hydrographique et des données de précipitations, et la structure du pont (longueur du pont, disposition des travées, type de superstructure, type de fondation/sous-structure (appui)) et la structure de la route de raccordement ont été déterminées sur la base de l'étude géologique. Par ailleurs, la couche de support est une couche de gneiss (classe CM - CH) qui apparaît à moins de 3 m du lit fluvial. Le type de fondation de sous-structure (appui) sera une fondation superficielle (directe) sur la base de la profondeur de la couche de support. Les vues latérales des trois options et les résultats d'une étude comparative des coûts approximatifs du projet sont présentés ci-dessous.

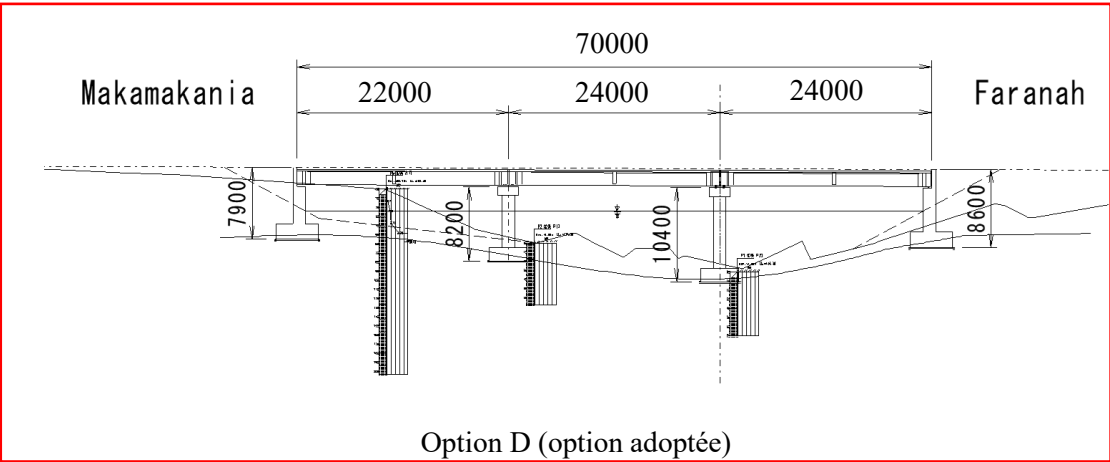
Suite à l'examen comparatif de ces trois options, le plan A, qui demande un grand détour, est coûteux en raison de la longueur de la route et du ponts la plus longue et nécessite le déplacement d'un grand nombre de maisons. Le plan C, qui implique la reconstruction du pont à l'emplacement actuel, nécessite un pont temporaire pour le détour et l'enlèvement du pont existant, ce qui sera moins économique par rapport au plan D. En conséquence, le plan D a été sélectionné comme position optimale pour la reconstruction du pont.



Option A



Option C



Option D (option adoptée)

Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-7 Vues latérales du pont (comparaison des trois options)

Tableau 3-2-5 Résultats de l'examen comparatif des trois options

Éléments comparés	Option A					Option C				D			
	Pondération	Route : L = 1 197 m				Route : L = 300 m				Route : L = 422 m			
		Pont : Pont à poutres PCT (précontraintes en T) à 3 travées L = 75 m				Pont : Pont à poutres PCT (précontraintes en T) à 3 travées L = 70 m				Pont : Pont à poutres PCT (précontraintes en T) à 3 travées L = 70 m			
		(durée des travaux : 31 mois)				(durée des travaux : 31 mois)				(durée des travaux : 31 mois)			
		Indice	Note	Note pondérée		Indice	Note	Note pondérée		Indice	Note	Note pondérée	
Coût de construction	-	Route	2,03	-	-	Route	0,51	-	-	Route	0,71	-	-
	-	Pont	8,13	-	-	Pont	7,52	-	-	Pont	7,25	-	-
	-	Pont provisoire	-	-	-	Pont provisoire	0,72	-	-	Pont provisoire	-	-	-
	-	Enlèvement du pont actuel	-	-	-	Enlèvement du pont actuel	0,56	-	-	Enlèvement du pont actuel	-	-	-
	-	Autres	0,40	-	-	Autres	0,40	-	-	Autres	0,40	-	-
Coûts de conception détaillée et de supervision des travaux	-	Coûts de conception détaillée et de supervision des travaux	1,66	-	-	Coûts de conception détaillée et de supervision des travaux	1,64	-	-	Coûts de conception détaillée et de supervision des travaux	1,64	-	-
Coût du Projet	5	Total	12,22	4,1	20,5	Total	11,35	4,4	22,0	Total	10,00	5,0	25,0
Faisabilité des travaux, niveau de technologie nécessaire	3	• Rien de particulier	5,0	15,0	• Le pont existant doit être enlevé avant de construire le nouveau pont. • Des équipements et des technologies spéciales sont nécessaires pour enlever le pont existant.	3,0	9,0	• Rien de particulier	5,0	15,0			
Sécurité de la circulation et des travaux	3	• Rien de particulier	5,0	15,0	• Il faut limiter la circulation pendant les travaux.	3,0	9,0	• Il faut limiter la circulation pendant les travaux.	3,0	9,0			
Maisons déplacées	2	23	2,0	4,0	14 (durant la mise en place d'un pont temporaire de déviation)	4,0	8,0	14	4,0	8,0			
Superficie des terrains	2	2,42 ha	1,0	2,0	0,32 ha	5,0	10,0	1,06 ha	3,0	6,0			
Temps nécessaire avant la mise en service	3	2,8 années	2,0	6,0	2,8 années	2,0	6,0	2,8 années	2,0	6,0			
Coûts de maintenance (sur 50 ans)	3	• Coûts élevés, la longueur du pont et de la route étant la plus élevée	4,1	12,3	• Les plus économiques, la longueur du pont et de la route étant la moins élevée	5,0	15,0	• Économiques, la longueur du pont et de la route étant moins élevée	4,9	14,6			
Note d'ensemble			75,8/110			79,0/110			83,6/110				
Résultat de la comparaison										○ (adoptée)			

Notation : 5 points : niveau d'adéquation élevé, 3 points : niveau d'adéquation moyen, 1 point : niveau d'adéquation faible, avec des degrés de notation intermédiaire.

Les indices représentent la part des différents coûts rapportée au coût de l'option D si on lui attribue la valeur de 10,00.

Les notes en matière de coût du projet sont attribuées au prorata des indices le plus élevé et le plus bas.

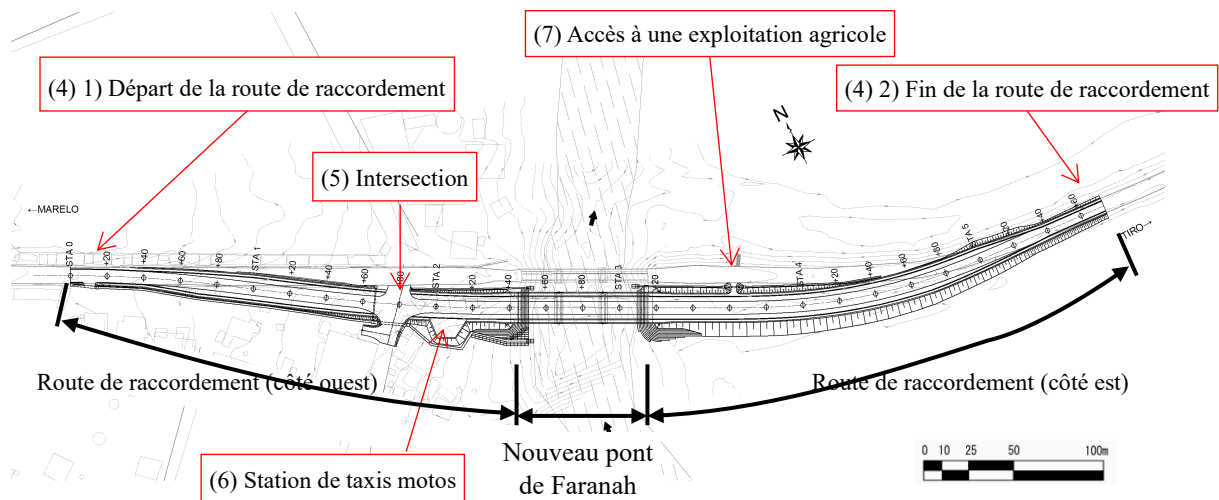
Source : Mission d'étude de la JICA.

(3) Plan de tracé de la route

1) Plan de tracé en plan

Le plan de tracé de la route a été établi sur la base des valeurs de référence de conception adoptées dans le Tableau 3-2-1. La Figure 3-2-8 montre les installations routières sur la route de raccordement.

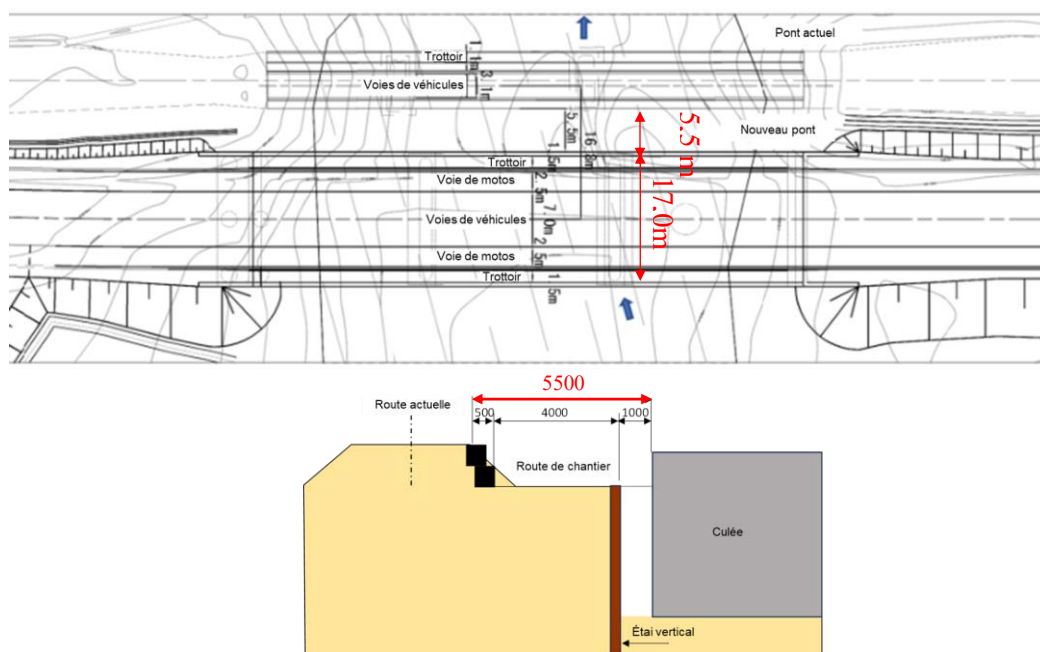
Les détails sont mentionnés dans les sections numérotées.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-8 Emplacement des installations routières, etc., sur la nouvelle route de raccordement

Le tracé en plan du nouveau pont de Faranah sera $R=\infty$ (rectiligne), parallèle à l'actuel pont de Faranah. Afin d'assurer la largeur de la route de chantier et la marge de largeur entre les ouvrages de retenue du sol et les culées pendant les travaux de mise en place des culées, le nouveau pont de Faranah est disposé à une distance de 5,5 m du pont actuel.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-9 Plan de positionnement du pont actuel et du nouveau pont

2) Schéma du plan de tracé en plan

On trouvera à la Figure 3-2-10 un schéma du plan de tracé en plan :

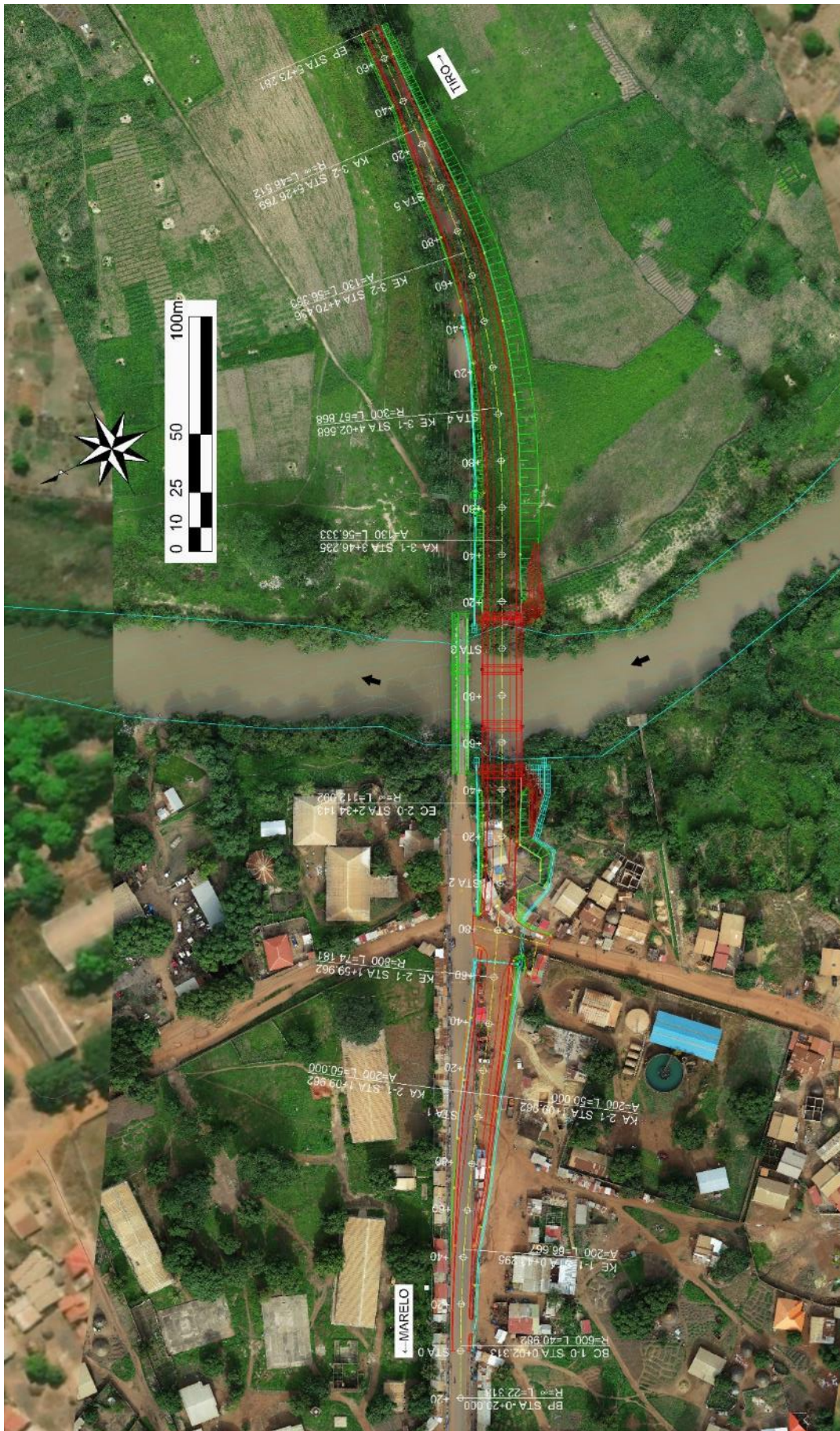


Figure 3-2-10 Schéma du plan de tracé en plan

Source : Mission d'étude de la JICA...

3) Plan de profil en long

Le profil en long de la nouvelle route de raccordement a été planifié en prenant en compte la situation environnante et les conditions de conception suivantes :

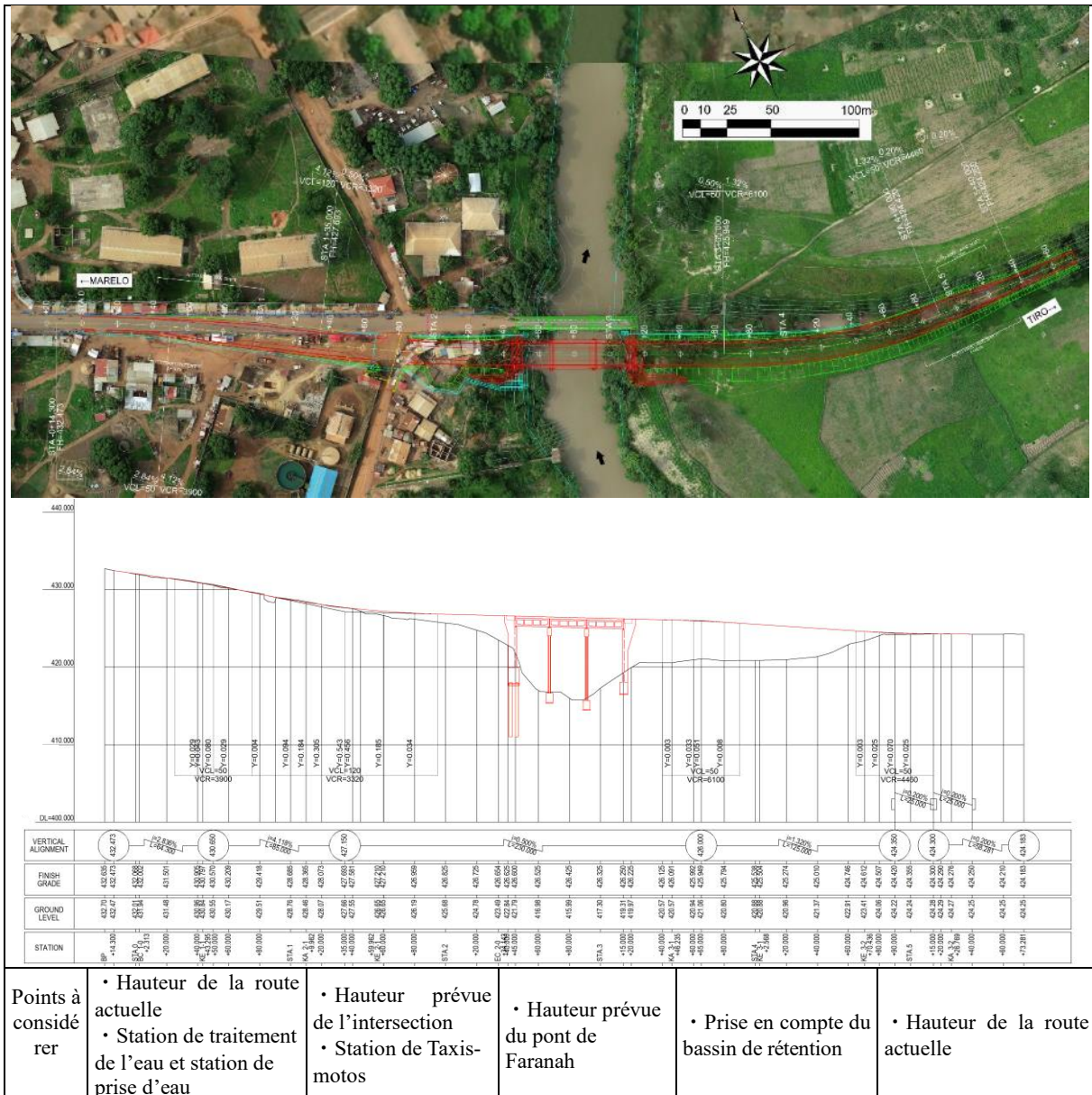
- ① La hauteur prévue pour la surface de la route du nouveau pont de Faranah a été déterminée en se fondant sur le niveau prévu des hautes eaux et de la structure de la superstructure du pont (la structure du nouveau pont de Faranah est telle que décrite au point « 3-2-2-4 Conception du pont »). La pente longitudinale sera de 0,50 %, comme pour le pont de Faranah actuel.
- ② Le volume de précipitations étant important durant la saison des pluies, les fossés latéraux situés sur la rive ouest de la rivière, ne pouvant assurer l'évacuation des eaux pluviales, débordent fréquemment. En outre, partant du fait que la rive est constituée d'un bassin de retardement, pour éviter la stagnation de l'eau et un mauvais drainage, le plan de profil en long inclura un changement de pente modéré.
- ③ La hauteur prévue permettra aux véhicules de maintenance de la station de traitement de l'eau d'y accéder.
- ④ On trouvera dans le Tableau 3-2-6 les valeurs de référence de conception adoptées dans le Tableau 3-2-1 ainsi que les valeurs utilisées pour la conception.

Tableau 3-2-6 Valeurs utilisées pour la conception

Profil en long		Valeur de référence adoptée	Valeur utilisée pour la conception
Pente longitudinale maximale		5,0 %	4,1 %
Rayon longitudinal minimal	Point en creux	3 000 m	3 320 m
	Point de crête	2 200 m	3 900 m
Longueur minimale de courbe longitudinale		50 m	50 m

Source : Mission d'étude de la JICA.

⑤ On trouvera à la Figure 3-2-11 le profil en long et les points à considérer :



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-11 Plan de profil en long

(4) Plan des zones de départ et de fin de la nouvelle route

1) Plan de la zone de départ de la nouvelle route

Comme il y a une série d'habitations et de commerce des deux côtés de la route actuelle à proximité de la zone de départ de la nouvelle route, le plan de cette nouvelle route évite autant que possible les impacts en termes de déplacements et de démantèlements induits par les travaux de la nouvelle route.

Afin d'utiliser le tronçon de route existant comme espace d'échanges et de vie locale après la mise en service de la nouvelle route, les mesures suivantes ont été prises dans le mode de mise en place des « trottoirs » et des « voies de motos » associés à la nouvelle route. Comme il y a des habitations et des commerces à gauche et à droite dans la zone de départ, le point de départ de conception a été fixé à un

endroit qui permet d'éviter ces habitations et ces commerces.

(i) Voies de motos

- ① Longueur de la section d'insertion dans la voie de motos sur la voie de droite : $L = 30,0$ m.
- ② Longueur de la section de rabattement sur la voie de gauche : $L = 60,0$ m.
- ③ Il n'y a pas de prescriptions concernant les longueurs de transition nécessaires pour augmenter ou diminuer le nombre de voies dédiées aux motos, et prendre les mêmes longueurs de transition que pour les voitures induirait un excès de conception. Partant de la vitesse limitée locale qui est de 30 km/h, et en se référant aux longueurs de transition pour les carrefours à niveau dans le Décret sur la structure des routes présenté ci-dessous, la longueur de la section d'insertion dans la voie de motos a été fixée à 30 m. La longueur de la section de rabattement, partant du fait qu'il faut s'adapter à la vitesse des véhicules circulant sur la voie principale, et que des changements de voie soudains peuvent porter entrave à la conduite, a été fixée à 60 m, soit le double de la longueur de la section d'insertion.

Tableau 3-2-7 Longueur de transition pour un carrefour à niveau

(Unité : m)

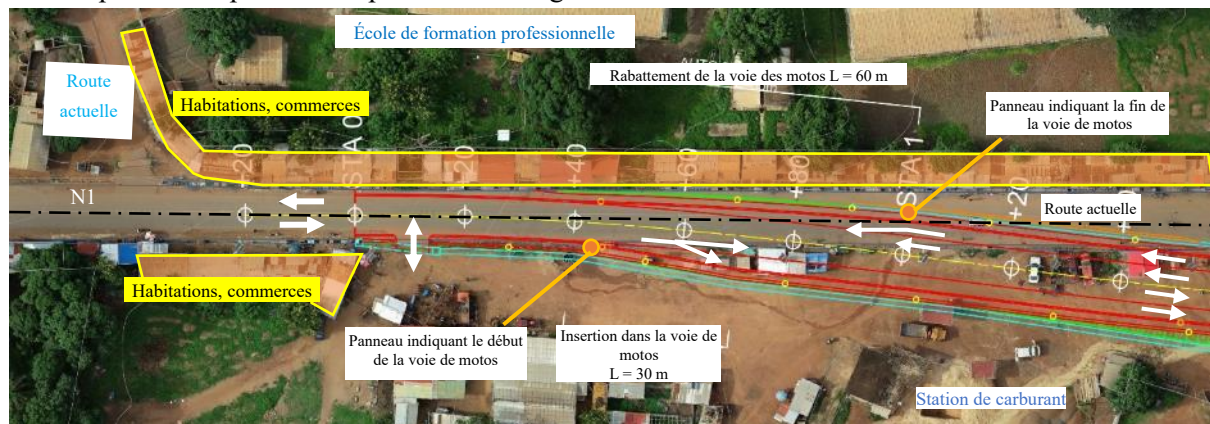
Vitesse de conception V (km/h)	Catégorie de zone	Zones rurales		Zones urbaines	
		Formule	Valeur minimale	Formule	Valeur minimale
80		$\frac{V \cdot \Delta W}{2}$	85	—	—
60			60		40
50			40		35
40		$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	35	$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	30
30			30		25
20			25		20

ΔW : Déplacement latéral de la ligne principale (m)

Source : Décret sur la structure des routes.

(ii) Route actuelle

La route actuelle étant bordée d'habitations et de commerces, elle sera maintenue en tant qu'espace de vie. Partant du fait qu'il y aura une différence de hauteur qui rend difficile l'entrée des véhicules, il ne sera pas mis en place de dispositif de blocage des véhicules.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-12 Schéma de la zone de départ

2) Plan de la zone de fin de la nouvelle route

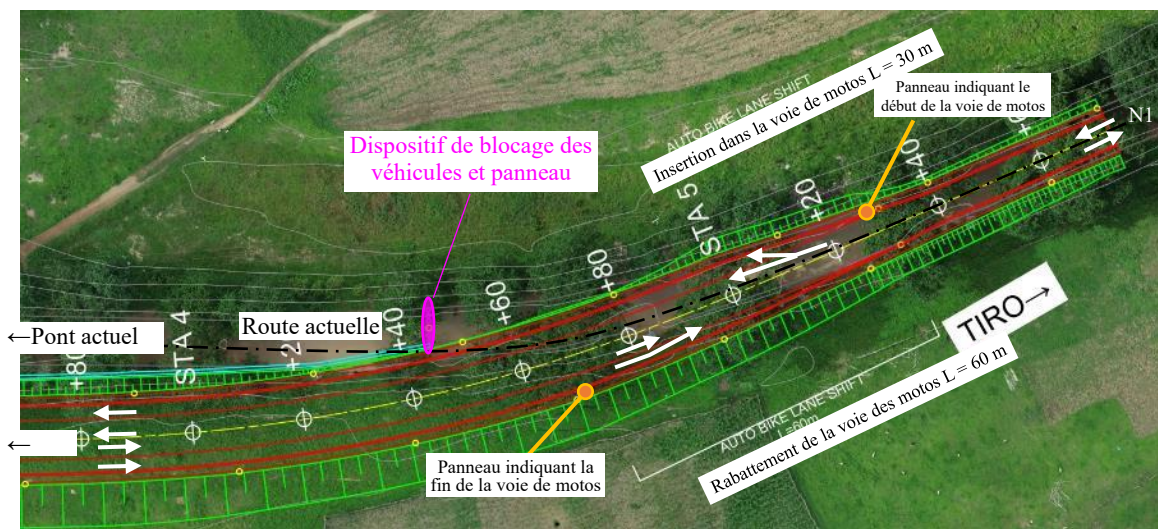
Pour ce qui concerne la fin du tracé en plan, la portion de route actuelle rectiligne sur laquelle le tracé vient se rapprocher en douceur sera prise pour point de fin. Comme pour la zone de départ, les « voies de motos » et la « route actuelle » ont été conçues selon la logique suivante :

(i) Voies de motos

- ① Longueur de la section d'insertion dans la voie de motos sur la voie de droite : $L = 30,0$ m.
- ② Longueur de la section de rabattement sur la voie de gauche : $L = 60,0$ m.
- ③ Le calcul de la longueur de transition est similaire à celui effectué pour la zone de départ.

(ii) Route actuelle

Le pont de Faranah actuel étant appelé à devenir piétonnier, l'accès des véhicules et des motos est empêché par la mise en place d'un dispositif de blocage des véhicules et de panneaux réservant l'accès aux piétons à l'endroit indiqué en violet sur la Figure 3-2-13. On trouvera les détails de ce dispositif de blocage des véhicules au point « (8) Équipements de sécurité routière ».

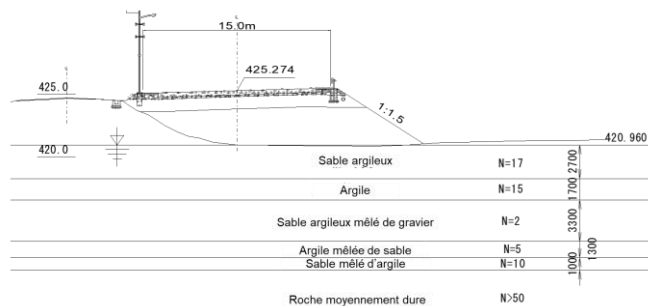


Source : Établi par la mission d'étude.

Figure 3-2-13 Schéma de la zone de fin

(iii) Nouveau remblai

La structure stratigraphique de la zone en remblai côté rive droite, constituée de limon consolidé sous le sol de surface ainsi que de sédiments principalement sableux de chenaux fluviaux d'une valeur N de 2 à 3, ressort de la catégorie des sols meubles. Lors de la réalisation d'un remblai, la stabilité au glissement et le tassement de la couche de sable argileux représentent un défi. Le tassement de la couche de sable argileux ne pose pas problème car il revient à la normale relativement rapidement après l'élévation du remblai. D'un autre côté, les résultats de l'examen du



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-14 Structure stratigraphique de la zone en remblai

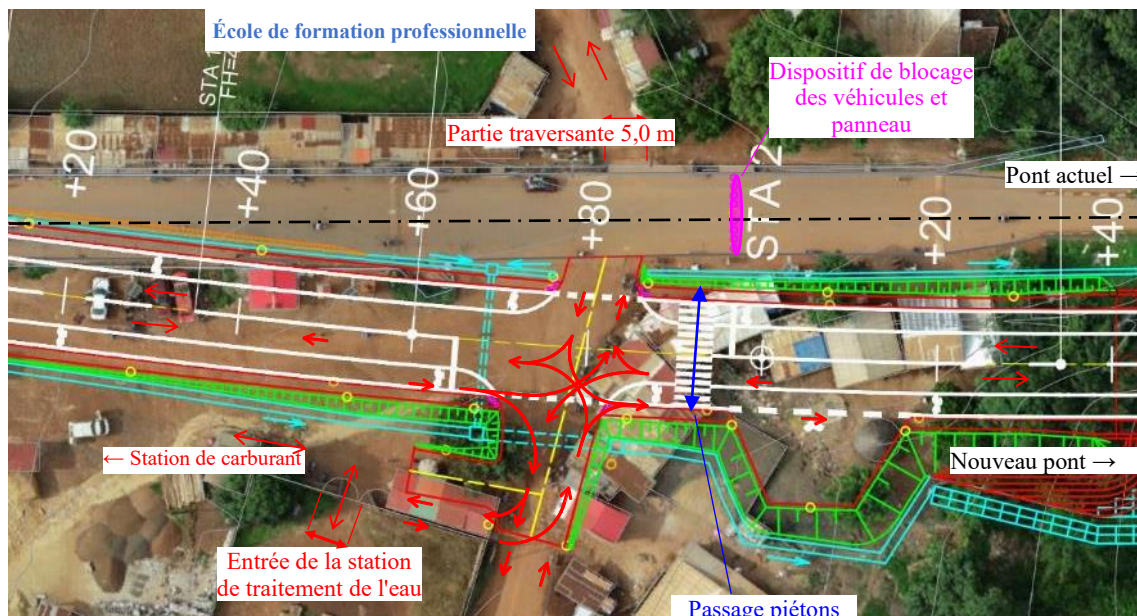
glissement rotationnel ayant montré que le coefficient de sécurité minimal qui est de 1,6, dépasse 1,25, il n'a pas été jugé nécessaire de prendre des mesures en matière de sol meuble pour la partie en remblai côté est.

(5) Plan d'intersection à proximité de l'école de formation professionnelle

Il y a une station de traitement de l'eau côté sud ainsi que, à proximité de l'école de formation professionnelle côté nord, une route d'utilisation quotidienne qui croise la route existante, et, dans le cadre du plan de la nouvelle route, une intersection à quatre branches qui assure les fonctions actuelles en améliorant ce croisement a été prévue. En outre, une voie de raccordement sera mise en place au côté sud de l'intersection afin de permettre aux usagers de la station de carburant et de la station de traitement de l'eau d'accéder à la nouvelle route.

(i) Intersection

On trouvera à la Figure 3-2-15 les lignes de flux de trafic à l'intersection à quatre branches. Le type d'intersection est celui d'un carrefour à quatre branches un peu large, et, comparé au trafic de la ligne principale, le trafic de la ligne qui traverse cette dernière, même en tenant compte du potentiel futur des conditions de la zone environnante, est moins important. Il y a également peu de voitures tournant à droite et à gauche et peu de motos allant tout droit au carrefour. Le trafic actuel des motos se concentre principalement sur des déplacements entre l'établissement d'enseignement au nord et la zone urbaine à l'est. Pour cette raison, l'orientation consistant à ne pas chercher à mettre en place de guidage de la circulation ou de marquage au sol complexes et à contrôler la circulation au moyen de marquages de passages pour piétons et de lignes d'arrêt a été choisie.



Source : Mission d'étude de la JICA.

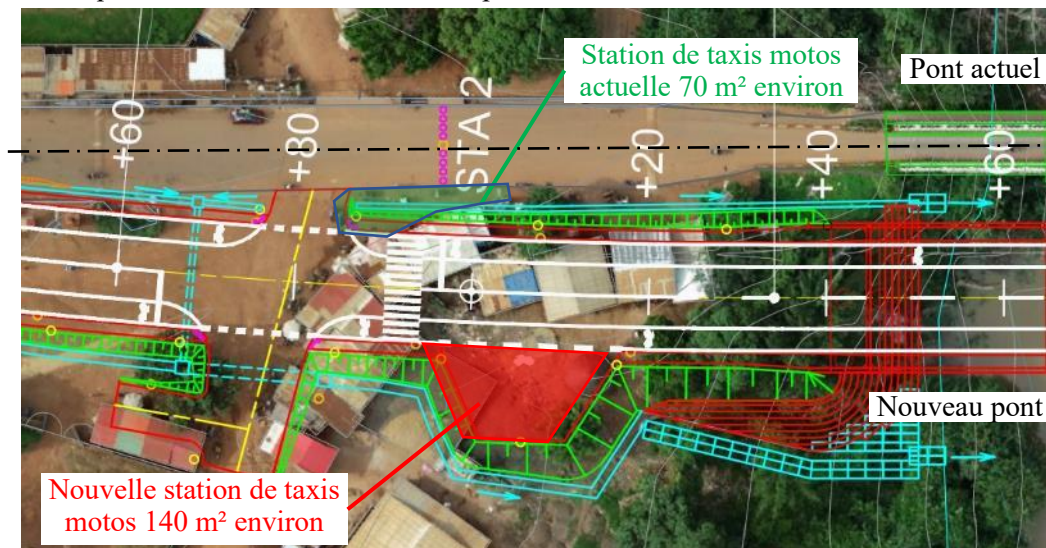
Figure 3-2-15 Intersection à proximité de l'école de formation professionnelle et lignes de flux de trafic

(ii) Route actuelle

Le pont de Faranah actuel étant appelé à devenir piétonnier, l'accès des véhicules et des motos au pont actuel sera empêché du fait de la mise en place d'un dispositif de blocage des véhicules et de panneaux réservant l'accès aux piétons à l'endroit indiqué en violet sur la Figure 3-2-15. On trouvera les détails de ce dispositif de blocage des véhicules au point « (8) Équipements de sécurité routière ».

(6) Plan de station de taxis motos et plan de voies de motos

Une station de taxis motos sera mise en place à proximité de l'intersection. Figure 3-2-16 sert actuellement de station de taxis-motos et s'étend sur quelque 70 m². Partant du fait que le nombre de taxis motos va encore augmenter, une station de taxis motos permettant de s'insérer dans la nouvelle route sera aménagée dans la zone colorée en rouge. En l'état actuel les taxis motos sont utilisés pour relier la zone urbaine côté est du pont de Faranah et la zone urbaine côté ouest du même pont, et il y a peu de motos qui vont en direction de l'ouest à partir de l'intersection.

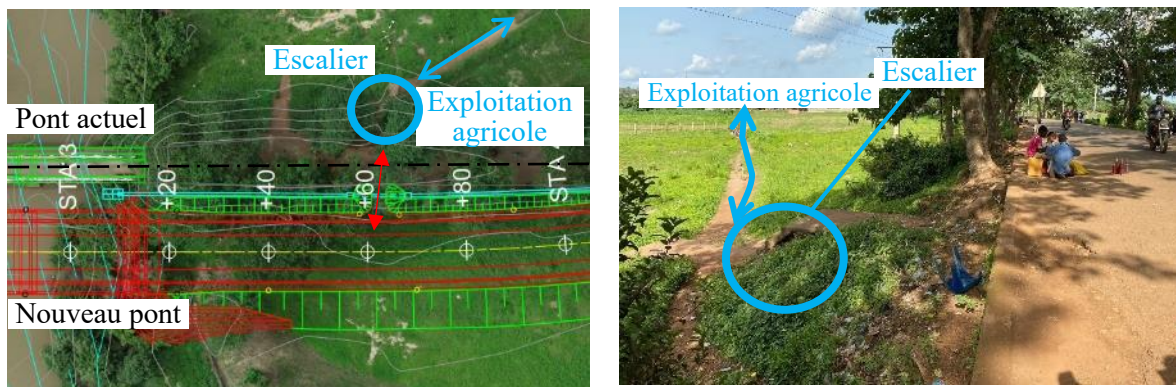


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-16 Schéma de la station de taxis motos

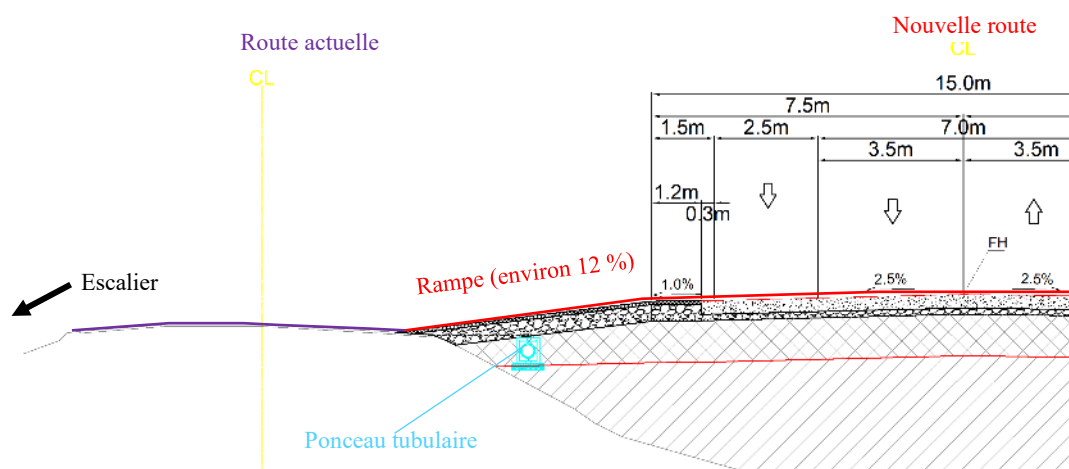
(7) Plan d'accès à l'exploitation agricole

Côté est du pont Faranah actuel, il y a un chemin piétonnier qui va de la route actuelle vers une exploitation agricole, et un escalier est mis en place pour les piétons. Pour permettre aux piétons de passer entre la nouvelle route et la route actuelle, l'évacuation de l'eau au point de traversée se fera par un ponceau tubulaire qui n'entravera pas le passage. De plus, la route actuelle et la nouvelle route seront reliées par une rampe.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-17 Mode d'accès à l'exploitation agricole



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-18 Profil en travers de l'accès à l'exploitation agricole

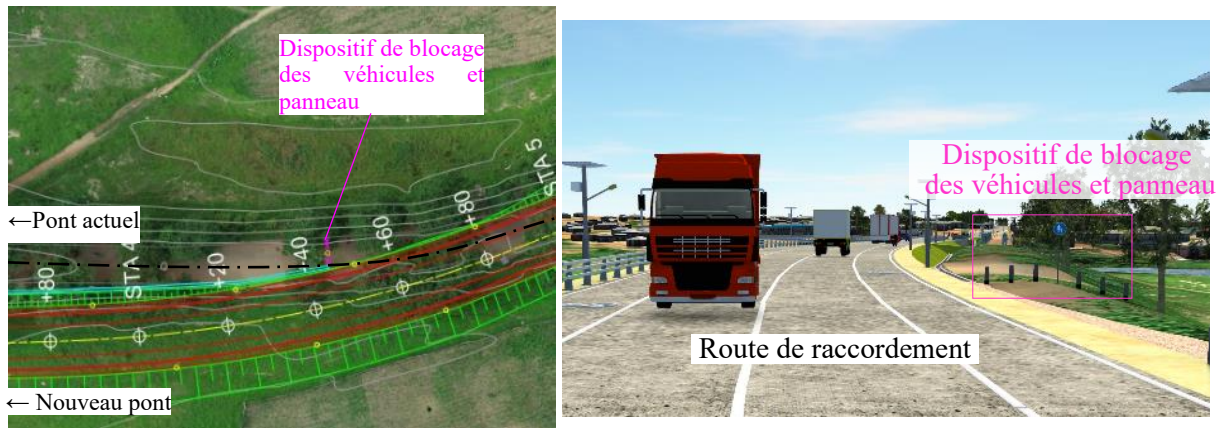
(8) Équipements de sécurité routière

1) Utilisation de la route actuelle et mesures à prendre

Comme la section de route actuelle sera utilisée, même après la mise en service de la nouvelle route, en tant qu'espace d'échange et de vie locale, elle sera interdite aux véhicules. Pour cela, des « dispositifs de blocage des véhicules » seront mis en place aux principaux points de connexion entre la route existante et la nouvelle route. L'emplacement de ces dispositifs de blocage des véhicules est présenté ci-dessous :

① Bifurcation avec la route actuelle

Un dispositif de blocage des véhicules et un panneau seront mis en place à la bifurcation avec la route actuelle.

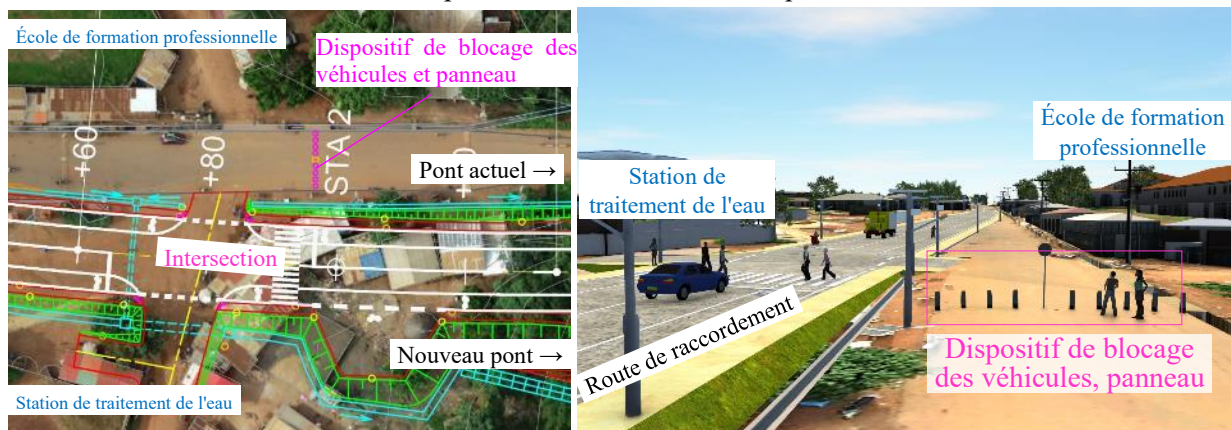


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-19 Mesures à prendre à la bifurcation avec la route actuelle

② Intersection devant le centre de formation professionnelle

Un dispositif de blocage des véhicules et un panneau seront mis en place à proximité de l'intersection située devant le centre de formation professionnelle, comme indiqué en violet.

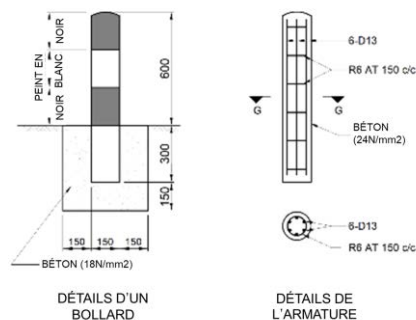


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-20 Schéma de l'intersection

2) Les dispositifs de blocage des véhicules

Les dispositifs de blocage des véhicules seront des bollards en béton coulé en place, espacés de 1,0 m pour empêcher les motos de se faufiler. On en trouvera le schéma à la Figure 3-2-21.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-21 Schéma des dispositifs de blocage des véhicules

3) Marquages au sol et panneaux des voies de motos

Les voies dédiées aux motos seront clairement signalées par la mise en place de marquages au sol en forme de motos, au début et à la fin des voies, aux intersections, et à un intervalle de 50 m dans les autres parties. De plus, dans les sections d'insertion et de rabattement, des panneaux de signalisation indiquant respectivement le début et la fin de la voie dédiée aux motos seront mis en place. On en trouvera le schéma à la Figure ci-dessous.



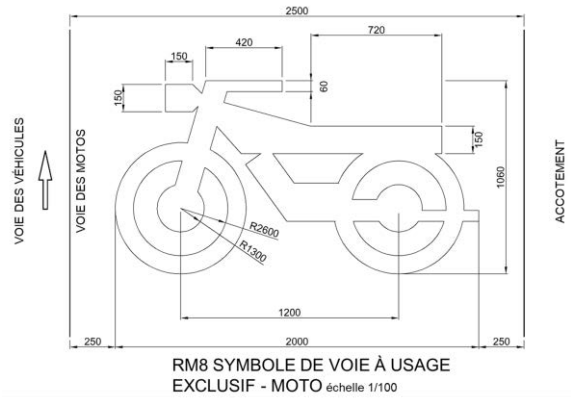
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-22 Emplacement des marquages au sol et des panneaux sur les voies dédiées au motos (rive ouest)



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-23 Emplacement des marquages au sol et des panneaux sur les voies dédiées au motos (rive est)

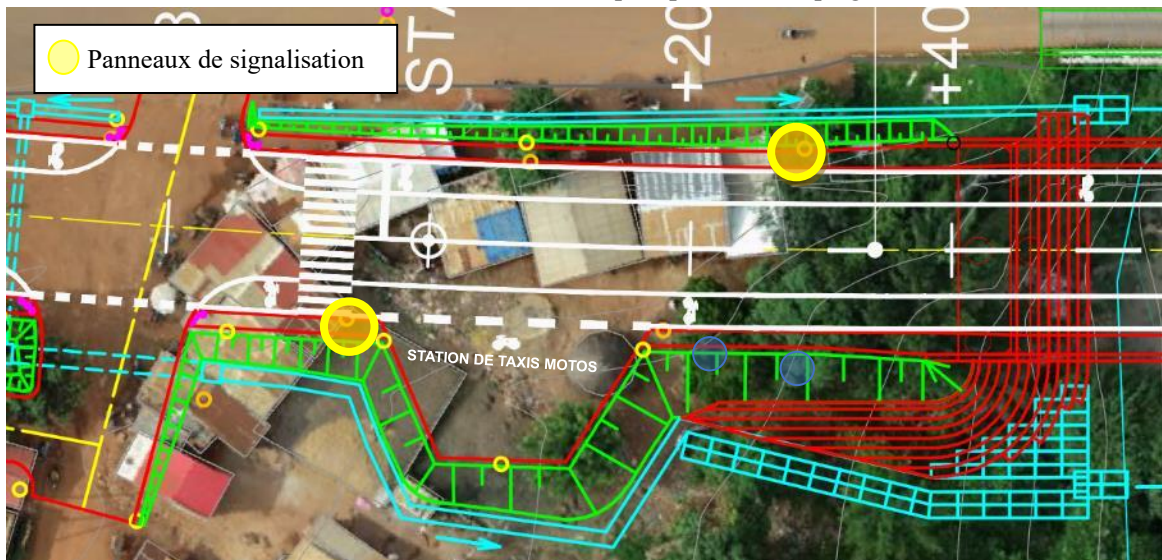


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-24 Marquage au sol des voies dédiées aux motos

4) Marquages au sols et panneaux de signalisation de la station de taxis motos

Pour que l'emplacement de la station de taxis motos soit perceptible depuis la chaussée, des panneaux de signalisation seront mis en place avant et après la station. En outre, pour restreindre le stationnement des véhicules, elle sera clairement indiquée par des marquages au sol.



Source : Mission d'étude de la JICA.

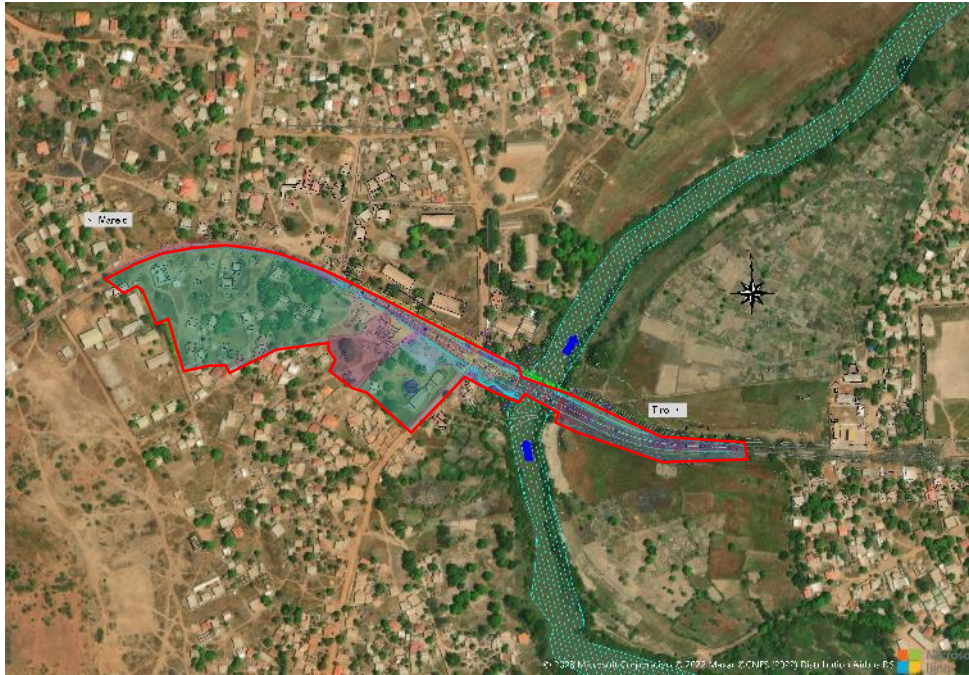
Figure 3-2-25 Emplacement des signalisations de la station de taxis motos

(9) Plan de drainage

1) Conditions de conception du drainage

① Bassin de collecte des eaux pluviales

Le bassin de collecte des eaux de pluie a été défini à partir de données topographiques satellitaires, des résultats de levés sur le terrain et des résultats d'études de terrain. La zone entourée de rouge dans la Figure 3-2-26 influe sur les calculs de drainage de la nouvelle route.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-26 Bassin de collecte des eaux pluviales

② Calcul de l'intensité de pluie de conception

L'intensité des pluies utilisée pour la conception des ouvrages de drainage routier est calculée sur la base des données pluviométriques de la station d'observation de Faranah. Les périodes de retour des pluies retenues sont les suivantes :

- Pour l'évacuation des eaux à la surface et dans les talus de la route : 3 ans
- Dispositif d'évacuation des eaux pour la traversée de la ligne principale : 10 ans

③ Calcul des pluies journalières par niveau de probabilité

Les pluies journalières maximales annuelles de 1981 à 2019 enregistrées à la station d'observation de Faranah ont été utilisées pour calculer par approche stochastique les pluies journalières par niveau de probabilité. On trouvera les résultats de ces calculs dans le Tableau 3-2-8. À l'issue de calculs effectués avec les méthodes de distribution exponentielle, de distribution de Gumbel, de distribution maximale exponentielle à racine carrée et de la loi généralisée des extrêmes (respectivement Exp, Gumbel, SqrtEt et Gev), en matière de pluviométrie journalière, la probabilité triennale de 85,9 mm et la probabilité décennale de 114,2 mm de la distribution Exp, qui satisfont le critère des moindres carrés standard ($SLSC \leq 0,04$ (ce critère indiquant le degré d'adéquation)), sont adoptées. (Voir l'Annexe 6-1).

Tableau 3-2-8 Comparaison des résultats de calcul de la distribution des valeurs extrêmes
(Exp, Gumbel, SqrtEt, Gev)

Distribution des probabilités	SLSC	Pluies journalières probables (mm)		Erreur d'estimation		Remarques
		1/3	1/10	1/3	1/10	
Exp	0,033	85,9	114,2	3,8	7,9	
Gumbel	0,059	89,1	112,0	4,2	7,6	Exclu car SLSC > 0,04
SqrtEt	0,081	91,7	122,2	3,1	3,6	Exclu car SLSC > 0,04
Gev	0,041	88,1	111,9	3,6	7,5	Exclu car SLSC > 0,04

Source : Mission d'étude de la JICA.

④ Calcul de l'intensité des pluies

L'intensité des pluies de conception (T(hr) intensité maximale horaire des pluies) a été calculée à l'aide de la formule de Mononobe présentée ci-dessous, à partir de la probabilité triennale et décennale de pluie journalière calculée au paragraphe précédent. On en trouvera les résultats dans le Tableau 3-2-9.

$$T(\text{hr}) \text{ intensité maximale horaire des pluies } r_T(\text{mm/hr}) = \frac{R_{24}}{24} \left(\frac{24}{T}\right)^{2/3}$$

Dans laquelle

R_{24} : pluies journalières (mm/jour)

T : temps de concentration (h) . . . T = 5min = 0,08 h

Tableau 3-2-9 Intensité des pluies de conception

Période de retour	Pluies journalières (mm/jour)	Intensité des pluies (mm/h)	Remarques
Triennale	85,9	156,1	Évacuation des eaux à la surface et dans les talus de la route
Décennale	114,2	207,5	Installations d'évacuation des eaux pour la traversée de la ligne principale

Source : Mission d'étude de la JICA.

⑤ Calcul du débit de ruissellement

Le calcul du débit de ruissellement est réalisé à l'aide de la formule rationnelle ci-dessous :

$$Q = \frac{1}{3.6 \times 10^6} c \cdot r \cdot a$$

dans laquelle Q : débit de ruissellement (m³/s) c : coefficient de ruissellement

r : intensité des pluies de conception (mm/h) a : surface du bassin versant (m²)

Le débit de ruissellement est déterminé en multipliant par la surface de ruissellement le coefficient de ruissellement c, qui est classé en catégories ci-dessous selon l'état de la surface du sol :

Chaussées revêtues, accotements protégés, talus : 0,85
 Toits, ouvrages structurels : 0,85
 Terrains adjacents, zones de montagne, champs : 0,35

⑥ Calcul du débit d'écoulement

La vitesse d'écoulement est calculée à l'aide de la formule de Manning :

$$V = \frac{1}{n} \cdot R^{\frac{2}{3}} \cdot I^{\frac{1}{2}}$$

dans laquelle V : vitesse d'écoulement moyenne (m/s) R : rayon hydraulique (m), $R = A/S$
 I : pente n : coefficient de rugosité
 A : aire de la section transversale de l'écoulement (m²) S : périmètre mouillé (m)

Le débit d'écoulement est calculé à l'aide de la formule suivante :

$$Q = VA = \frac{1}{n} \cdot R^{\frac{2}{3}} \cdot I^{\frac{1}{2}} \cdot A$$

On notera que le coefficient de rugosité est fixé à 0,015 pour le béton coulé sur place dans les fossés latéraux et à 0,013 pour les ponceaux, et que l'aire de la section transversale de l'écoulement est prise en compte à 80 % dans la planification.

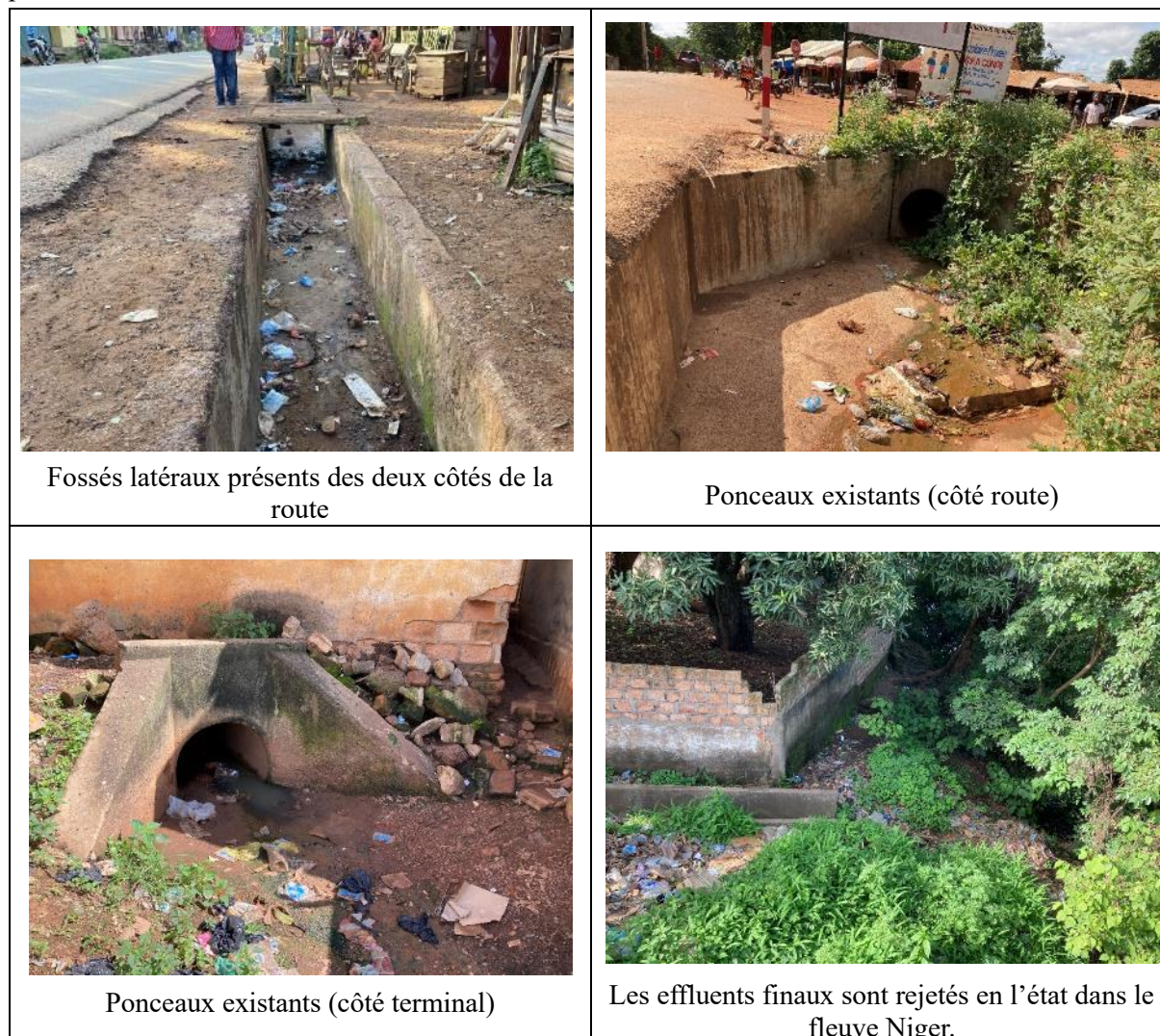
2) Côté rive ouest

① État présent

On trouvera à la Figure 3-2-27 des photos montrant le dispositif de drainage présent. Les eaux pluviales de la chaussée, des talus et du bassin versant environnant seront drainées en étendant les fossés latéraux qui collectent les eaux de surface sur les bords de la route actuelle côté rive ouest et en mettant en place au bord de la nouvelle route, au pied des talus, des fossés latéraux au moins équivalents à ceux déjà en place.

② Logique en matière de conception du drainage

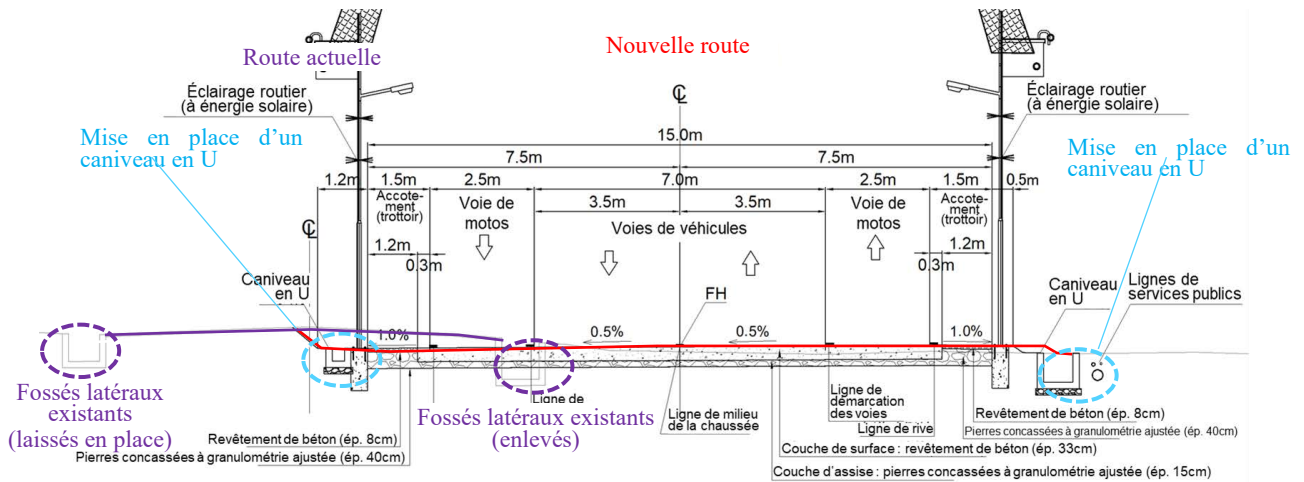
Les ponceaux existants qui conduisent actuellement les eaux de drainage de la surface de la route vers le fleuve Niger, seront enlevés car ils risquent d'être endommagés du fait de l'augmentation du trafic. Le flux final est actuellement rejeté tel quel dans le fleuve Niger, mais la mise en place de gabions permettra d'éviter l'affouillement en réduisant la force du courant.



Source : Mission d'étude de la JICA.

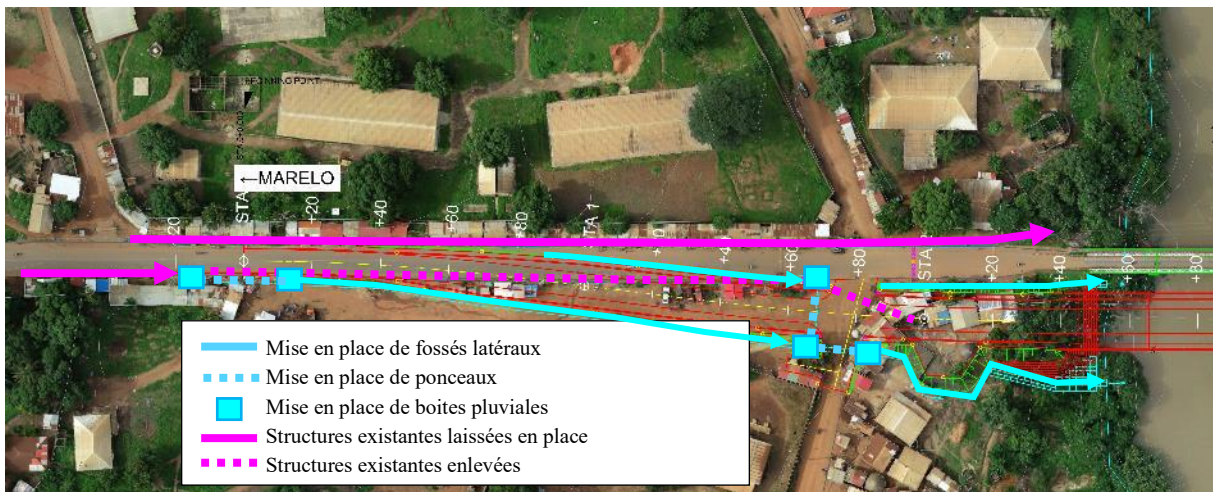
Figure 3-2-27 État du dispositif de drainage existant sur la rive ouest

Le drainage de la surface de la nouvelle route et d'une partie de la route existante se fera en collectant les eaux longitudinalement par des caniveaux en U, en mettant en place des boîtes pluviales à l'avant de la zone d'intersection et en évacuant l'eau vers le fleuve Niger par des ponceaux de la même façon qu'actuellement.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-28 Vue en section du drainage de la rive ouest

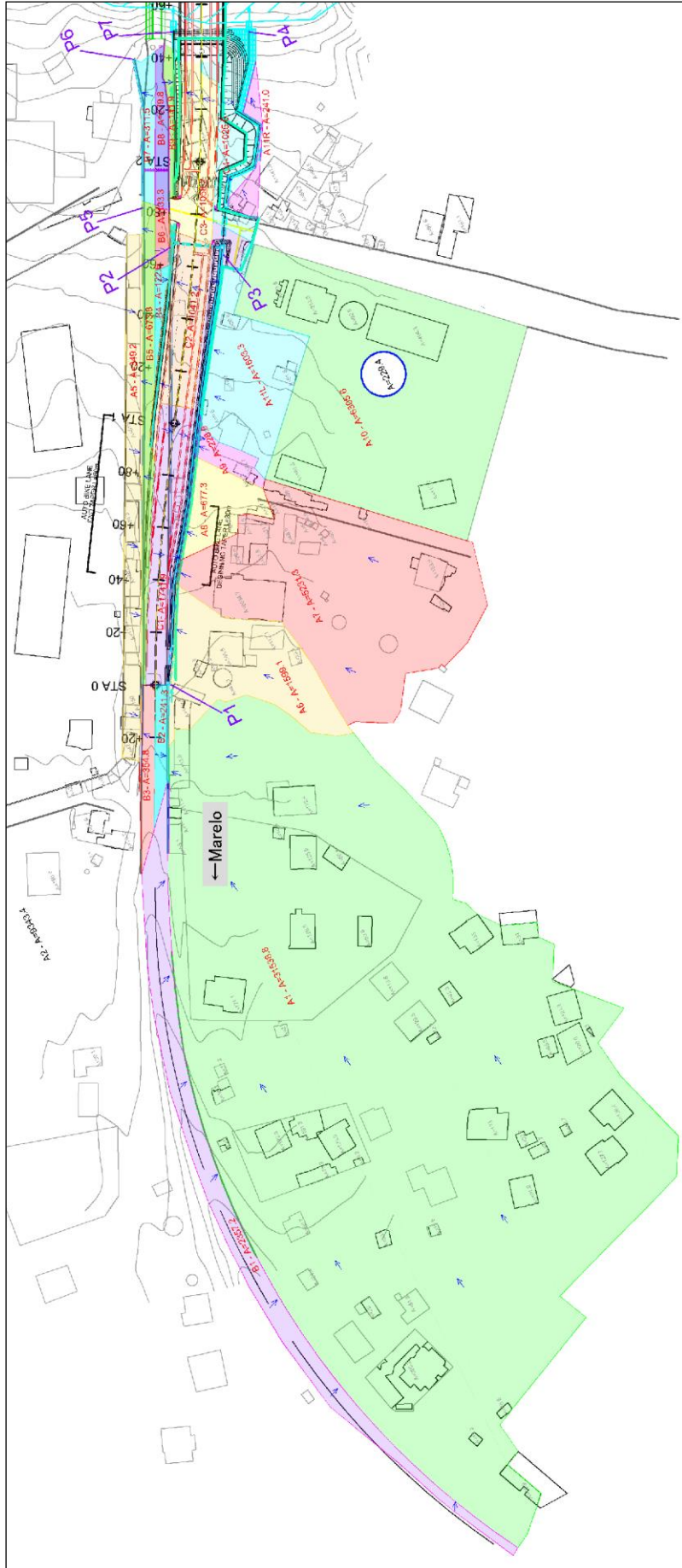


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-29 Vue en plan du drainage de la rive ouest

③ Surface de collecte des eaux pluviales

On trouvera à la Figure 3-2-30 la surface de collecte des eaux pluviales. Pour chaque ouvrage de drainage, un calcul de drainage été réalisé aux points P1 à P7, points auxquels le rapport Q/Q' , en d'autres termes le débit de ruissellement Q (la somme des eaux drainées dans le pourtour présumées s'écouler réellement) divisé par le débit d'écoulement Q' (le débit de drainage possible, déterminé à partir de la pente et de la section de drainage) est le plus important (le risque de débordement le plus élevé).



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-30 Surface de collecte des eaux pluviales de la rive ouest

④ Résultats des calculs de drainage

On trouvera les résultats des calculs de drainage dans les Tableau 3-2-10 et Tableau 3-2-11. (Pour plus de détails, voir l'Annexe 6-6)

Tableau 3-2-10 Calcul du drainage de la rive ouest (fossés latéraux)

Intensité de pluie de conception : I 156,1 mm/h

N° du point vérifié	Surface de collecte des eaux m ²	Débit de ruissellement Q (m ³ /sec)	Équipements de drainage	Coeff. de rugosité	Rayon hydraulique A/p (m)	Pente de drainage i (%)	Vitesse d'écoulement V (m ² /sec)	Débit d'écoulement Q*80 % (m ³ /sec)	Décision Q<Q':OK	Remarques
P1	37869,2	0,712	Caniveau 700 x700	0,015	0,215	2,60	3,86	1,514	OK	Fossé actuel
P2	1277,6	0,047	Caniveau 300 x300	0,015	0,092	1,00	1,36	0,098	OK	
P3	59062,5	1,152	Caniveau 700 x700	0,015	0,215	1,60	3,03	1,188	OK	
P4	60210,3	1,187	Caniveau 800 x800	0,015	0,246	1,00	2,62	1,341	OK	
P7	1509,7	0,056	Caniveau 300 x300	0,015	0,092	1,60	1,72	0,124	OK	
P5	2394,5	0,081	Caniveau 700 x700	0,015	0,215	1,00	2,40	0,939	OK	Fossé actuel
P6	2706,0	0,092	Caniveau 700 x700	0,015	0,215	1,00	2,40	0,939	OK	Fossé actuel

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 3-2-11 Calcul du drainage de la rive ouest (ponceaux)

Intensité de pluie de conception : I 207,5 mm/h

N° du point vérifié	Surface de collecte des eaux m ²	Débit de ruissellement Q (m ³ /sec)	Équipements de drainage	Coeff. de rugosité	Rayon hydraulique A/p (m)	Pente de drainage i (%)	Vitesse d'écoulement V (m ² /sec)	Débit d'écoulement Q*80 % (m ³ /sec)	Décision Q<Q':OK	Remarques
P1	37869,2	0,946	DP700	0,013	0,175	2,60	3,88	1,195	OK	
P2	39146,8	0,063	DP300	0,013	0,150	1,40	2,57	0,581	OK	
P3	96907,9	1,530	DP800	0,013	0,200	2,60	4,24	1,706	OK	

Source : Mission d'étude de la JICA.

3) Côté rive est

① État présent

La route actuelle sur la rive du côté est ne comporte aucun dispositif de drainage installé ni au sommet de talus ni au pied de talus, et le talus est recouvert de végétation naturelle. Comme le montre 2-2-2-2 (4), un bassin de rétention se trouve sur la rive du côté est, mais la montée du niveau d'eau et la vitesse de l'écoulement d'eau lors des précipitations sont très lentes, il n'est donc pas nécessaire de prendre des mesures pour le talus. Il est considéré que l'affouillement dû à la montée des eaux ne se produira pas.

② Concept de drainage

Le dispositif de drainage n'est pas prévu non plus sur le pied de talus de la nouvelle route.

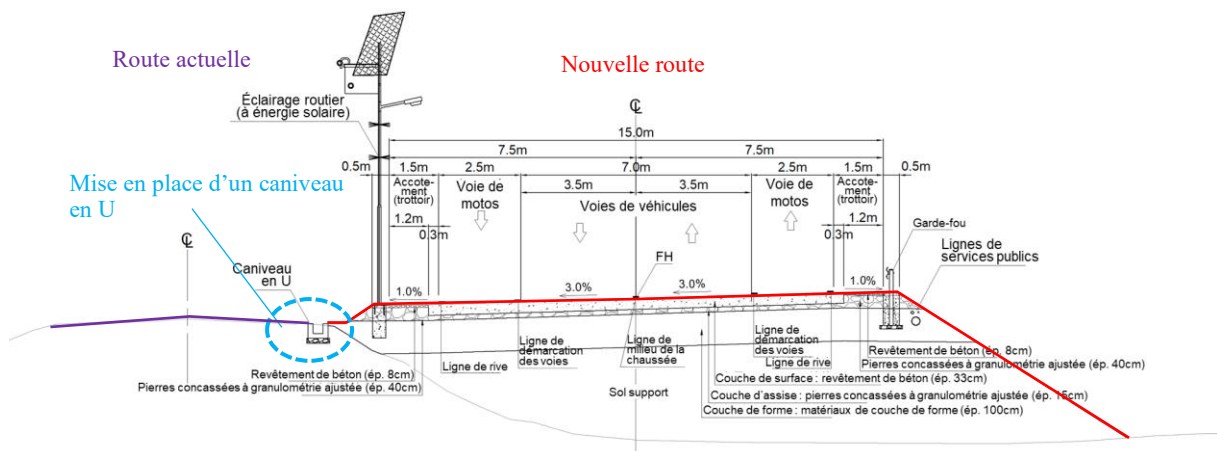
Un fossé en forme de U sera installé entre la route actuelle et la nouvelle route.

Tel qu'indiqué au « (7) Plan d'accès à l'exploitation agricole », pour les piétons qui utilisent l'escalier du côté nord pour accéder à l'exploitation agricole, un ponceau sera posé aux point de traverse pour assurer un passage praticable à pied sous forme d'une rampe (pente d'environ 12 %).



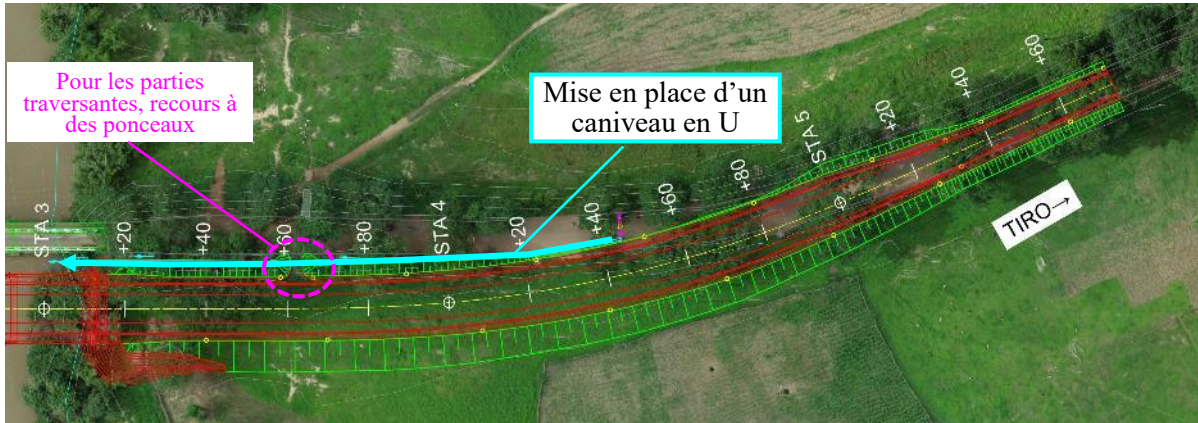
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-31 État du drainage de la rive est



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-32 Vue en section du drainage de la rive est

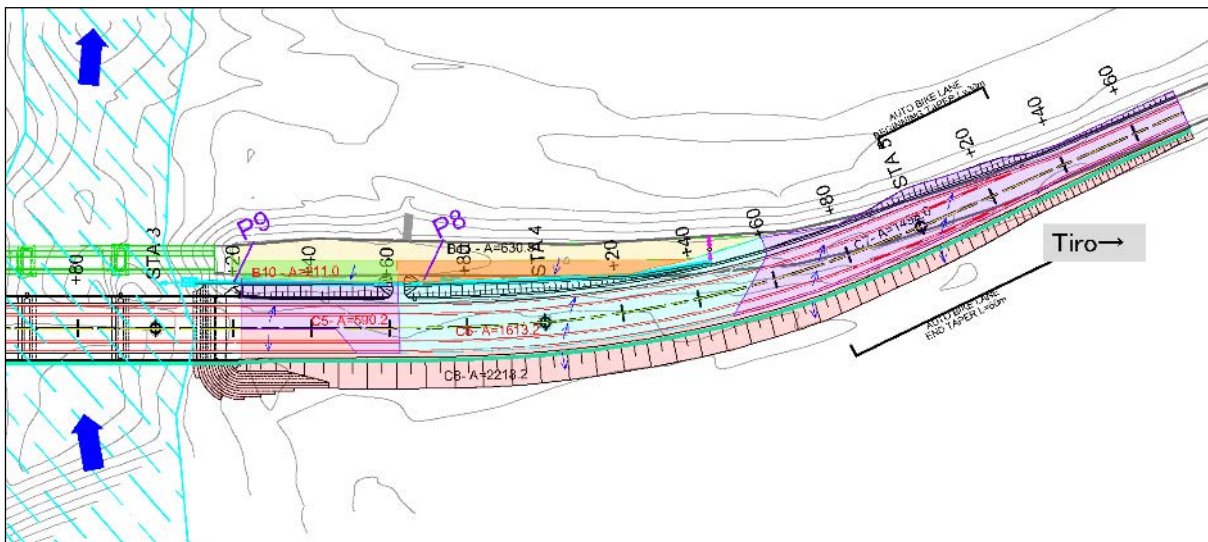


Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-33 Vue en plan du drainage de la rive est

③ Surface de collecte des eaux pluviales

On trouvera à la Figure 3-2-34 la surface de collecte des eaux pluviales :



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-34 Surface de collecte des eaux pluviales de la rive est

④ Résultats des calculs de drainage

On trouvera les résultats des calculs de drainage dans les Tableau 3-2-12 et Tableau 3-2-13. (Pour plus de détails, voir l'Annexe 6. Résultats des calculs de drainage)

Tableau 3-2-12 Calcul du drainage de la rive est (fossés latéraux)

Intensité de pluie de conception : I 156,1 mm/h

N° du point vérifié	Surface de collecte des eaux m ²	Débit de ruissellement Q (m ³ /sec)	Équipements de drainage	Coeff. de rugosité	Rayon hydraulique A/p (m)	Pente de drainage i (%)	Vitesse d'écoulement V (m ² /sec)	Débit d'écoulement Q'*80 % (m ³ /sec)	Décision Q<Q':OK	Remarques
P8	1908,0	0,070	Caniveau en U 300 x300	0,015	0,092	0,67	1,11	0,080	OK	
P9	2725,8	0,100	Caniveau en U 300 x300	0,015	0,092	1,10	1,43	0,103	OK	

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 3-2-13 Calcul du drainage de la rive est (ponceaux)

Intensité de pluie de conception : I 207,5 mm/h

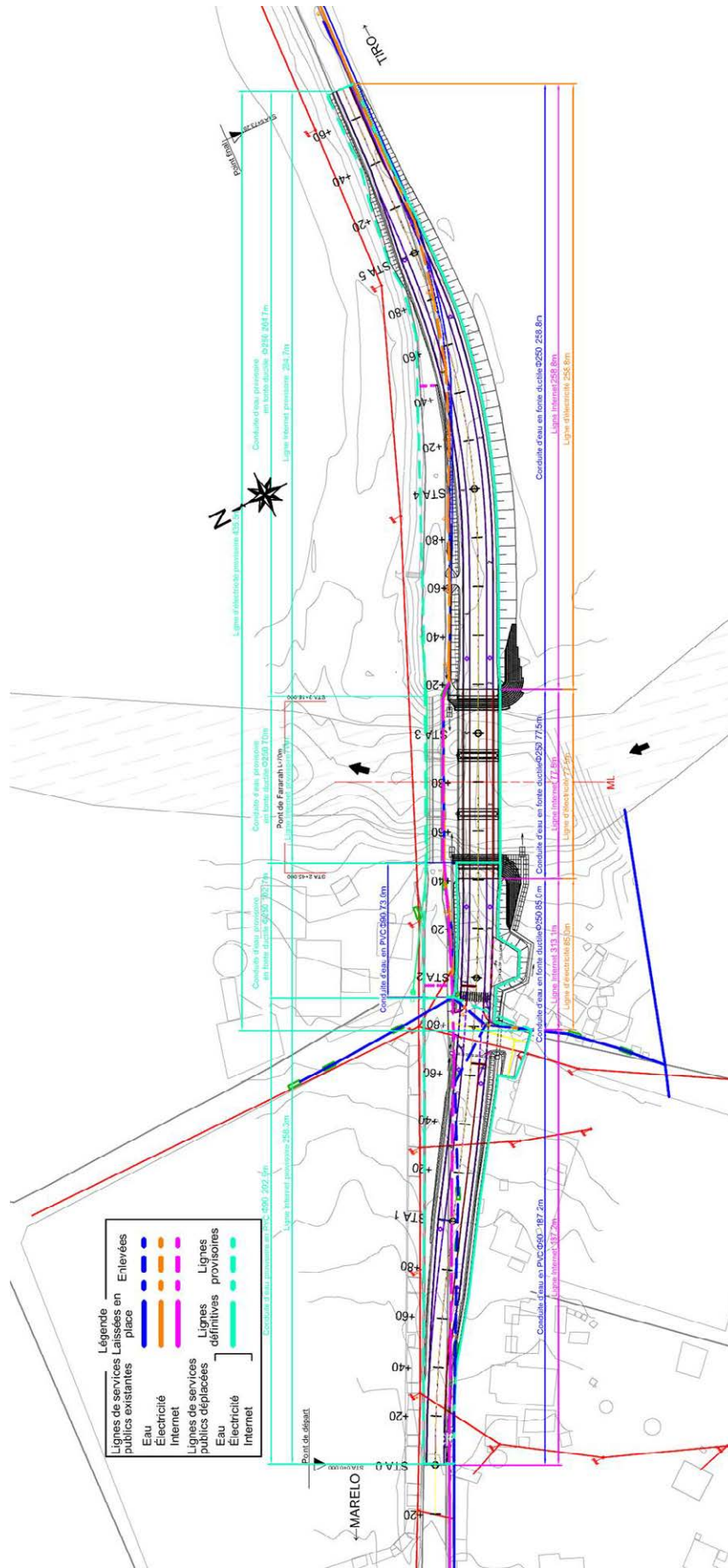
N° du point vérifié	de collecte des eaux m ²	Débit de ruissellement Q (m ³ /sec)	Équipements de drainage	Coeff. de rugosité	Rayon hydraulique A/p (m)	Pente de drainage i (%)	Vitesse d'écoulement V (m ² /sec)	Débit d'écoulement Q*80 % (m ³ /sec)	Décision Q<Q':OK	Remarques
P8	1908,0	0,093	DP300	0,013	0,150	1,00	2,17	0,491	OK	

Source : Mission d'étude de la JICA.

(10) Plan de déplacement des lignes de services publics

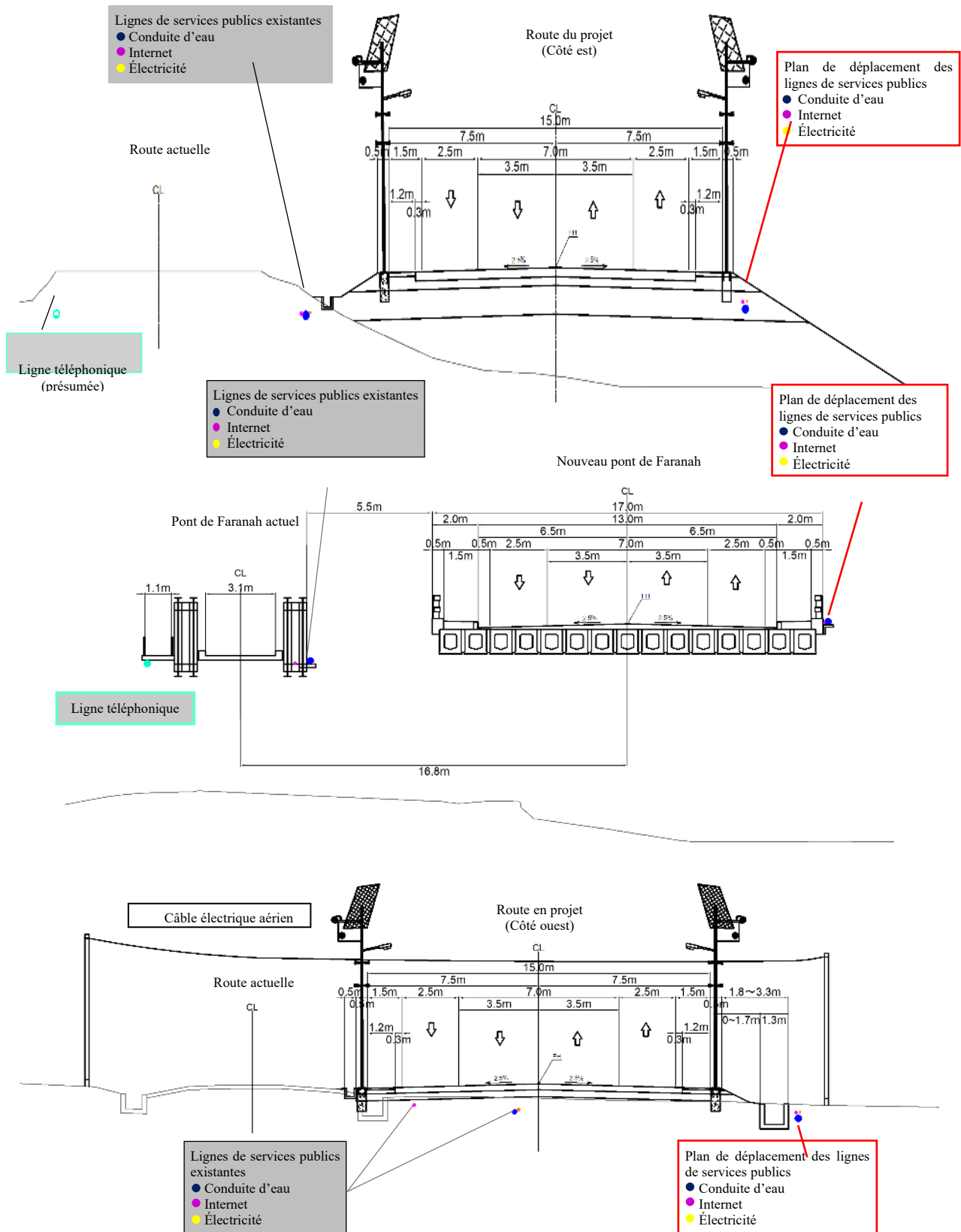
1) Disposition actuelle des lignes de services publics et projet de plan de déplacement

Le Ministère des Infrastructures et des Transports (ci-après dénommé « MIT »), qui a précédé l'actuel Ministère des Infrastructures et des Travaux publics et la Mission d'étude de la JICA se sont concertés sur le déplacement des lignes de services publics existants (électricité, eau et câbles internet (fibre optique)) et la nécessité de déplacer ces lignes de services publics a été confirmée dans le cadre de l'étude sur place. Des concertations ont également eu lieu avec le ministère de l'Information et de la Communication (ci-après dénommé « MIC ») et la Société des eaux de Guinée (SEG), dans le cadre desquelles la nécessité d'un déplacement afin d'assurer l'accessibilité pour les futures opérations de maintenance a également été confirmée. On trouvera ci-dessous le plan d'implantation et de déplacement des lignes de services publics :



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-35 Disposition des lignes de services publics, projet de plan de déplacement vue en plan



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-36 Disposition des lignes de services publics, projet de plan de déplacement
Vue en section

2) Examen de la nécessité de déplacements et de déplacements provisoires

Pour les raisons exposées ci-dessous, il est très difficile de continuer à utiliser les lignes de services publics existantes après la mise en service de la nouvelle route et pendant la période des travaux (et d'éviter les déplacements provisoires) en réalisant des travaux de protection de ces lignes, et, pour cette raison, il sera procédé au déplacement des lignes de services publics existantes ainsi qu'à un déplacement provisoire en dehors de la zone affectée par les travaux durant la période des travaux.

① Conduite d'eau

Il s'agit de la seule conduite d'eau menant de la station de traitement de l'eau à la ville de Faranah et elle doit être mise dans une situation qui permette une restauration rapide en cas d'endommagement ou de fuite, ainsi que sa maintenance au quotidien. Il faut éviter de la poser dans la zone affectée par les travaux pendant la durée des travaux ainsi que sous le revêtement de béton (protection) après la mise en service de la nouvelle route.

② Ligne électrique

Elle alimente en électricité la station de traitement de l'eau et doit être mise dans une situation qui permette une restauration rapide en cas d'endommagement ou de panne, ainsi que sa maintenance au quotidien. Il faut éviter de la poser dans la zone affectée par les travaux pendant la durée des travaux ainsi que sous le revêtement de béton (protection) après la mise en service de la nouvelle route.

En outre, les câbles ne sont pas dans une gaine, etc. et peuvent être endommagés lors de leur mise en protection. Par ailleurs, le gestionnaire souhaite que cette ligne soit déplacée vers la partie nouvellement aménagée.

③ Ligne Internet

Elle sert à assurer la connexion à Internet dans la zone urbaine de Faranah et doit être mise dans une situation qui permette une restauration rapide en cas d'endommagement ou de panne, ainsi que sa maintenance au quotidien. De plus, partant du fait que les câbles à fibres optiques sont très fragiles en raison de leurs caractéristiques et peuvent être endommagés lors de leur mise en protection, il faut éviter de les poser dans la zone affectée par les travaux pendant la durée des travaux ainsi que sous le revêtement de béton (protection) après la mise en service de la nouvelle route.

3) Prise en charge des coûts et procédure de déplacement

Étant donné qu'il est plus efficient de poser les principales lignes de services publics dans la partie route (en particulier dans la zone du remblai côté est) au fur et à mesure de l'avancement des travaux, des gaines pour l'électricité et l'internet et des conduites principales (tubes en PVC de 90 mm de diamètre, conduites en fonte de 250 mm de diamètre) pour l'eau seront posées dans le cadre de la coopération financière non remboursable. Cela étant, les matériaux nécessaires au déplacement (tuyaux de gaine, conduites d'eau de différentes sortes, autres accessoires, etc.) seront à la charge du Gouvernement guinéen.

Voici quelles seront la procédure de déplacement et la prise en charge des coûts :

- ① Préalablement aux travaux routiers, des lignes de services publics provisoires seront mises en place par dérivation hors de la zone des travaux aux frais du Gouvernement guinéen (à la charge de la Partie guinéenne).

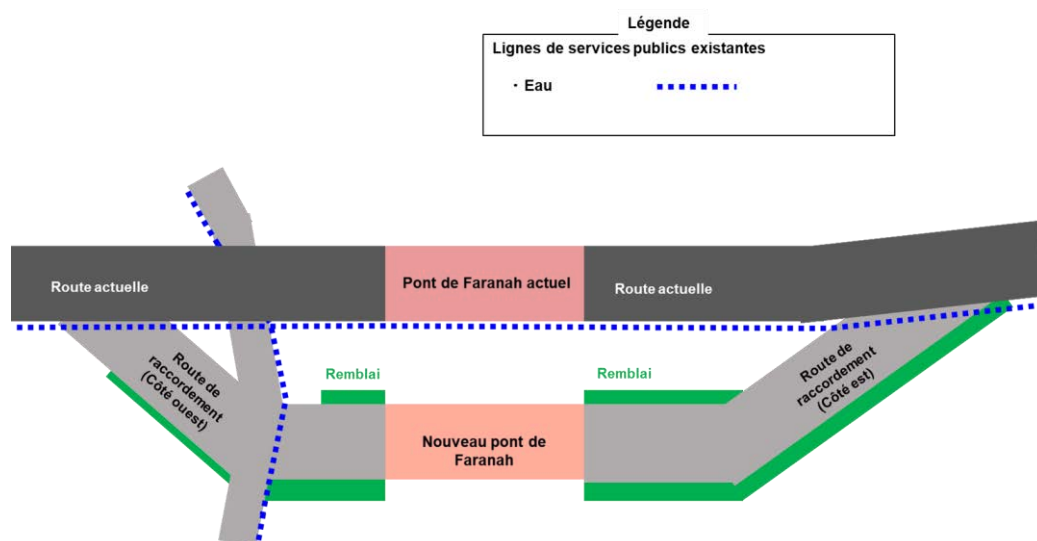
- ② Les lignes de services publics existants qui affectent la mise en œuvre du Projet seront retirées (à la charge de la Partie guinéenne).
- ③ Les lignes définitives de services publics seront mises en place au fur et à mesure de l'avancement des travaux du pont et de la route (gaines pour l'électricité et l'internet, conduites principales pour l'eau) (à la charge de la Partie japonaise).
- ④ Les câbles d'électricité et d'internet seront posés dans les gaines (à la charge de la Partie guinéenne).
- ⑤ Les lignes de services publics définitives seront connectées aux lignes existantes (à la charge de la Partie guinéenne).
- ⑥ Les lignes de services publics provisoires seront enlevées (à la charge de la Partie guinéenne).

La ligne téléphonique côté nord du pont sera conservée car elle ne se trouve pas dans la zone affectée par les travaux. On trouvera dans le tableau suivant les quantités estimées et les projets de plans de déplacement :

Tableau 3-2-14 Quantités estimées pour le déplacement des lignes de services publics

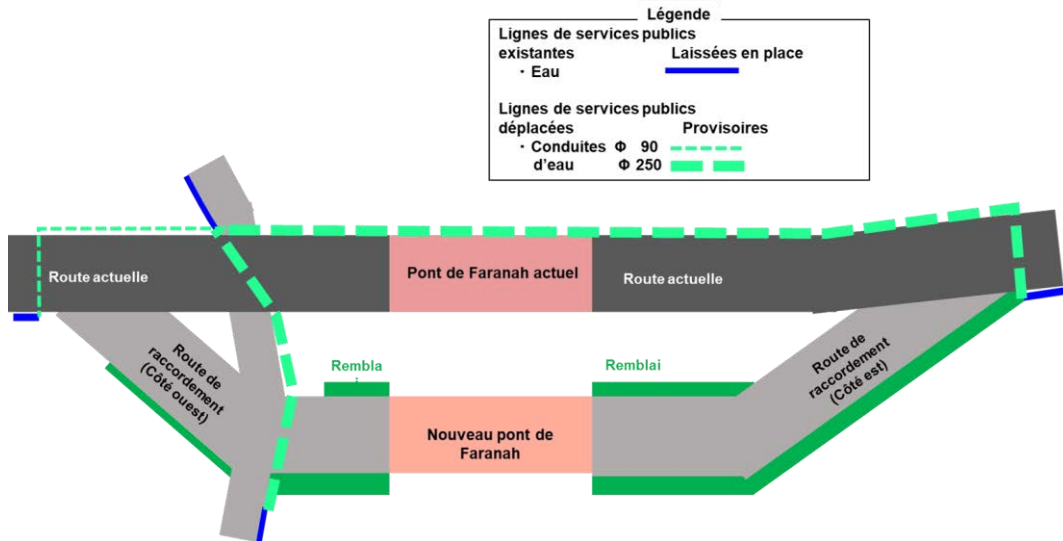
Catégorie	Norme	Unité	Quantité déplacée			Total
			Ouest	Accolé au pont	Est	
Longueur de déplacement de ligne (lignes provisoires)	Eau Conduites en fonte ø 250	m	102,7	70,0	264,7	437,40
	Eau PVC ø 90	m	202,9	0	0	202,90
	Électricité	m	102,7	70,0	264,7	437,40
	Internet	m	258,3	70,0	264,7	593,00
Longueur de déplacement de ligne (lignes définitives)	Eau Conduites en fonte ø 250	m	85,0	77,5	258,8	421,30
	Eau PVC ø 90	m	260,2	0	0	260,20
	Électricité	m	85,0	77,5	258,8	421,30
	Internet	m	272,2	77,5	258,8	608,50

Source : Mission d'étude de la JICA.



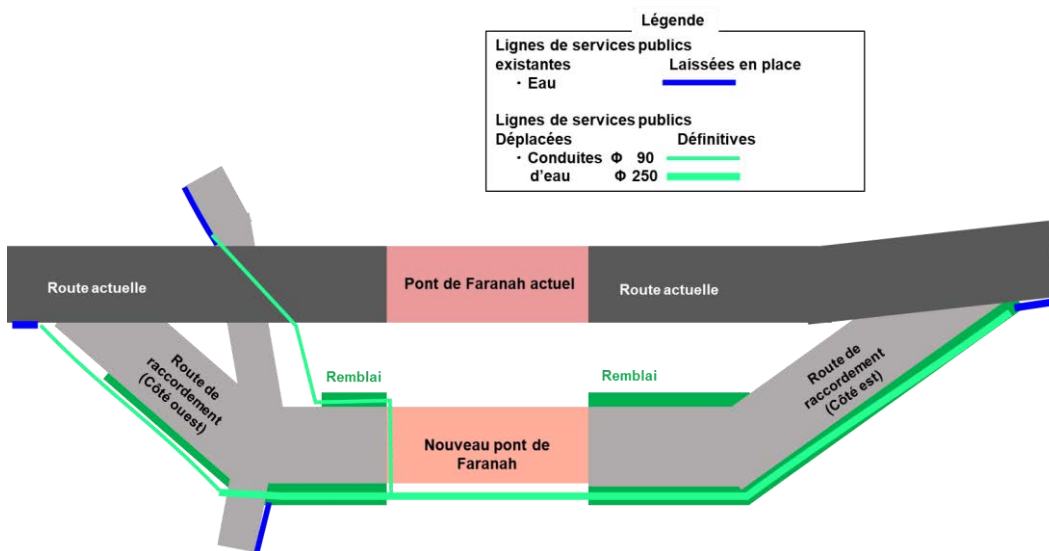
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-37 Vue schématique de la procédure de déplacement des conduites d'eau (état actuel)



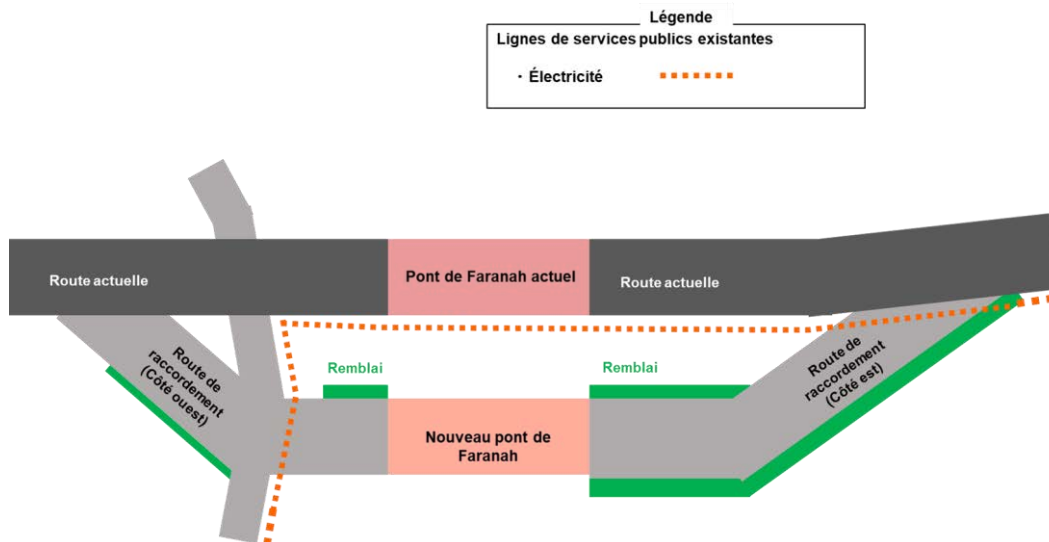
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-38 Vue schématique de la procédure de déplacement des conduites d'eau (déplacement provisoire)



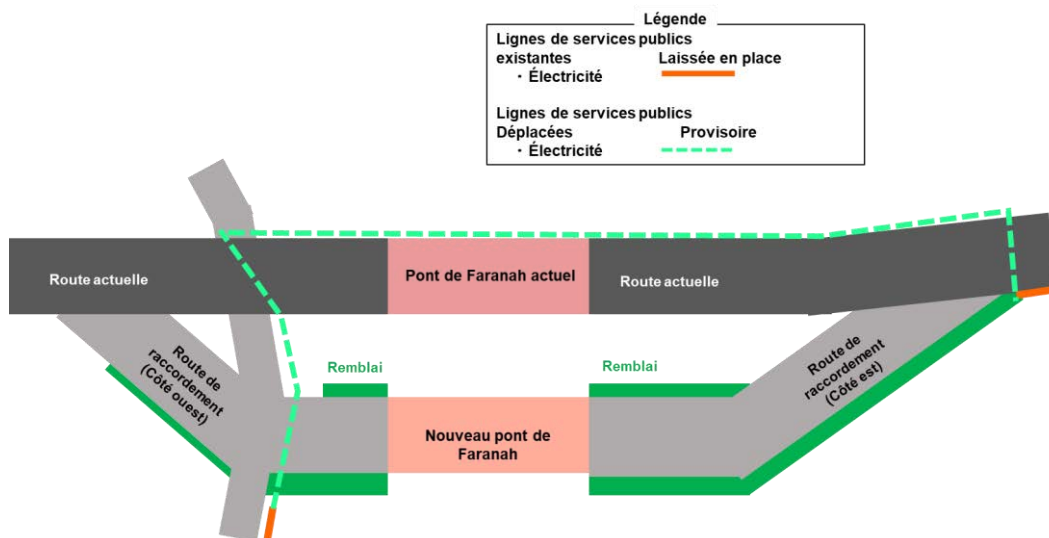
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-39 Vue schématique de la procédure de déplacement des conduites d'eau (déplacement définitif)



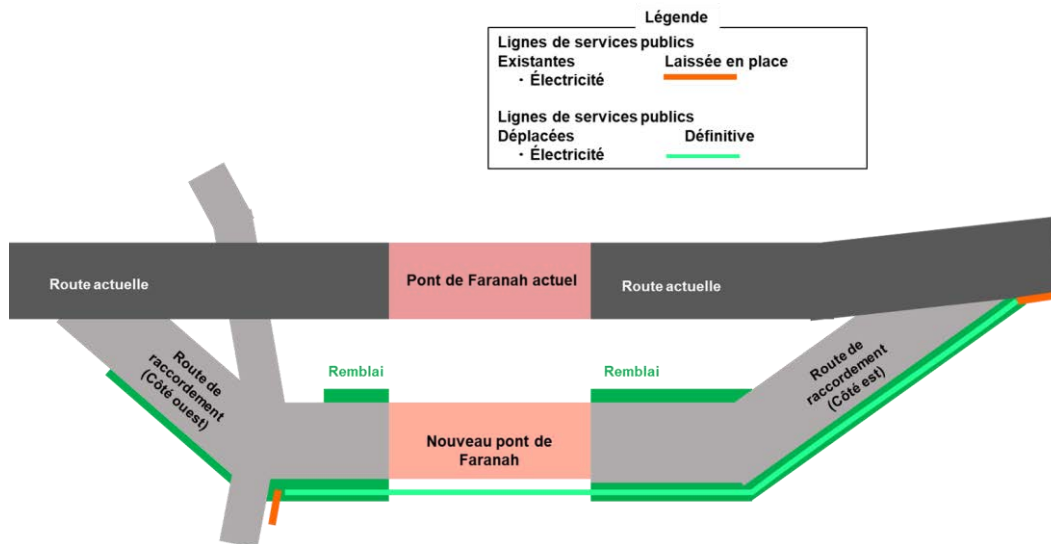
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-40 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne électrique (état actuel)



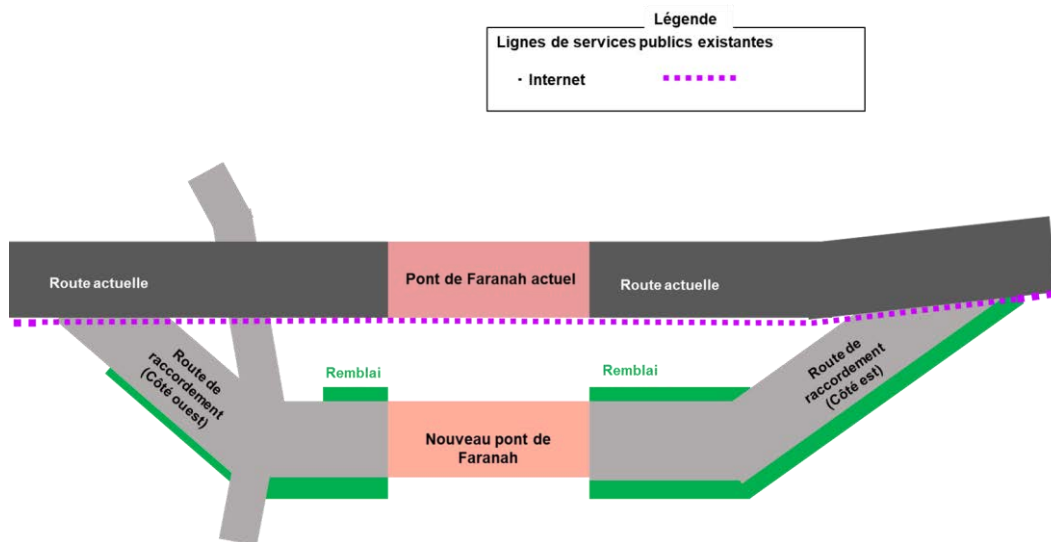
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-41 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne électrique (déplacement provisoire)



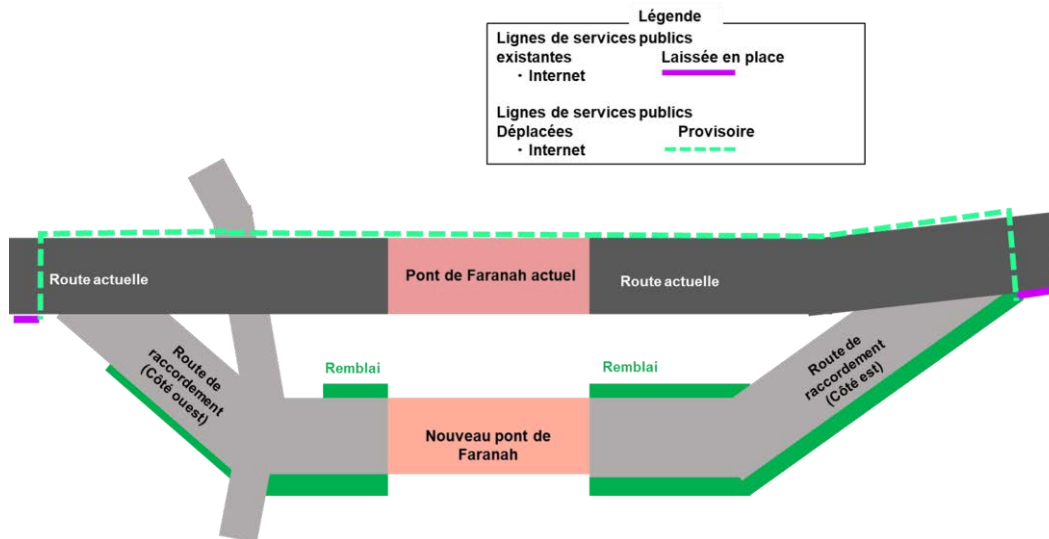
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-42 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne électrique (déplacement définitif)



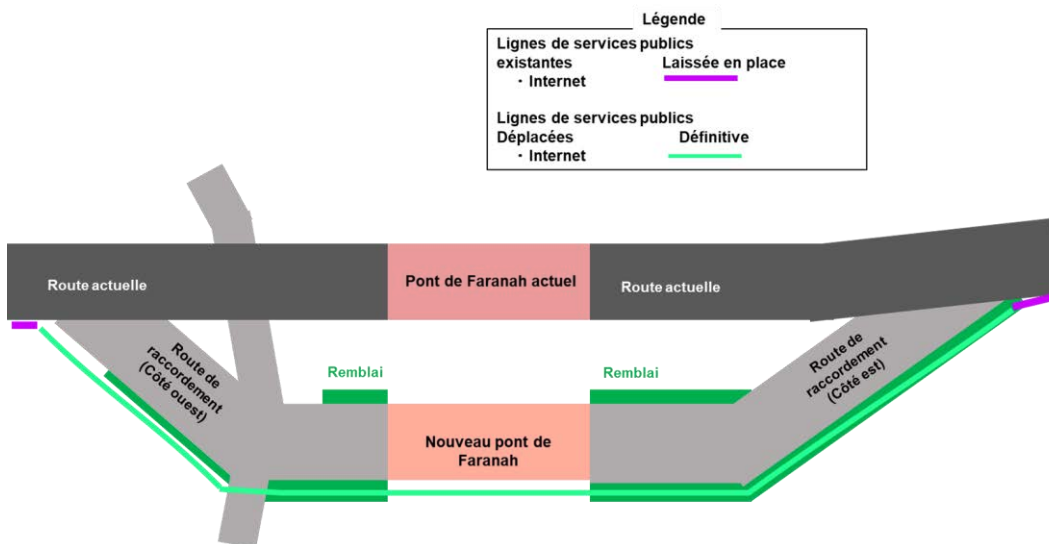
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-43 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne Internet (état actuel)



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-44 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne Internet (déplacement provisoire)



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-45 Vue schématique de la procédure de déplacement de la ligne Internet (déplacement définitif)

4) Dispositif de mise en œuvre du déplacement des lignes de services publics côté guinéen

Sachant que les lignes à déplacer sont gérées par trois entités différentes, et que les déplacements doivent être achevés dans un temps limité, il faut procéder aux travaux de déplacement de façon efficiente. Par conséquent, le dispositif de mise en œuvre côté guinéen sera tel que l'agence de mise en œuvre du Projet, la DNI, en tant qu'organisme de supervision et de coordination, mènera les travaux de déplacement des lignes en dirigeant les trois entités.

5) Responsabilité en matière de malfaçons

On trouvera ci-dessous la répartition des responsabilités en matière de malfaçons survenues à chaque étape des travaux de déplacement des lignes :

Tableau 3-2-15 Répartition des responsabilités en matière de malfaçons

Catégorie de travaux de déplacement	Responsabilité en matière de malfaçons
① Pose de lignes provisoires dérivées	Partie guinéenne
② Enlèvement des lignes existantes	Partie guinéenne
③ Pose des lignes définitives (matériaux fournis par la Guinée)	Partie japonaise
④ Pose des câbles d'électricité et d'internet dans les gaines	Partie guinéenne
⑤ Connexion des lignes définitives aux lignes existantes	Partie guinéenne
⑥ Enlèvement des lignes provisoires	Partie guinéenne

Source : Mission d'étude de la JICA.

6) Risques liés au déplacement des lignes de services publics

Le déplacement des lignes de services publics (en particulier, la mise en place de lignes provisoires dérivées et l'enlèvement des lignes existantes) est un sujet important qui déterminera si les travaux du Projet peuvent commencer et s'ils peuvent être achevés dans les délais. Ces déplacements de lignes induisant divers risques, on trouvera dans le tableau ci-dessous les principaux risques envisagés présentement et les mesures pour y remédier.

Tableau 3-2-16 Principaux risques dans la mise en œuvre des déplacements de lignes et mesures pour y remédier

Risques envisagés	Évaluation des risques			Mesure en réponse
	Possibilité	Impact		
		Calendrier	Coût du projet	
Un accord sur le déplacement n'est pas obtenu des gestionnaires des différents services publics.	Faible	Grand	Moyen	À l'occasion de la conception détaillée, le MITP et le consultant* ¹ se concertent à nouveau avec les gestionnaires des différents services publics et parviennent à un accord.
Les coûts des déplacements dépassent le budget initial.	Moyenne	Moyen	Grand	Les gestionnaires des différents services publics, procédant à une estimation des coûts fondée sur les prix en vigueur, assurent également des provisions suffisantes pour faire face à des circonstances imprévues.
Le budget pour la mise en œuvre des déplacements n'est pas assuré.	Grande	Grand	Grand	Le consultant et le bureau local de la JICA en Guinée vérifient auprès du MITP l'état de prise en compte budgétaire.

Risques envisagés	Évaluation des risques			Mesure en réponse
	Possibilité	Impact		
		Calendrier	Coût du projet	
Les périodes de mise en œuvre des différents travaux de déplacement se chevauchent.	Moyenne	Moyen	Faible	Le MITP se consulte avec les gestionnaires des différents services publics concernés et coordonne le processus de mise en œuvre des différents déplacements.
De nouvelles lignes de services publics à déplacer sont découvertes.	Faible	Grand	Moyen	À l'occasion de la conception détaillée, le consultant procède à une nouvelle étude sur place et vérifie ce qu'il en est auprès des gestionnaires des différents services publics.
Un matériel erroné est fourni pour le déplacement définitif des lignes de services publics.	Moyenne	Moyen	Moyen	L'entrepreneur des travaux ^{※2} , en concertation avec les gestionnaires des différents services publics à propos des matériaux fournis, décide de leurs spécifications et de leurs quantités, et procède également à une inspection à la réception des matériaux livrés.
Les matériaux fournis pour le déplacement définitif des lignes de services publics sont volés.	Moyenne	Moyen	Moyen	L'entrepreneur des travaux stocke de façon appropriée les différents matériaux livrés dans le site des travaux et prend des mesures pour prévenir les vols.
Les normes de pose ou de mise en place des différents services publics ne sont pas respectées.	Faible	Faible	Faible	L'entrepreneur des travaux se conforme aux normes de pose ou de mise en place des différents services publics et, si nécessaire, demande leur présence au moment des travaux.
Il n'est pas possible de faire passer les câbles dans les gaines d'électricité et d'Internet déplacées.	Faible	Faible	Faible	Le consultant prévoit la mise en place de trous de visite aux endroits appropriés et l'entrepreneur réalise bien les travaux en veillant à ne pas endommager les gaines.
Des fuites se produisent dans les conduites d'eau déplacées.	Faible	Faible	Faible	L'entrepreneur des travaux inspecte lors de leur réception les matériaux à utiliser et exécute les travaux de façon appropriée.
Lors de l'enlèvement des lignes provisoires après la fin des travaux, les installations construites dans le cadre du Projet sont endommagées.	Faible	Faible	Faible	Le consultant se consulte avec les gestionnaires des différents services publics et établit un plan de déplacement provisoire dans une zone ou un endroit n'exerçant pas d'impact.

N.B.) ※1 : Le consultant est chargé de la vérification diligente du Projet et de la supervision des travaux.

※2 : Entrepreneur de travaux qui réalise les travaux du Projet

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA

3-2-2-3 Conception du revêtement

(1) Critères d'examen

1) Projection des volumes de trafic futurs

Suite à la projection de la demande de trafic futur, la conception du revêtement sera effectuée en utilisant notamment les volumes de trafic futurs calculés sur la base des taux d'augmentation médians estimés. La durée de vie maximale de conception du revêtement est de 20 ans. La chaussée s'achèvera et sera mis en service en 2027.

Tableau 3-2-17 Projection des volumes de trafic futur

Catégorie de véhicule	Taux d'augmentation annuel moyen (%)			Projection 2027 (véhicule/jour)			Projection 2047 (véhicule/jour)		
	inférieur	médiane	supérieur	inférieur	médiane	supérieur	inférieur	médiane	supérieur
Moto	4,09%	4,92%	5,76%	13 591	14 145	16 923	30 299	36 993	45 093
Véhicule léger	4,09%	4,56%	5,03%	1 454	1 488	1 680	3 243	3 629	4 059
Camion léger	4,09%	4,17%	4,26%	138	139	129	308	314	320
Car / bus	3,85%	2,98%	2,11%	26	25	24	55	45	36
Poids lourd / camion remorque	3,85%	5,96%	8,08%	317	350	380	675	1 116	1 828
Total	-	-	-	15 526	16 146	19 135	34 579	42 096	51 337

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Ensuite, les poids lourds / remorques mentionnés dans le Tableau 3-2-17 ci-dessus ont été classés par le nombre d'essieux, selon la proportion du nombre des véhicules constatée dans les études du poids à l'essieu menées le 8 et le 9 juin 2021. La projection des volumes de trafic futurs sur les 20 ans à partir de 2027 est présentée ci-dessous.

Tableau 3-2-18 Projection des volumes de trafic classé par le nombre d'essieux

Unité : véhicule/jour

Année	Année consécutive	Moto	Véhicule léger	Camion léger	Car / bus	2 essieux	3 essieux	4 essieux	5 essieux	6 + essieux	Total
2027	1	14 145	1 488	139	25	39	43	35	166	68	16 146
2028	2	14 841	1 555	144	26	41	46	37	176	72	16 938
2029	3	15 572	1 626	150	26	44	48	39	186	76	17 768
2030	4	16 339	1 700	157	27	46	51	42	197	81	18 640
2031	5	17 143	1 778	163	28	49	54	44	209	85	19 554
2032	6	17 988	1 859	170	29	52	57	47	222	91	20 513
2033	7	18 873	1 944	177	30	55	61	49	235	96	21 520
2034	8	19 803	2 032	185	30	58	64	52	249	102	22 576
2035	9	20 778	2 125	192	31	62	68	55	264	108	23 684
2036	10	21 801	2 222	200	32	66	72	59	279	114	24 846
2037	11	22 875	2 323	209	33	69	77	62	296	121	26 065
2038	12	24 001	2 429	217	34	74	81	66	314	128	27 345
2039	13	25 183	2 540	226	35	78	86	70	332	136	28 687
2040	14	26 423	2 656	236	36	83	91	74	352	144	30 095
2041	15	27 724	2 777	246	37	88	97	79	373	153	31 573
2042	16	29 089	2 904	256	39	93	102	83	395	162	33 123
2043	17	30 522	3 036	267	40	98	109	88	419	171	34 749
2044	18	32 025	3 174	278	41	104	115	93	444	181	36 456
2045	19	33 602	3 319	289	42	110	122	99	470	192	38 246
2046	20	35 257	3 470	301	43	117	129	105	498	204	40 125
Total		525 349	53 479	4 816	779	1 453	1 602	1 331	6 167	2 528	478 617

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

2) Résultat des études du poids à l'essieu

Le résultat des études du poids à l'essieu est présenté dans la section 3-2-2-3 (1) 2). Les véhicules du type T11S3 y occupent la moitié des véhicules passant sur le pont de Faranah, et il a été constaté des cas de surcharge de 6 tonnes en moyenne par rapport au poids autorisé.

3) Liste des critères d'examen

Il a été calculé des facteurs de la charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip par véhicule, un des principaux critères d'examen de la structure du revêtement de la chaussée, sur la base des résultats de l'étude du poids à l'essieu menées aux alentours du pont de Faranah. Les critères d'examen sont présentés dans le Tableau 3-2-20 ci-dessous, et les facteurs calculés de la charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip dans le Tableau 3-2-21. Par ailleurs, la structure de revêtement de chaussée est classée en 2 types par le poids à l'essieu accumulé de 13t (EE13T) selon les normes nationales guinéennes, comme le présente le tableau ci-dessous.

Tableau 3-2-19 Normes nationales guinéennes de la structure de revêtement de chaussée classés par le poids à l'essieu accumulé

Classes de types de revêtement	T2	T3	Notes
Poids à l'essieu accumulé 13T (EE13T)	$5 \times 10^5 \leq T < 1.5 \times 10^6$	$5 \times 10^6 \leq T < 4 \times 10^6$	
Couche de surface	5 cm	5 cm	Béton bitumineux
Couche de base	15 cm	20 cm	Pierre concassée
Couche de fondation	20 cm	20 cm	Gravier de latérite

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Or, les normes nationales de conception mentionnées ci-dessus ne stipulent pas la durée de vie de conception pour les types de poids à l'essieu accumulé 13T. En outre, comme on le notera ci-dessous, le pourcentage des véhicules surchargés étant très important et de ce fait la charge cumulative par essieu pendant la durée de vie de 10 ans calculée sur la base des résultats de l'étude du poids à l'essieu s'élevant à $13,2 \times 10^6$, ces normes ne peuvent donc pas s'appliquer au tronçon de conception examiné ici. Par conséquent, la présente conception adoptera un calcul de conception selon le « Guide de conception des structures de chaussée » (*Guide for Design of Pavement Structure 1993*) de l'*American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)*, où la charge cumulative par essieu de 13T sera calculé par approximation à partir de son rapport à la charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip (18 kip \approx 9 ton) accumulée ($: 19,07 \times 10^6$).

Tableau 3-2-20 Critères d'examen

① Normes de conception : - le « Guide de conception des structures de chaussée » (<i>Guide for Design of Pavement Structure 1993</i>), AASHTO
② Type de revêtement : - Le type de revêtement adéquat sera sélectionné à travers une comparaison entre le revêtement en béton bitumineux et le revêtement en béton.
③ Facteur de la charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip par véhicule : - Il sera calculé sur la base des résultats de l'étude du poids à l'essieu menée aux alentours du pont de Faranah (voir le Tableau 3-2-21).
④ Durée de vie de conception : - Revêtement en béton bitumineux : 10 ans (2027-2036) - Revêtement en béton : 20 ans (2027-2046)
⑤ Fiabilité : - 90% (Valeur standard pour les artères urbaines selon l'AASHTO)
⑥ Charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip accumulée obtenue après calcul : - Revêtement en béton bitumineux : $19,07 \times 10^6$ - Revêtement en béton : $88,55 \times 10^6$

- ⑦ Matériaux de revêtement :
- Revêtement en béton bitumineux :
 Matériau de la couche de surface / de liaison : béton bitumineux chauffé
 Matériau de la couche de base : gravier à taille ajustée (CBR > 80) (CBR : indice de portance d'un sol)
 Matériau de la couche de fondation : pierre concassée (pierre concassée, CBR > 30)
 - Revêtement en béton :
 Plancher en béton : béton ordinaire
 Matériau de la couche d'assise : gravier à taille ajustée (CBR > 80)
- ⑧ CBR pour la conception de la plate-forme :
- La conception sera réalisée avec le CBR de conception = 20, sur la base des résultats de l'essai CBR à l'emplacement actuel ainsi que des résultats des essais en laboratoire de matériau de remblai collecté au banc d'emprunt.

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 3-2-21 Facteur de la charge équivalente par essieu simple de 18 kip par catégorie de véhicule

Facteur de conversion équivalent 18 kip ESAL	Type de revêtement	Gros véhicule / Remorque				
		2 essieux	3 essieux	4 essieux	5 essieux	6 essieux ou plus
	AC	11,21	8,39	20,42	28,65	10,60
	Co	16,02	15,74	41,91	44,04	24,84

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

(2) Examen des différents types de revêtement

1) Calcul de la structure de revêtement

① Conception du revêtement en béton bitumineux

$$\log_{10} W_{18} = Z_R * S_0 + 9.36 * \log_{10} (SN + 1) - 0.20 + \frac{\log_{10} \frac{\Delta PSI}{(4.2 - 1.5)}}{0.4 + \frac{1094}{(SN + 1)^{5.19}}} + 2.32 * \log_{10} M_R - 8.07$$

W18 : Nombre de passages de charge à l'essieu équivalent à un essieu de 18kip (=8,2t) pendant la période de service

ZR : Coefficient de fiabilité (correspond à la probabilité de fiabilité ; 80 à 99% pour les artères urbaines)

S₀ : Ecart type global (en général 0,45 pour le revêtement de sol souple)

SN : Nombre structural de revêtement = a₁*D₁+a₂*m₂*D₂+a₃*m₃*D₃

(a : coefficient de matériau de chaque couche, m : coefficient de drainage, D : épaisseur)

MR : Module résilient de la plate-forme (module d'élasticité = CBR x 1 500 (psi))

ΔPSI : Différence entre la valeur initiale lors de la mise en service (P_o) et la valeur de la fin de période de conception (P_t) de l'indice d'état de fonctionnement de revêtement (*Pavement Serviceability Index*)

(ex. : quand P_o = 4,2 et P_t = 2,5, alors P_o - P_t = 1,7)

L'épaisseur de la structure de revêtement qui correspond au SN obtenu ci-dessus sera calculé à partir des éléments ci-dessous.

【Coefficient de matériau de chaque couche】

a1 = 0,44 (couche de surface / couche de base en béton bitumineux)

a2 = 0,14 (matériau graveleux de la couche de base)

a3 = 0,11 (matériau graveleux de la couche de fondation)

【Coefficient de drainage】

m2 = 0,9 (coefficient de drainage de la couche de base)

m3 = 0,8 (coefficient de drainage de la couche de fondation)

La charge équivalente sur essieu simple (ESAL) de 18 kip accumulée pendant une durée de vie de conception sur 10 ans est présenté ci-dessous.

Tableau 3-2-22 Charge équivalente sur essieu simple (ESAL) de 18 kip accumulée (durée de vie de conception : 10 ans)

Rapport de l'intensité du trafic k : 0,55		Car/bus à 2 essieux	Véhicule à 3 essieux	Véhicule à 4 essieux	Véhicule à 5 essieux	Véhicule à 6+ essieux
année	année consecutive	véhicule/jour	véhicule/jour	véhicule/jour	véhicule/jour	véhicule/jour
2026	1	64	43	35	166	68
2027	2	67	46	37	176	72
2028	3	70	48	39	186	76
2029	4	73	51	42	197	81
2030	5	77	54	44	209	85
2031	6	81	57	47	222	91
2032	7	85	61	49	235	96
2033	8	88	64	52	249	102
2034	9	93	68	55	264	108
2035	10	98	72	59	279	114
Nombre de véhicules passant sur 10 ans par direction par catégorie de véhicule (véhicule/direction)		159 797	113 223	92 144	438 237	179 270
Facteur de la charge en ESAL par catégorie de véhicule		11,21	8,39	20,42	28,65	10,60
ESAL cumulative sur 10 ans par catégorie de véhicule		1 791 531	950 325	1 881 787	12 553 945	1 901 008
ESAL cumulative sur 10 ans		19 078 596				
		19,07×10 ⁶				

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

② Conception du revêtement en béton

$$\log_{10} W_{18} = Z_r \times S_o + 7.35 \times \log_{10}(D + 1) - 0.06 + \frac{\log_{10} \left[\frac{\Delta PSI}{4.5 - 1.5} \right]}{1 + \frac{1.624 \times 10^7}{(D + 1)^{8.46}}}$$

$$+ (4.22 - 0.32P_t) \times \log_{10} \left[\frac{S'_c \times C_d (D^{0.75} - 1.132)}{215.63 \times J \left[D^{0.75} - \frac{18.42}{\left(\frac{E_c}{k} \right)^{0.25}} \right]} \right]$$

W18 : Nombre de passage de la charge à l'essieu équivalente de 18 kip (= 8,2 t) pendant la période de service

ZR : Ecart type = -1,282 Coefficient de fiabilité (correspond à la probabilité de fiabilité ; 80 à 99% pour les artères urbaines)

S_o : Ecart type global (0,35 en général pour revêtement en béton)

S'_c : Résistance en flexion du béton = 640psi

E_c : Module d'élasticité du béton = 4,00 × 10⁶psi

J : Coefficient de transfert de charge = 3,2

C_d : Coefficient de drainage = 1,0

k : Facteur de capacité portante (obtenue à partir de l'indice portant californien (CBR) de la plate-forme, de l'épaisseur de la plate-forme et du module d'élasticité à l'aide d'une grille)

ΔPSI : Différence entre la valeur initiale lors de la mise en service (P_o) et la valeur de la fin de période de conception (P_t) de l'indice d'état de fonctionnement de revêtement (*Pavement Serviceability Index*)

(ex. : quand P_o=4,5 et P_t=2.5, alors P_o-P_t = 2,0)

La charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip accumulée pendant une durée de vie de conception sur 20 ans est présenté ci-dessous.

Tableau 3-2-23 Charge équivalente par essieu simple (ESAL) de 18 kip accumulée
(sur la période de conception de 20 ans)

Rapport de l'intensité du trafic k : 0,55		Car/bus à 2 essieux	Véhicule à 3 essieux	Véhicule à 4 essieux	Véhicule à 5 essieux	Véhicule à 6+ essieux
année	année consécutive	véhicule/jour	véhicule/jour	véhicule/jour	véhicule/jour	véhicule/jour
2027	1	64	43	35	166	68
2028	2	67	46	37	176	72
2029	3	70	48	39	186	76
2030	4	73	51	42	197	81
2031	5	77	54	44	209	85
2032	6	81	57	47	222	91
2033	7	85	61	49	235	96
2034	8	88	64	52	249	102
2035	9	93	68	55	264	108
2036	10	98	72	59	279	114
2037	11	102	77	62	296	121
2038	12	108	81	66	314	128
2039	13	113	86	70	332	136
2040	14	119	91	74	352	144
2041	15	125	97	79	373	153
2042	16	132	102	83	395	162
2043	17	138	109	88	419	171
2044	18	145	115	93	444	181
2045	19	152	122	99	470	192
2046	20	160	129	105	498	204
Nombre de véhicules passant sur 20 ans par direction par catégorie de véhicule (véhicule/direction)		419 568	315 780	256 559	1 219 757	498 864
Facteur de la charge en ESAL par catégorie de véhicule		16,02	15,74	41,91	44,04	24,84
ESAL cumulative sur 20 ans par catégorie de véhicule		6 720 287	4 970 326	10 752 631	53 713 970	12 390 303
ESAL cumulative sur 20 ans		88 547 517				
		88,55×10 ⁶				

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

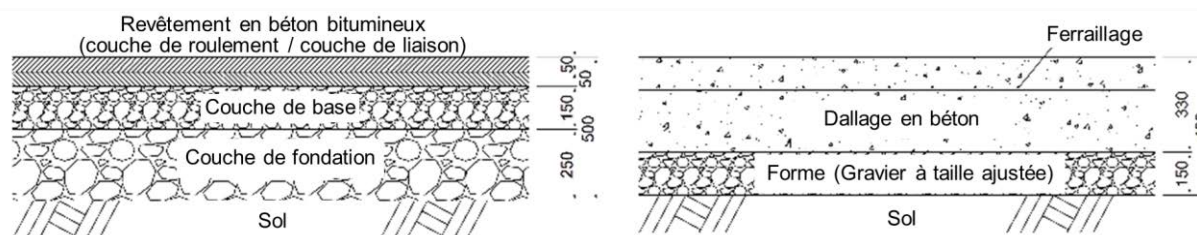
2) Projets de structure de revêtement

Les projets de structure de revêtement établis sur la base des critères d'examen décrits ci-dessus sont présentés ci-dessous.

Tableau 3-2-24 Projets de structure de revêtement

Durée de vie de conception sur 10 ans		Durée de vie de conception sur 20 ans	
Charge équivalente par essieu simple (ESAL) accumulée	19,07×10 ⁶	Charge équivalente par essieu simple (ESAL) accumulée	88,55×10 ⁶
CBR du sol	20 %	CBR du sol	20 %
Structure de revêtement	Epaisseur (cm)	Structure de revêtement	Epaisseur (cm)
Couche de roulement en béton bitumineux	5	Revêtement en béton	33
Couche de liaison en béton bitumineux	5	Gravier à taille ajustée	15
Couche de base	15	Epaisseur total	48
Couche de fondation	25		
Epaisseur total	50		

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.



Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-46 Projets de schémas de structure de revêtement

3) Détermination de la structure de revêtement

① Comparaison des coûts de construction par type de revêtement

Les résultats de comparaison des coûts nécessaires pendant les 20 ans suivant la construction d'un revêtement en béton bitumineux et d'un revêtement en béton sont présentés ci-dessous.

Tableau 3-2-25 Comparaison des coûts du revêtement en béton bitumineux et du revêtement en béton

Unité : coût unitaire par 1 m de la route de raccordement (yen)

Type de revêtement	Détail	Tronçon de pont / route de raccordement
Revêtement en béton bitumineux	Coûts initiaux	256 000
	Coût de démolition et d'évacuation	9 100
	Coût de remplacement	72 500

Type de revêtement	Détail	Tronçon de pont / route de raccordement
	de revêtement	
	Total	337 600
Revêtement en béton	Coûts initiaux	331 800

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Il est à noter que, pour le revêtement en béton bitumineux, l'usine d'asphalte permanente n'existant pas à proximité du site, lors de la mise en œuvre de travaux d'asphalte à grande échelle, l'entrepreneur transfère/transporte une usine de Conakry ou de l'étranger. Dans la comparaison des coûts de construction, les coûts de transport et d'installation indiqués ci-dessous seront pris en compte. Dans le cadre du présent projet, comme il était difficile d'obtenir des informations nécessaires sur le transfert d'usines d'asphalte auprès des entreprises locales, les coûts seront calculés en supposant que l'usine sera transportée depuis le Japon.

Tableau 3-2-26 Coûts relatifs à l'usine d'asphalte

Catégorie des coûts	Détail	Montant (yen)
Coût de transport	Transport maritime + terrestre	76 725 000
Coût de location	Période de mise en service + de transfert	5 980 000
Coût d'installation et de démantèlement		5 806 000
Total		88 511 000
Prix unitaire par 1 m		154 469

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Le projet de revêtement en béton bitumineux (durée de vie de conception à 10 ans) a tenu compte des coûts d'enlèvement et de remplacement de revêtement qui se produiront 10 ans après la construction, alors que le projet de revêtement en béton a pris en compte seuls les coûts initiaux. Par conséquent, quoiqu'il n'existe pas de différence significative entre les deux projets quant aux coûts initiaux, le coût total (y compris les coûts initiaux) du revêtement en béton bitumineux s'est avéré supérieur à celui du revêtement en béton, nécessitant les coûts de transport et d'installation de l'usine de mélange d'asphalte.

② Examen de la résistance à la déformation plastique

Le « Projet de réhabilitation d'un pont sur la route nationale n° 1 en République de Guinée » avait adopté le revêtement en béton bitumineux. Cependant, après la mise en service du projet, il a été constaté des passages à basse vitesse de poids lourds pendant la période de garantie des défauts, la température très élevée de la surface de la chaussée et l'orniérage (déformation plastique) dans la voie de montée dû probablement à l'augmentation non prévue du volume de trafic de véhicules lourds. On a donc effectué une réhabilitation uniquement de la voie de montée par revêtement en béton résistant à la déformation plastique, ce qui nous a assuré qu'il n'y est plus constaté de dommages sur la voie de montée. Dans le cadre du présent projet, également, étant donné que le trafic de nombreux poids lourds y compris de véhicules surchargés a été constaté comme le montre le Tableau 2-2-22, il sera nécessaire que la structure

du revêtement du pont et des routes de raccordement soit résistante à la déformation plastique.

③ Détermination de la structure de revêtement

Sur la base des résultats de la comparaison et l'examen de ① et ②, le présent projet **retiendra le revêtement en béton** car il est très économique et résiste à la déformation plastique.

3-2-2-4 Conception du pont

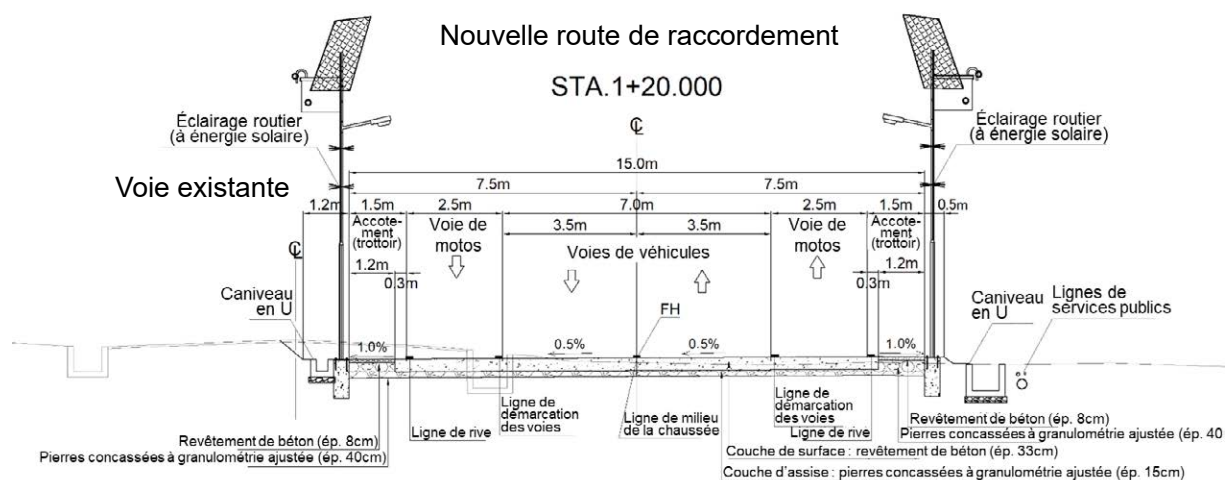
(1) Conditions fondamentales

1) Critères à appliquer

La charge mobile de conception du pont de Faranah sera déterminée sur la base de la charge des véhicules fixée par les normes CEDEAO (ECOWAS). Dans le cas où les critères concrets tels que la structure détaillée ne se trouvent pas dans les normes CEDEAO (ECOWAS), on se référera aux cas antérieurs de projet d'aide financière non remboursable du Japon, et les prescriptions des « Spécifications des ponts routiers » (éd. par l'Association routière du Japon) seront suivies.

2) Spécification de la chaussée

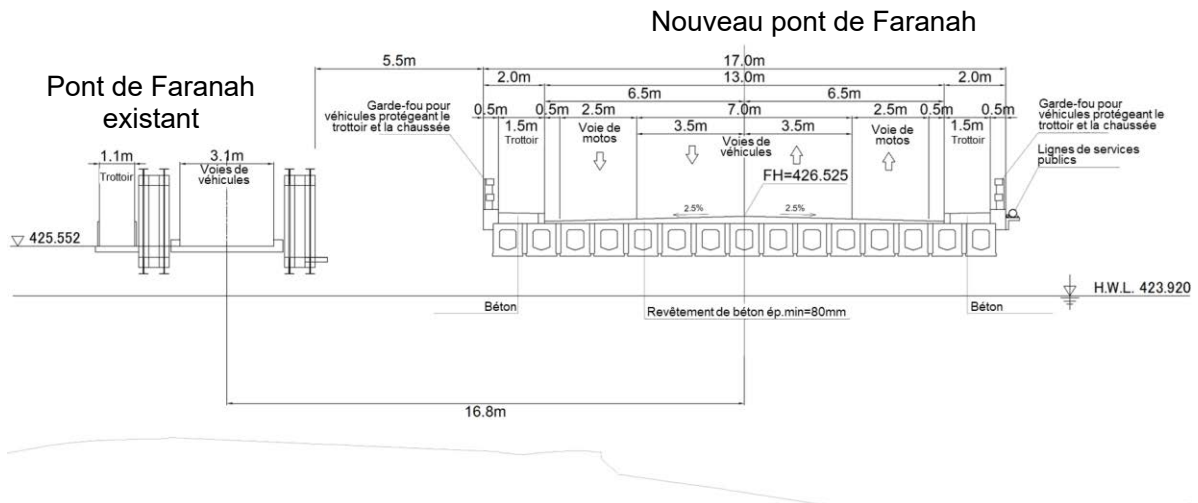
Le plan du pont sera établi sur la base du plan de la chaussée. La structure de la largeur de chaussée est présentée dans la figure ci-dessous.



Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-47 Structure de la largeur de chaussée

La largeur de l'accotement du tronçon du pont sera de 0,5 m (supérieure ou égale à 0,5 m selon les normes CEDEAO). Des trottoirs (de 1,5 m de largeur) seront aménagés de part et d'autre de la chaussée pour faciliter la circulation piétonnière des riverains. La section transversale du tronçon du pont est montrée dans la figure ci-dessous.



Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-48 Profil en travers du tronçon du pont

3) Conditions de la rivière

Débit du projet : le débit maximal du passé à 340 m³/s

Longueur de travée : la longueur de travée du pont sera déterminée selon les normes japonaises, notamment en appliquant les dispositions de l'article 29 de l'ordonnance sur la construction d'installations de gestion fluviale et d'autres installations (dispositions spéciales pour les ponts adjacents).

Niveau des hautes eaux (HWL) : 423,930 m d'altitude

Hauteur libre : à déterminer selon les normes japonaises, « l'article 20 de l'ordonnance sur la construction d'installations de gestion fluviale et d'autres installations (hauteur) »

Tableau 3-2-27 Hauteur libre

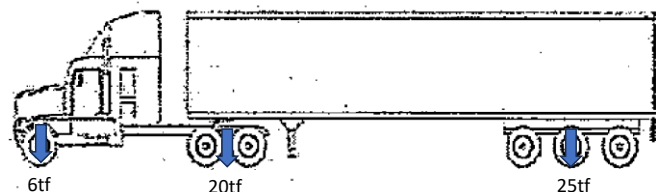
Débit de crue prévue (m ³ /s)	inférieur à 200	supérieur ou égal à 200 et inférieur à 500	supérieur ou égal à 500 et inférieur à 2 000	supérieur ou égal à 2 000 et inférieur à 5 000	supérieur ou égal à 5 000 et inférieur à 10 000	supérieur ou égal à 10 000
Valeur à ajouter au niveau d'eau prévu	0,6 m	0,8 m	1,0 m	1,2 m	1,5 m	2,0 m

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

4) Charges de conception

La charge mobile de conception du pont de Faranah sera déterminée sur la base des charges de véhicule prévues par les normes CEDEAO (ECOWAS). Le véhicule de conception sera le camion remorque de 51tf, le plus lourd véhicule défini dans les normes (Figure 3-2-49). Dans le cas où les critères concrets tels que la structure détaillée ne se trouvent

Véhicule articulé à 6 essieux avec 1 tandem type 4 et un tridem type 2 (9 ; 23 ; 27) T12S3



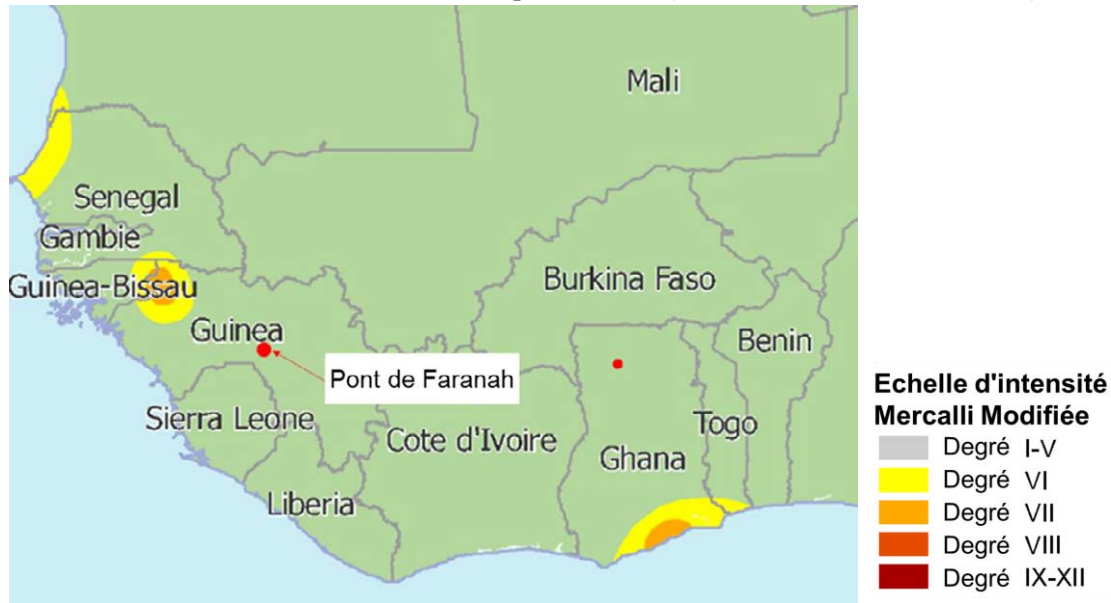
Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-49 Véhicule de conception

pas dans les normes CEDEAO (ECOWAS), on se référera aux cas antérieurs de projet d'aide financière non remboursable du Japon seront consultés, et les prescriptions des « Spécifications des ponts routiers » (éd. par l'Association routière du Japon) seront suivies.

5) Impacts des tremblements de terre

① Distribution des tremblements de terre par intensité (OCHA HAZARD RISK MAP)



Source : <https://www.preventionweb.net/english/professional/maps/v.php?id=7483>

Figure 3-2-50 Distribution des tremblements de terre par intensité

Tableau 3-2-28 Accélération maximale du sol à l'épicentre par intensité

Echelle d'intensité de Mercalli Modifié (MM) à l'épicentre	Accélération maximale du sol (A) à l'épicentre (g)
I – III	0,003
IV - V	0,01
VI	0,03
VII – VIII	0,1
IX	0,3
X – XI	1,0

Source : Mission d'étude de la JICA.

Selon la Figure 3-2-50 et le Tableau 3-2-28, l'intensité au site de construction du pont est classée au « Degré I - V ».

② Principes d'examen des méthodologies de conception antisismique

L'accélération maximale de la surface du sol au site de construction du pont est de 0,01 (g) au maximum. L'accélération de réponse des structures étant 2 à 3 fois plus grande que celle de la surface du sol, le coefficient sismique horizontal nominal (Kh) sera de 0,03 (g). D'autre part, la valeur de 0,1 (g) ayant été adopté dans un projet antérieur d'aide financière non remboursable (le pont Kaaka sur la route nationale n°1), il a été décidé d'adopter la même valeur pour la conception du pont de Faranah.

6) Conditions du sol

Les conditions du sol seront déterminées sur la base des résultats du sondage effectué dans le cadre

de la présente étude. (Voir l'Annexe 6-2)

(2) Détermination du niveau des hautes eaux (HWL) de conception

1) Projet hydraulique/hydrologique

① Détermination du débit de cru du projet

Suite à des discussions avec le gouvernement guinéen, le débit des hautes eaux du projet (débit de crue de conception) sera déterminé par le débit avec une période de retour de 100 ans. Ainsi, le débit de période de retour de 100 ans calculé en utilisant le débit maximal annuel de 1955 à 2021 est de $345 \text{ m}^3/\text{s}$. Le débit maximal passé, qui est d'environ $340 \text{ m}^3/\text{s}$, représente également un débit de période de retour d'à peu près 100 ans.

② Détermination du niveau des hautes eaux (HWL) du projet

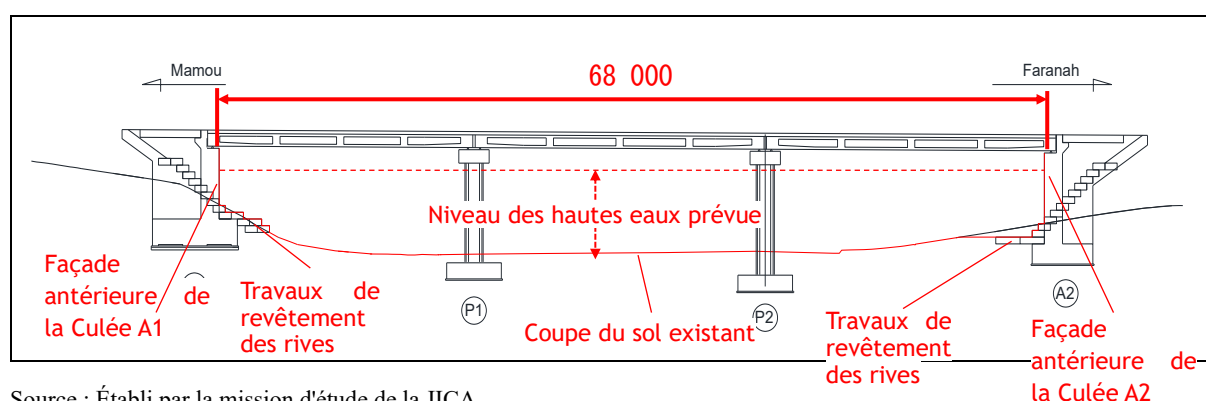
(i) Logiciel d'analyse de données

Pour l'analyse hydrologique, le HEC-RAS (Système d'analyse des rivières du Centre d'ingénierie hydrologique), développé par le Corps du génie de l'armée des États-Unis, a été utilisé pour reproduire le phénomène d'inondation du fleuve Niger avec des calculs d'écoulement non uniforme. La forme de la surface de l'eau est calculée d'une coupe à l'autre en résolvant l'équation énergétique. La perte d'énergie est évaluée par le frottement (équation de Manning) et les coefficients de contraction/dilatation. Le HEC-RAS nécessite la saisie des conditions aux limites de l'écoulement en amont ainsi que du niveau d'eau en aval.

La présente étude situe la coupe transversale du cours d'eau en aval à l'emplacement du pont existant, afin de procéder à l'estimation du niveau des hautes eaux du projet à la coupe du cours d'eau à l'emplacement du nouveau pont, situé en amont.

(ii) Coupe transversale du cours d'eau du projet

La coupe transversale du cours d'eau a été déterminée en tenant compte des culées et des revêtements des rives. Pour le lit du fleuve, la coupe du sol existant sera considérée comme la coupe du fleuve (dans la figure suivante, la ligne rouge représente la coupe du fleuve).



Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-51 Coupe transversale du cours d'eau du projet à l'emplacement du nouveau pont

(iii) Niveau des hautes eaux du projet

Tableau 3-2-29 Table des éléments des conditions

① Débit d'écoulement (m ³ /s)	② Altitude du niveau d'eau (m)	③ Coefficient de rugosité
345	423,907	0,040, 0,032

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

(iv) Débit d'écoulement

Sera utilisé la valeur du débit de période de retour de 100 ans, soit 345 m³/s, obtenu en utilisant le débit maximal annuel.

(v) Altitude du niveau d'eau

Le niveau d'eau du fleuve Niger est mesuré à l'aide du limnimètre mis en place aux installations de prise d'eau. De ce fait, l'altitude correspondant à 0 m du limnimètre doit être utilisée pour déterminer les conditions aux limites.

L'altitude correspondant à 0 m du limnimètre est de 416,977 m, et le niveau d'eau obtenu à partir de la courbe de tarage est de 6,93 m (voir l'Annexe 6-1). Donc, 416,977 m + 6,93 m = 423,907 m.

(vi) Coefficient de rugosité

Pour le lit du fleuve, la valeur $n = 0,040$ sera utilisée en se référant aux *Normes techniques de contrôle de l'érosion fluviale (projet)*, Section "Études" du Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme, et tenant compte de la situation actuelle du lit du fleuve à l'emplacement concerné.

Quant aux parties de revêtement de rives, le revêtement en gabion étant adopté, la valeur $n = 0,032$ sera utilisée en se référant aux *Normes techniques de conception et de mise en œuvre de revêtements de rives en gabion (projet)*.

Tableau 3-2-30 Tables des coefficients de rugosité

Cours d'eau naturels	Petit Cours d'eau en plaine, sans herbes	0,025 à 0,033
	Petit Cours d'eau en plaine, herbes, arbustes	0,030 à 0,040
	Petit Cours d'eau en plaine, beaucoup d'herbes, lit fluvial graveleux	0,040 à 0,055
	Cours d'eau en montagne, gravier, cailloux roulés	0,030 à 0,050
	Cours d'eau en montagne, cailloux roulés, galets roulés	0,040 ou plus
	Cours d'eau de grande taille, argile, lit fluvial sablonneux, peu de méandres	0,018 à 0,035
	Cours d'eau de grande taille, lit fluvial graveleux	0,025 à 0,040

Source : *Normes techniques de contrôle de l'érosion fluviale, Section "Études"*, Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme, 2014.

Structure de revêtement des rives	Coefficient de rugosité
Blocs collés (ks = 0,04)	0,024
Blocs articulés (ks = 0,08)	0,027
Revêtement des rives en gabion (avec cailloux ø c.20 cm)	0,032
Herbes de hauteur d'environ 20 cm	0,032
Tunage bois (avec cailloux ø c.15 à 20 cm)	0,030
Cailloux roulés (ø c.30 cm), profondeur d'eau (2 à 4 m)	0,025
Cailloux roulés (ø c.40 cm), profondeur d'eau (2 m)	0,027
Cailloux roulés (ø c.40 cm), profondeur d'eau (3 à 4 m)	0,026
Cailloux roulés (ø c.50 cm), profondeur d'eau (2 à 3 m)	0,028
Cailloux roulés (ø c.50 cm), profondeur d'eau (4 m)	0,027

Source : Normes techniques de conception et de mise en œuvre de revêtements de rives en gabion (projet), Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme, Bureau des cours d'eau, Division de contrôle des inondations, 2009.

Sur la base de ①, ② et ③, le niveau des hautes eaux du projet est de 423,914 m, selon le calcul d'écoulement non uniforme.

Niveau des hautes eaux du projet (m)
423,914

(vii) Hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles de pont

La hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles de pont sera évaluée à l'aide de l'équation de d'Aubuisson. L'équation de d'Aubuisson représente le sens dans lequel les piles sont mises en place d'une part et de l'autre les impacts de la forme des piles, respectivement par la largeur des piles et le coefficient de leur forme, afin de calculer la hausse du niveau d'eau.

$$\Delta h = \frac{Q^2}{2g} \left\{ \frac{1}{C^2 b_2^2 (H_1 - \Delta h)^2} - \frac{1}{b_1^2 H_1^2} \right\}$$

Δh : Hausse du niveau d'eau par les piles de pont

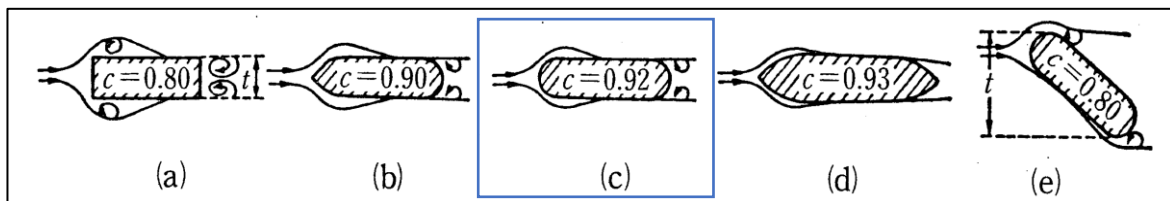
Q : Débit d'écoulement (345 m³/s)

C : Constante définie par la forme horizontale des piles (Voir Figure 3-2-52) (0,92)

b₁ : Largeur du canal en amont des piles (68,000 m)

b₂ : Largeur obtenue en soustrayant la largeur totale des piles de la largeur entière de la voie navigable (68,000 m – 1,50 m × 2 piles = 65,000 m)

H₁ : Profondeur d'eau en amont des piles (niveau d'eau obtenu par un calcul d'écoulement non uniforme - hauteur minimale du lit fluvial) (423,914 - 417,220 = 6,694 m)



Source : Manuel des projets relatifs aux ponts sur une rivière (projet), Institut japonais de recherches et d'ingénierie sur le territoire (JICE), 2009.

Figure 3-2-52 Forme de la pile et valeur de la constante C

Selon un calcul, la hausse du niveau d'eau en amont du fleuve engendrée par la mise en place de piles de pont est de 13 mm.

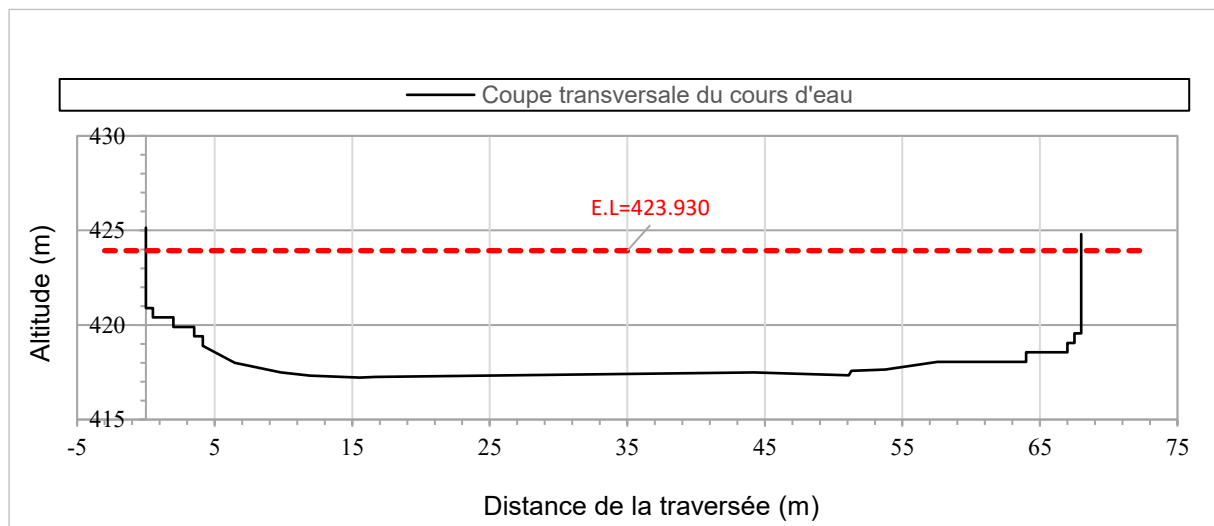
Hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles (mm)
13

(viii) Niveau des hautes eaux du projet (compte tenu de la hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles)

Le niveau des hautes eaux du projet doit tenir compte également de la hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles de pont.

Le niveau des hautes eaux du projet en tenant compte de la hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles est calculé de la manière suivante : $423,914 \text{ m} + 0,013 \text{ m} = 423,927 \text{ m} \approx 423,930 \text{ m}$.

Niveau des hautes eaux du projet (m)
423,930



Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-53 Niveau des hautes eaux du projet (compte tenu de la hausse du niveau d'eau engendrée par la mise en place de piles)

(3) Plan du pont

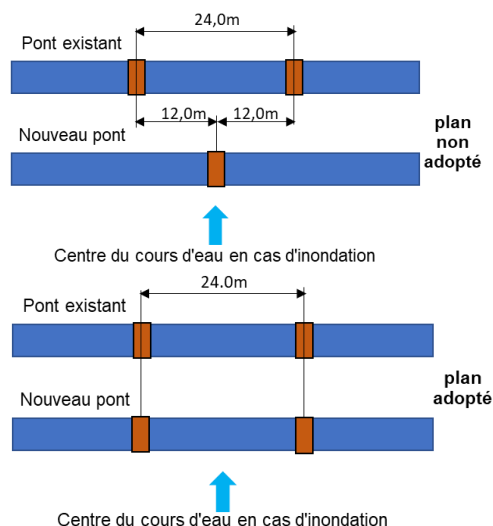
1) Longueur du pont

Afin de conserver le pont existant, les culées seront mises en place au même emplacement du pont existant. La structure des deux culées sera déterminée de sorte qu'elle remplisse les conditions nécessaires pour le type économique de culée en forme de T inversé ($H < 15 \text{ m}$). Par conséquent, la longueur du pont sera de 70 m.

2) Nombre de travées

Les piles seront mises en place aux emplacements entre lesquels le centre d'écoulement lors de la crue s'alignera à l'allongement du centre d'écoulement lors de la crue entre les piles de pont existantes, en se référant aux normes japonaises, notamment à l'article 29 de l'ordonnance sur la construction d'installations de gestion fluviale et d'autres installations (dispositions spéciales pour les ponts adjacents). Par conséquent, la distance entre les piles centrales sera de 24,0 m, et l'emplacement des nouvelles culées s'alignera à celui des culées existantes.

Par ailleurs, le plan à deux travées selon lequel une pile centrale soit mise en place sur l'allongement de la ligne centrale de la travée centrale du pont existant ne sera pas retenu, puisque chaque longueur de travée devient de 12 m (voir la figure à droite) et que donc le blocage par des bois flottants (dont la longueur probable est estimée à 20 m) est à craindre.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure3-2-54 Schéma d'examen de la position des piles du nouveau pont

3) Type de superstructure

Le type de superstructure du pont de Faranah sera celui du pont en béton, afin de permettre la réduction des coûts d'entretien et de gestion dans le futur. D'autre part, les ponts à poutres en acier avec un faible poids de superstructure sont avantageux en termes de facilité de construction et de conception antisismique, et par conséquent, les coûts de construction pourraient être économisés. Pour cette raison, le plan de poutres en acier fera également l'objet d'examen et de comparaison avec d'autres plans, afin d'évaluer globalement le coût de construction et le coût d'entretien et de gestion.

Comme types de superstructure s'harmonisant avec la longueur de travée de 24 m, seront pris en compte pont à poutres multiples en acier, pont à poutres attelés en T en béton précontraint et pont à poutres attelés en dalle alvéolée en béton précontraint (voir Tableau 3-2-31).

Tableau 3-2-31 Comparaison de types de construction de pont

② Longueur de travée de référence 24,0m

Type de pont		Longueur de travée (m)										Rapport (de référence) hauteur de poutre / travée	Projets comparés	Remarques					
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100								
Pont en acier	poutre en acier	simple	Pont à poutre en forme de H		[Bar chart: 10-20m]										1/25	x			
			Pont en poutres à âme pleine non composée		[Bar chart: 20-40m]										1/18	x			
		continue	Pont à poutre caisson non composée		[Bar chart: 20-60m]										1/20	x			
			Pont en poutre à âme pleine non composée		[Bar chart: 20-70m]										1/18	○			
			Pont à poutre caisson non composée		[Bar chart: 30-80m]										1/23	x	Non adopté car visiblement peu économique.		
	Pont à tablier en acier à poutre à âme pleine		[Bar chart: 20-50m]										1/25	x	Non adopté car visiblement peu économique.				
	Pont à tablier en acier à poutre caisson		[Bar chart: 50-80m]										1/27	x	Non adopté car visiblement peu économique.				
	Pont en cadre rigide en π		[Bar chart: 30-80m]										-	x	Non adoptable car non adaptable aux conditions géographiques.				
	Pont en poutres peu nombreux		[Bar chart: 30-70m]										1/15	x	Non adopté car la largeur de travée du présent projet ne correspond pas à celle prévue par ce type de structure.				
	Pont en poutre-caisson à section ouverte		[Bar chart: 40-70m]										1/25	x	Non adopté car visiblement peu économique.				
	Pont en poutre caisson à taille très rétrécie		[Bar chart: 50-80m]										1/25	x	Non adopté car visiblement peu économique.				
	en treillis	Pont en poutre en treillis simple		[Bar chart: 40-80m]										1/9	x	Non adopté car visiblement peu économique.			
Pont en poutre en treillis continue		[Bar chart: 50-80m]										1/10	x	Non adopté car visiblement peu économique.					
Pont en béton précontraint (PC)	Poutre préfabriquée	Post-tension	poutre simple		[Bar chart: 20-50m]										1/18	x	Non adopté car le type attelé sera choisi.		
			poutre composée		[Bar chart: 20-40m]										1/15	x	Non adopté car le type attelé sera choisi.		
		poutre en T		[Bar chart: 20-30m]										1/18	○				
		poutres attelées		poutre composée		[Bar chart: 20-40m]										1/15	x	Entre en concurrence avec la poutre en T, mais non adopté car nécessite des matériaux spéciaux comme dalle en béton précontraint etc.	
		en dalle alvéolée		[Bar chart: 20-30m]										1/18	○	Avantageux quand il est nécessaire de maîtriser la hauteur de la voie d'accès.			
	Montage d'éclayage	Pont simple continu	en dalle alvéolée		[Bar chart: 20-30m]										1/20 - 1/25	x	Non adopté, car le présent projet est un pont à l'intérieur d'un cours d'eau.		
			poutre caisson		[Bar chart: 20-60m]										1/16 - 1/18	x	Non adopté car visiblement peu économique.		
			Pont à poutre-dalle		[Bar chart: 20-30m]										1/32	x			
	Montage en porte-à-faux		Pont continu (à cadre rigide avec charnières)		poutre caisson		[Bar chart: 50-80m]										point d'appui 1/16~1/20	x	Il n'y a pas de nécessité d'effectuer un montage en porte-à-faux. Visiblement, économiquement désavantageux.
	D'autres ponts	poutre « Prebeam » composée		[Bar chart: 20-40m]										1/20 - 1/35	x	Nécessitant une fabrication de poutres en acier et une installation de prestressing, visiblement peu économique.			
poutre « Bi-prestressing »		[Bar chart: 20-30m]										1/32	x	Bien qu'il n'existe pas de conditions restrictives spéciales, économiquement visiblement désavantageux.					

notes) [Bar chart: 10-20m] : longueur fréquemment utilisée en général
 [Bar chart: 20-40m] : longueur relativement souvent utilisée
 ○ : projets retenus pour comparaison
 x : projets hors de champ d'application ou sans adaptabilité

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

Les résultats de comparaison sont présentés dans le Tableau 3-2-32. Cette comparaison nous a appris que, bien que son coût de construction soit légèrement plus élevé que les autres, le projet de dalle creuse en béton précontraint attelées est le plus avantageux, car il nous permet de maîtriser la hauteur des poutres et de faciliter le raccordement avec la route existante.

Tableau 3-2-32 Comparaison de types de superstructure

Facteurs	points	Pont à poutres multiples en acier			Pont à poutres attelées en T en béton précontraint			Pont à poutres attelées de dalle alvéolée en béton précontraint		
		point	points ajoutés	points	points ajoutés	points	points ajoutés	point	points ajoutés	
Vue latérale										
Profil en travers										
Coût de construction	5	1,600	3	15	1,000	5	25	1,150	4	20
Délai de travaux	3	1,0 an (excepté la fabrication des poutres)	4	12	1,2 ans	4	12	1,2 ans	4	12
Difficulté d'exécution	3	Lancement de poutres par un camion-grue	4	12	Méthode générale consistant à lancer des poutres provisoires pour lancer ensuite les poutres finales	5	15	Méthode générale consistant à lancer des poutres provisoires pour lancer ensuite les poutres finales	5	15
Approvisionnement de matériaux	2	Approvisionnement de matériau en acier et fabrication de poutres à l'étranger	2	4	Fabrication locale de poutres	5	10	Fabrication locale de poutres	5	10
Entretien et gestion	2	Repeindre les poutres en acier	2	4	Vérification visuelle	5	10	Vérification visuelle	5	10
Raccordement avec la route existante	3	Hauteur de la surface de la route : +2.0 m	2	6	Hauteur de la surface de la route : +1.9 m	3	9	Hauteur de la surface de la route : +1.3 m	5	15
Paysage	1	normal	3	3	normal	3	3	bon	5	5
Score global		56/95			84/95			87/95		
Evaluation		⊙								

Notes) 5 points : hautement adaptable, 3 points : adaptable, 1 point : peu adaptable ; d'autres points moyens existent.

À l'efficacité économique et à la facilité de raccordement avec la route existante (maîtrise de la hauteur des poutres) ont été accordées plus de poids que d'autres critères.

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

4) Types de sous-structure

Aux endroits où le flux d'eau est plus puissant que d'autres endroits du cours d'eau, des piles en forme ovale seront utilisées, afin de ne pas empêcher l'écoulement le plus possible. Quant aux culées, des culées en forme de T inversé seront utilisées.

5) Types de fondation

Le type de fondation sera déterminé sur la base des conditions du sol, de l'importance des charges à supporter, etc. À la suite de l'étude géologique, la culée A1 sous laquelle la présence d'une couche de limon mou a été confirmée sera planifiée comme une fondation sur pieu, et les autres sous-structures sous lesquelles la présence de roches a été confirmée seront planifiées comme des fondations

superficielles.

Pour le type de fondation de la culée A1, la fondation à pieux moulés sur place serait la plus appropriée, compte tenu des conditions des charges et de la profondeur de la couche porteuse.

En règle générale, un enfonce-pieux est le plus souvent utilisé pour la fondation à pieux moulés sur place, mais dans le cas du pont de Faranah la quantité de travaux est faible et le coût de transport des engins de construction augmente, ce qui entraîne des résultats non économiques. Pour cette raison, sera adopté la méthode de construction sur pieux à fondation profonde, qui permet la construction de pieux par excavation manuelle. Le diamètre du pieu devra être 2,0m pour des raisons de sécurité et de maniabilité. Par ailleurs, étant donné que le sondage par forage n'a pas observé la présence d'une nappe phréatique, la méthode des pieux de fondation profonds est applicable.

La vue latérale du pont est présentée dans la Figure3-2-55.

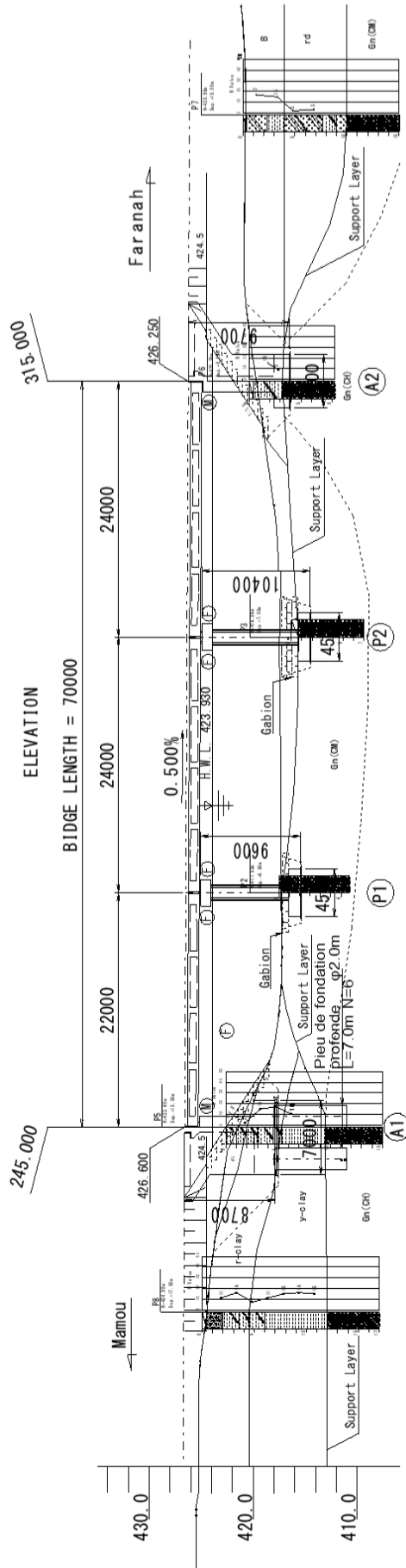


Figure3-2-55 Vue latérale du pont de Faranah

Source : Établi par la mission d'étude de la JICA.

6) Principes d'examen des pièces connexes etc. du pont

【Glissière de sécurité】

Sur le côté des trottoirs seront mis en place les « Glissières de sécurité pour véhicules communes au trottoir et à la voie de circulation ». Compte tenu de la facilité d'approvisionnement local de matériau, la « glissière de sécurité en béton » sera adoptée. La forme de la glissière est présentée dans la Figure 3-2-56.

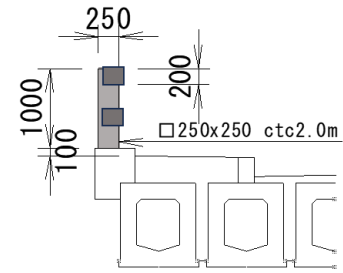


Figure 3-2-56 Glissières de sécurité

【Appuis】

Le type des appuis est déterminé selon la conception antisismique. De point de vue de la maintenance et de la gestion, les appuis en caoutchouc seront adoptés.

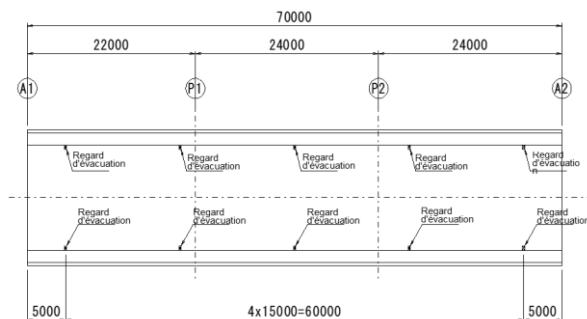
【Dispositifs d'extension】

Des dispositifs d'extension à haute imperméabilité seront adoptés.

【Installation de drainage】

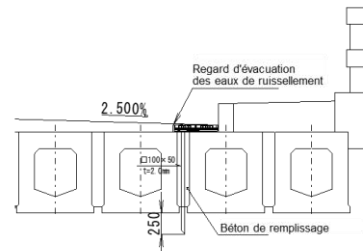
Un calcul de drainage sera effectué afin d'installer les regards d'évacuation des eaux de ruissellement nécessaires (voir la Figure 3-2-57). En outre, une conduite de drainage d'une longueur qui s'étend jusqu'au bas de la poutre sera installée pour assurer une structure de drainage efficace. (voir la Source : Mission d'étude de la JICA.

)



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-57 Plan de distribution de regards d'évacuation des eaux de ruissellement



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-58 Regards et conduite d'évacuation des eaux de ruissellement

(4) Plan de revêtement de rives




Le revêtement de rives sera effectué en amont et en aval du pont de Faranah. Le revêtement s'appliquera aux remblais devant et derrière les culées et à la hauteur à partir du lit fluvial actuel jusqu'à celle des hautes eaux du projet (HWL = 423,930 m). En outre, des gabions rectangulaires seront mis en place autour du canal de drainage de surface de la route et à son extrémité finale, afin d'empêcher l'eau du canal de drainage de s'écouler ou l'affouillement dû au drainage.

1) Types de travaux de revêtement de rives

On peut proposer, comme types de structure de revêtement de rives, le matelas de gabions, les cages

gabions et le revêtement en roc. Le Tableau 3-2-33 présente une comparaison de ces trois méthodes. La vitesse d'écoulement au moment de l'inondation près du pont de Faranah étant d'environ 0,83 m/s, la méthode de construction par matelas de gabions sera adoptée, car elle excelle par son adaptabilité à la vitesse d'écoulement, sa facilité d'exécution et son efficacité économique.

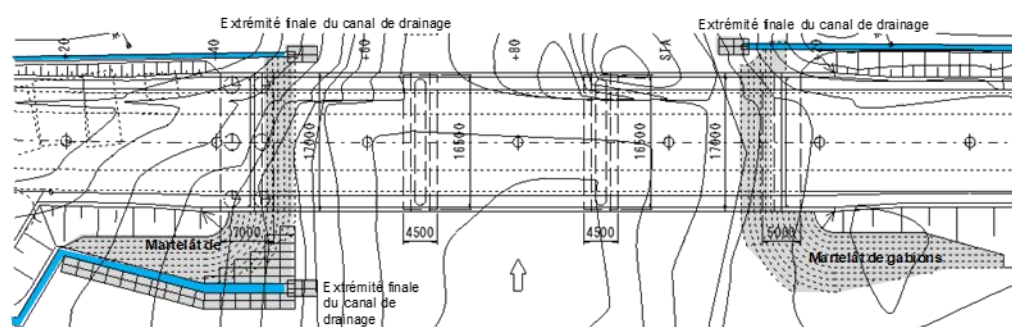
Tableau 3-2-33 Comparaison de types de construction de revêtement des rives

Méthode	Matelas de gabions	Cages gabions	Revêtement en roc
Photo			
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> Le type à plusieurs étages est une méthode de construction qui peut s'appliquer aux sections à pentes variées, de pente douce (1:2,0) à forte pente (moins de 1:1,0). Elle est utilisée pour protéger les berges qui sont plus basses que le sol à l'intérieur de digues. 	<ul style="list-style-type: none"> Ce type de construction est utilisé pour le revêtement temporaire et pour le raccordement aux berges existantes. Il est important de prendre des contre-mesures contre un décollement qui peut se produire aux bords supérieur/inferieur ou à la partie supérieure/inferieure. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette méthode de construction s'applique aux sections à pente moins douce que 1:1,5, en utilisant des pierres naturelles. On recourt d'habitude à cette méthode quand il n'y a pas d'autres solutions, comme dans le cas de rivières rapides.
Vitesse d'écoulement de conception	1 m/s à 5 m/s	1 m/s à 5 m/s	supérieur ou égal à 4 m/s
Impacts sur l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> Ne pose aucun problème quant à la végétation sur la pente ou les bords, à l'habitat des organismes aquatiques et au paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> Ne pose aucun problème quant à la végétation sur la pente ou les bords, à l'habitat des organismes aquatiques et au paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> Il faut tenir compte de la végétation sur la pente ou les bords des eaux, de l'habitat des organismes aquatiques, etc.
Facilité d'exécution	<ul style="list-style-type: none"> Les matériaux de revêtement sont facilement disponibles. Ne nécessite pas de techniques spéciales de construction, et l'exécution est facile. 	<ul style="list-style-type: none"> Les matériaux de revêtement sont facilement disponibles. Ne nécessite pas de techniques spéciales de construction, et l'exécution est facile. 	<ul style="list-style-type: none"> Les matériaux de revêtement sont facilement disponibles. Ne nécessite pas de techniques spéciales de construction, et l'exécution est facile.
Efficacité économique	8 000 yen/m ²	8 000 yen/m ²	15 000 yen/m ²
Adaptabilité au présent projet	<ul style="list-style-type: none"> Grâce à la facilité d'approvisionnement des matériaux et à la facilité d'exécution, cette méthode présente une grande adaptabilité au présent projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Grâce à la facilité d'approvisionnement des matériaux et à la facilité d'exécution, cette méthode présente une grande adaptabilité au présent projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Bien que cette méthode soit adaptable au présent projet, la vitesse d'écoulement du cours d'eau en question est inférieure à la vitesse de conception qui fait l'objet de cette méthode.
Evaluation globale	<ul style="list-style-type: none"> De point de vue de la situation des pentes, de la vitesse de conception et de l'environnement, la Mission d'étude recommande cette méthode de construction. 	<ul style="list-style-type: none"> Étant appropriée plutôt aux sections à pente douce, cette méthode ne convient pas beaucoup à la situation des pentes du présent projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Du point de vue de la conservation de l'environnement, telle que de la restauration de l'environnement aquatique ou de la végétation, cette méthode n'est pas à adopter inconditionnellement.

Source : Mission d'étude de la JICA.

(5) Etendue du revêtement de rives

L'étendue du revêtement de rives est présentée dans la Figure 3-2-59.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-59 Etendue du revêtement de rives

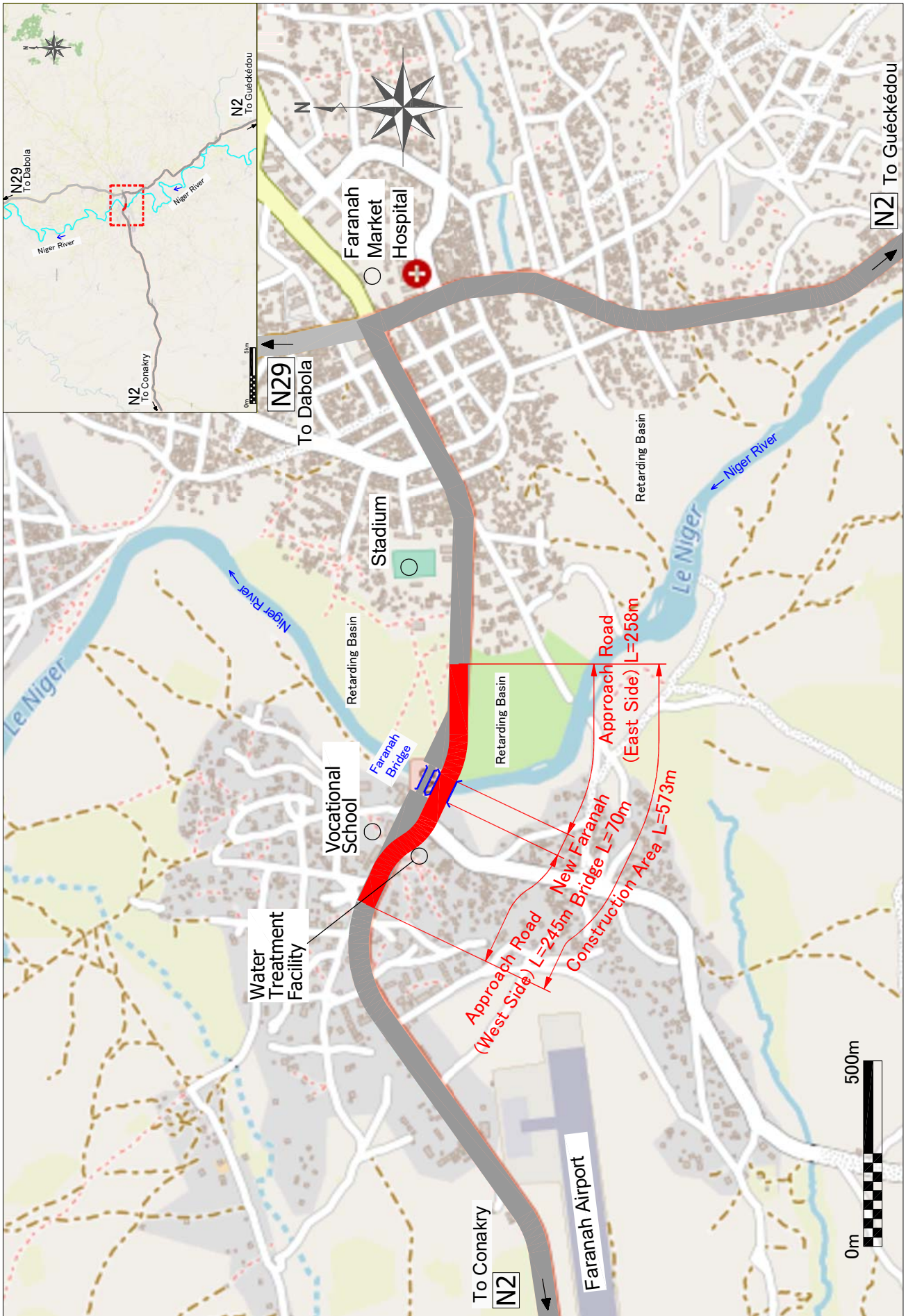
3-2-3 Dessins de concept de base

Les dessins de concept de base sont présentés à partir de la page suivante.

Tableau 3-2-34 Liste des dessins de concept de base

Titre de dessin	Numéro de dessin	Nombre de pages
Plan de positions	LM - 01	1
Plan à plat	PL - 01 - 02	2
Profil en long	PR - 01	1
Profil en travers type	TC - 01 - 02	2
Plan de carrefour général	IS - 01	1
Plan de station de taxi moto générale	AW - 01	1
Plan détaillé de revêtement	PD - 01 - 03	3
Plan détaillé de structure de drainage	DR - 01 - 02	2
Plan du système de drainage	DP - 01	1
Plan détaillé de marquages routiers	RM - 01	1
Plan détaillé de glissières de sécurité pour véhicules communes au trottoir à la voie de circulation	GR - 01	1
Plan détaillé de garde-corps	GF - 01	1
Plan détaillé d'équipements routiers	RF - 01	1
Plan détaillé de panneaux de signalisation	RS - 01 - 02	2
Plan détaillé d'éclairages routiers	SL - 01	1
Plan général de ponts	BR - 01 - 02	2
Plan détaillé de superstructure de pont	BR - 03 - 04	2
Plan détaillé de sous-structure de pont	BR - 05 - 08	4
Total		29

Source : Mission d'étude de la JICA.



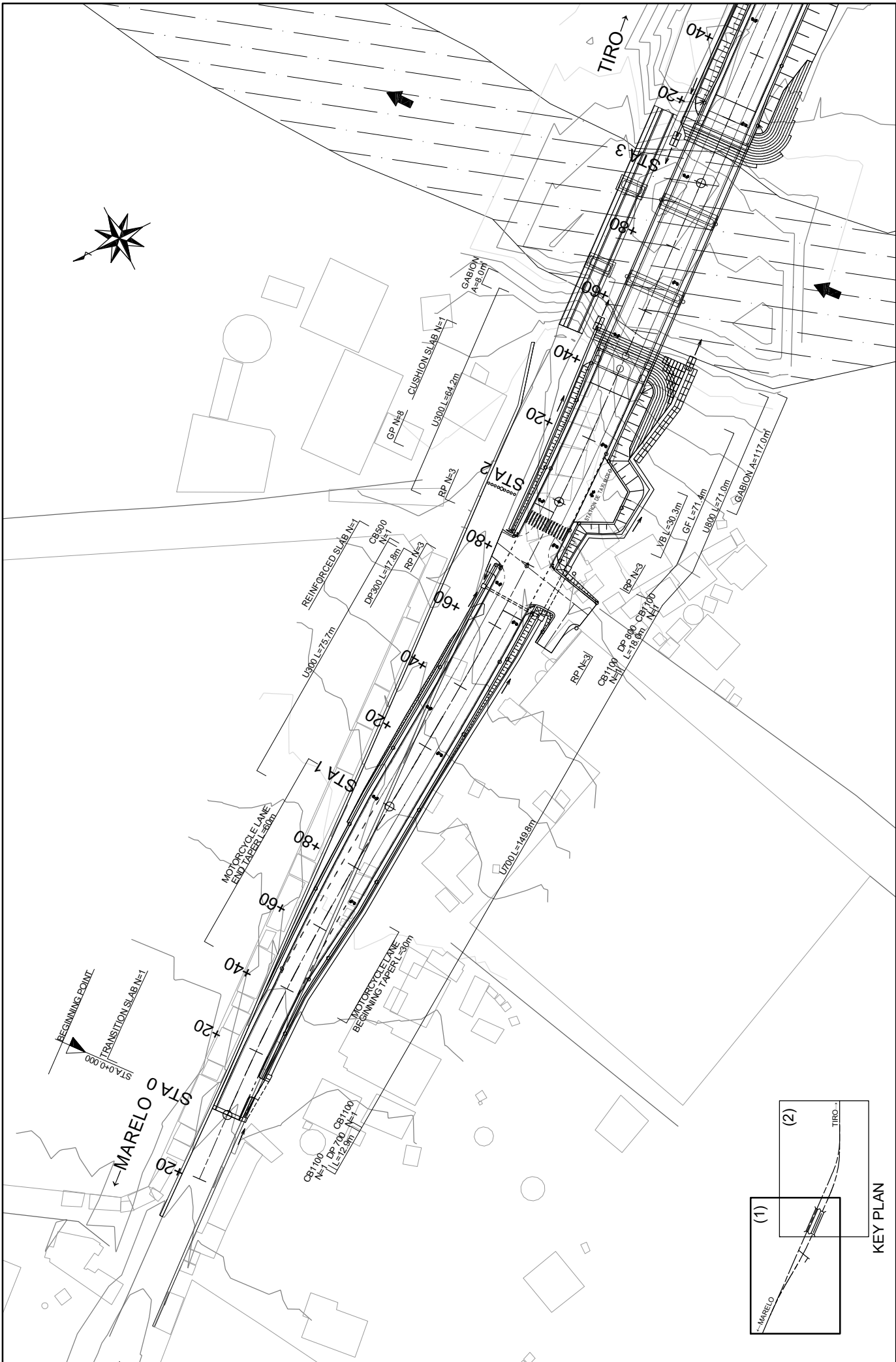
REVISIONS	
No.	Description

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

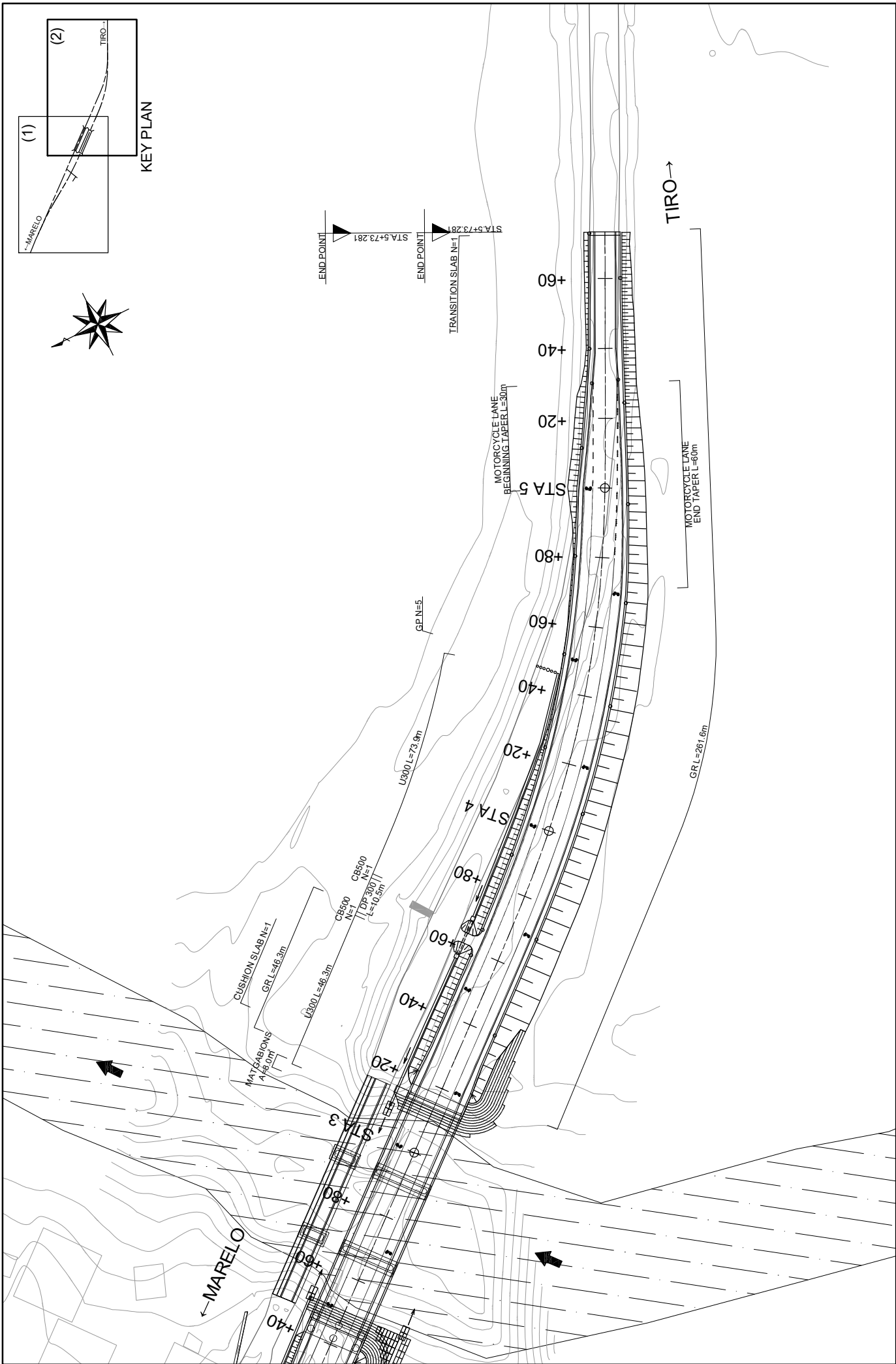
PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR THE PROJECT FOR CONSTRUCTION OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
 LOCATION MAP

Drawing No. LM-01
 SCALE S=1/5000
 DATE

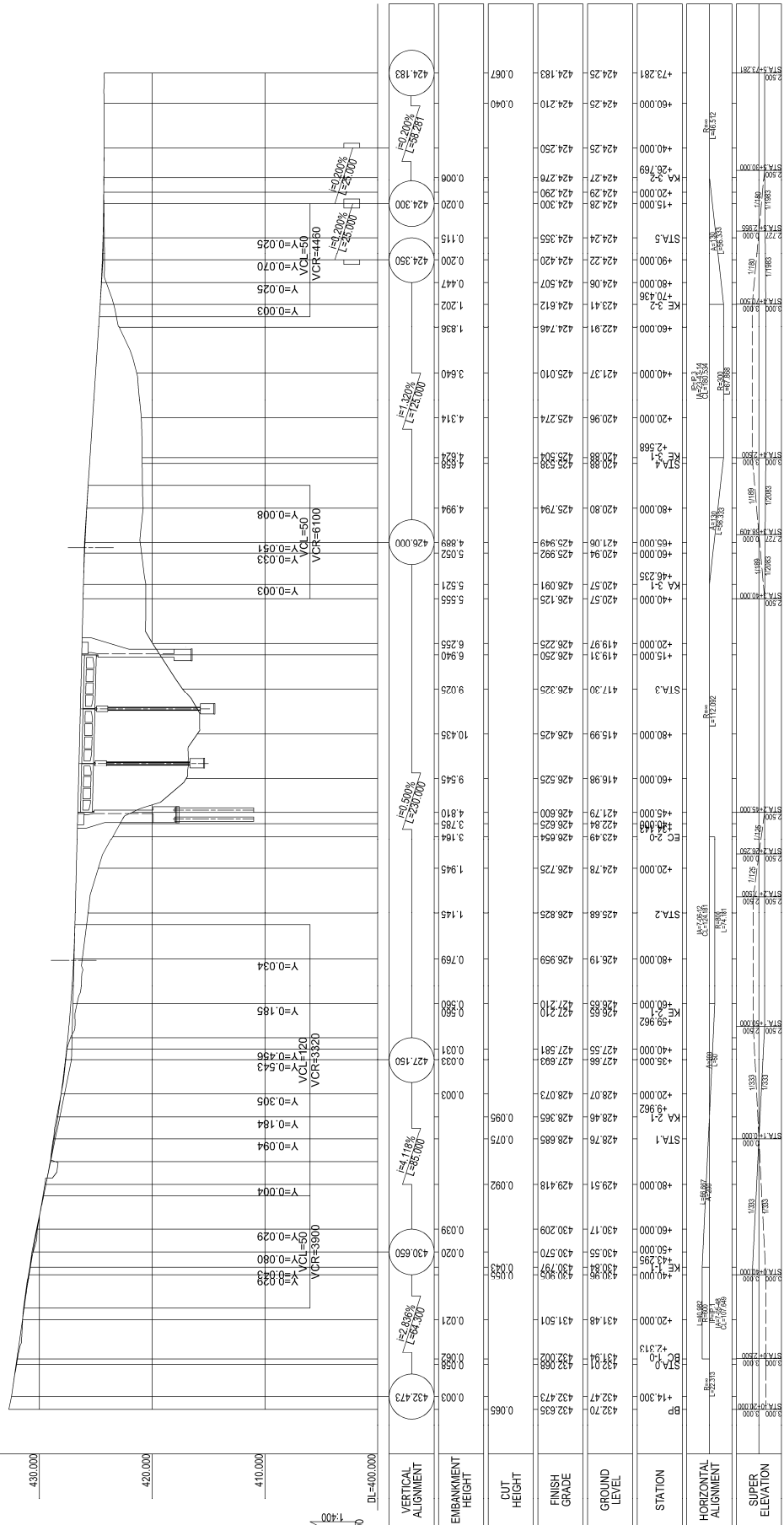
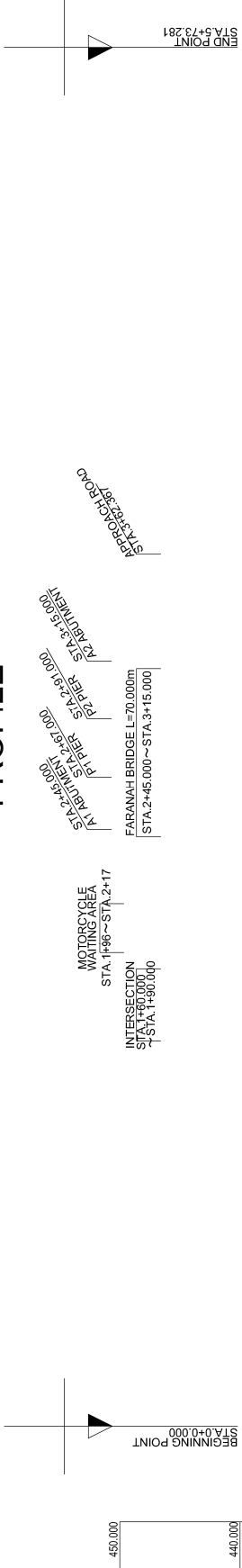


PROJECT : THE PREPARATORY SURVEY FOR THE PROJECT FOR CONSTRUCTION OF FARANAH BRIDGE		TITLE : PLAN (1)		Drawing No. PL-01
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS				SCALE S=1:1000
				DATE
REVISIONS No. Date Description				



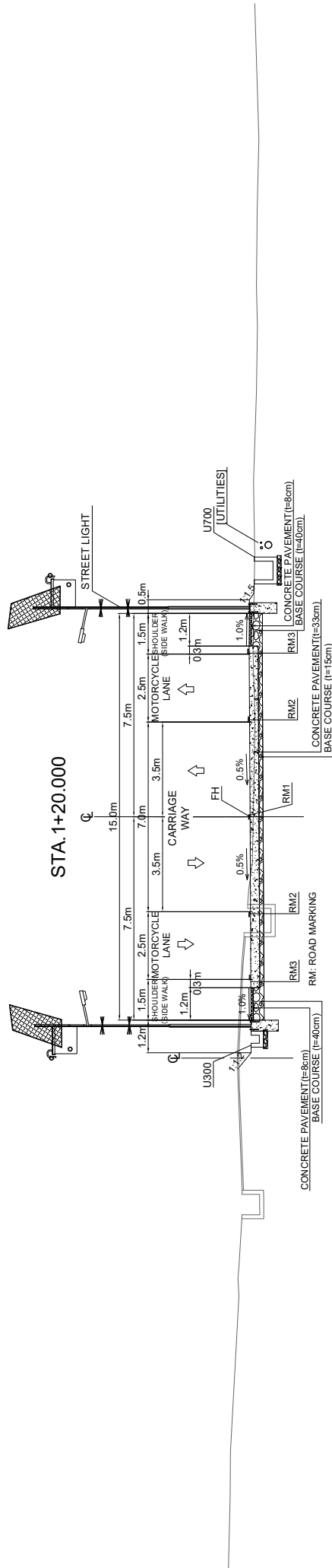
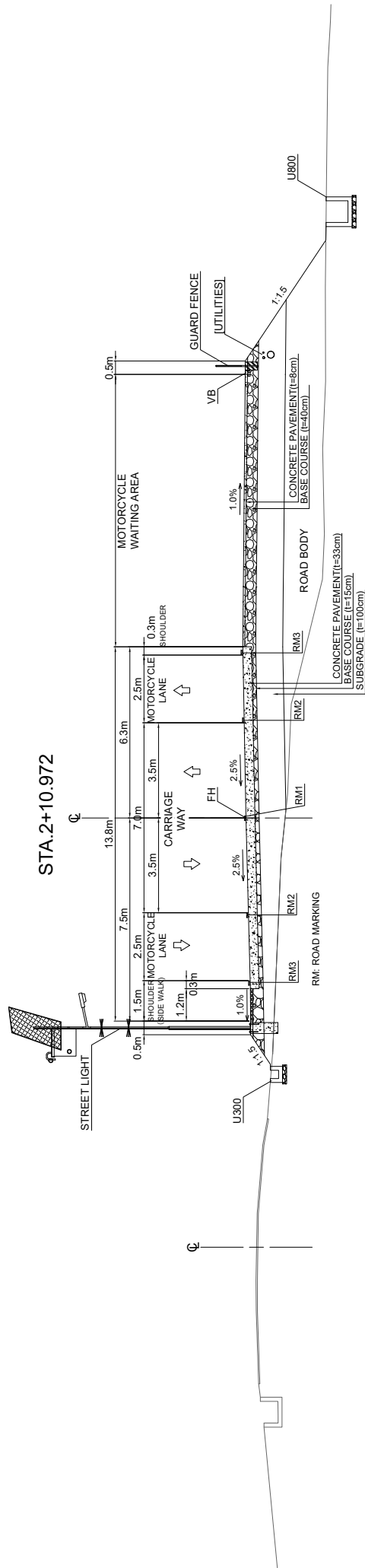
REVISIONS	No.	Date	Description
PROJECT :			
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY		TITLE :	
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL		THE PREPARATORY SURVEY FOR THE PROJECT FOR CONSTRUCTION OF FARANAH BRIDGE	
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS		PLAN (2)	
DRAWING No.		PL-02	
SCALE		S=1:1000	
DATE			

PROFILE



REVISIONS No. Date Description		TITLE : PROJECT : THE PREPARATORY SURVEY FOR THE PROJECT FOR CONSTRUCTION OF FARANAH BRIDGE KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS		Drawing No. SCALE DATE	
		PR-01 V=1/400 H=1/2000		PROFILE	

TYPICAL CROSS SECTION (1)



※ THERE IS SUPER ELEVATION BY CURVE
 ※ THE CENTER LINE IN THE FIGURE SHOWS THE DESIGN CENTER LINE
 ※ LOCATIONS OF UTILITIES ARE DETERMINED IN DISCUSSION WITH LOCAL SUPPLIERS.

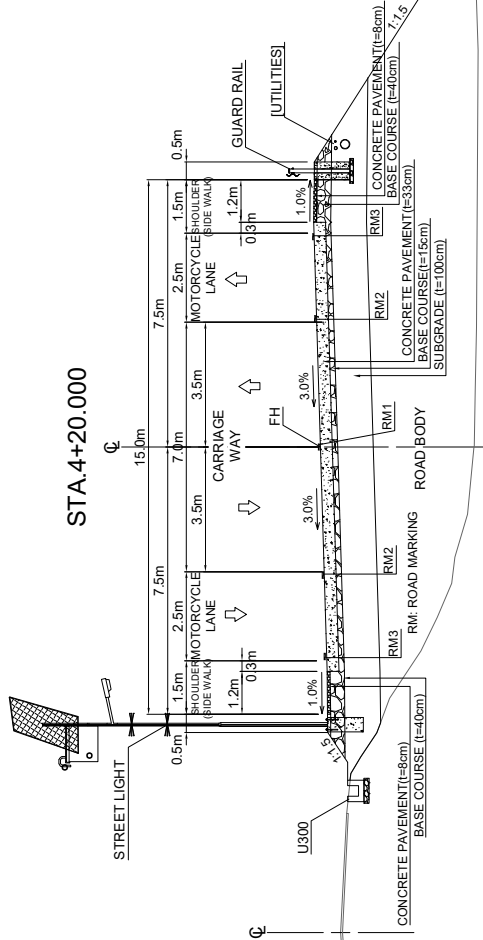
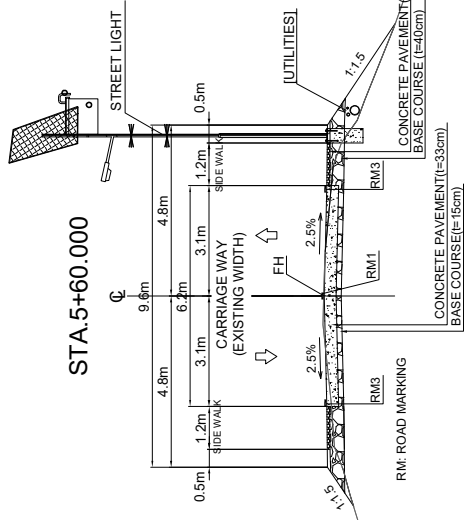
REVISIONS		PROJECT :	TITLE :	Drawing No.	TC-01
No.	Date				
				SCALE	S=1/150
				DATE	

PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

JAPAN INTERNATIONAL
 COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

TYPICAL CROSS SECTION (1)

TYPICAL CROSS SECTION (2)



※ THERE IS SUPER ELEVATION BY CURVE
 ※ THE CENTER LINE IN THE FIGURE SHOWS THE DESIGN CENTER LINE
 ※ LOCATIONS OF UTILITIES ARE DETERMINED IN DISCUSSION WITH LOCAL SUPPLIERS.

REVISIONS	
No.	Description

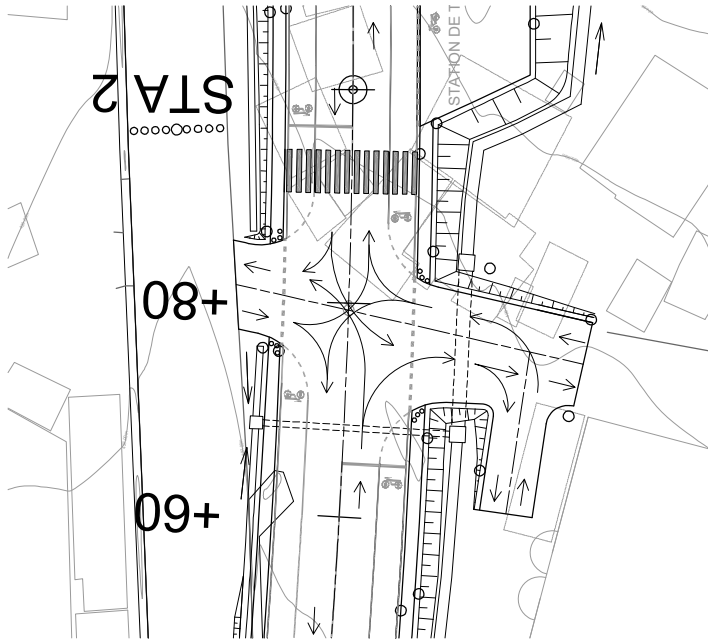
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
 TYPICAL CROSS SECTION (2)

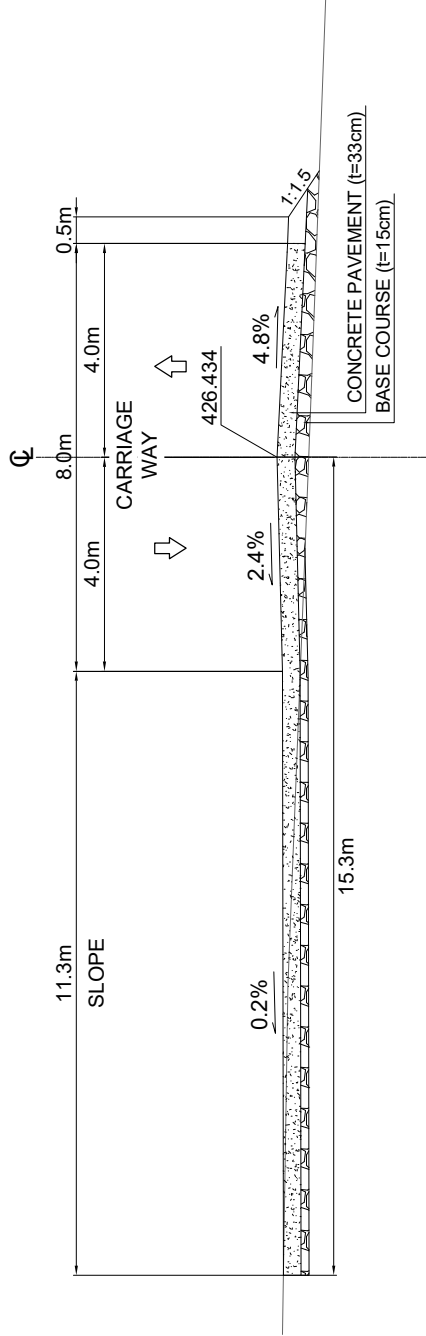
Drawing No.	TC-02
SCALE	S=1/150
DATE	

INTERSECTION



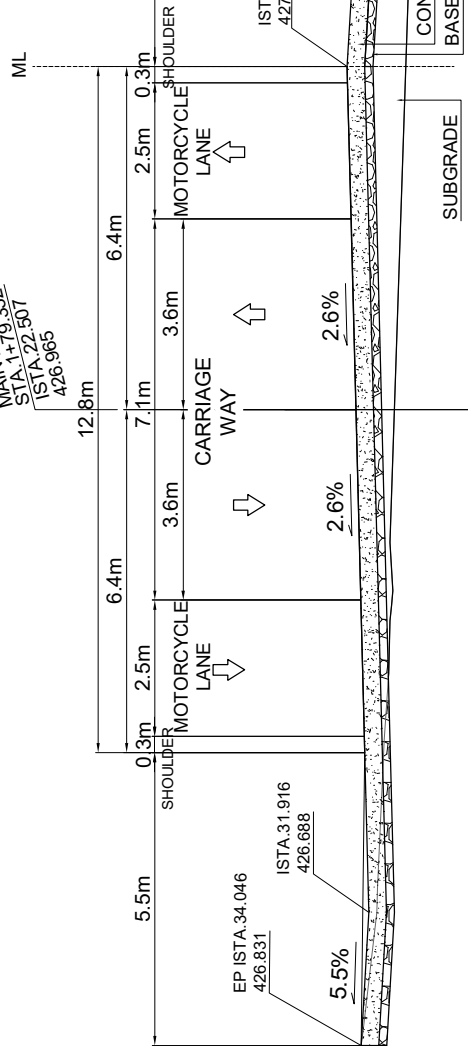
PLAN S=1/500

ISTA.5.117



CROSS SECTION B-B' S=1/100

MAIN ROAD
STA. 1+78.332
STA. 22.507
426.965



CROSS SECTION A-A' S=1/100

REVISIONS	
No.	Description

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

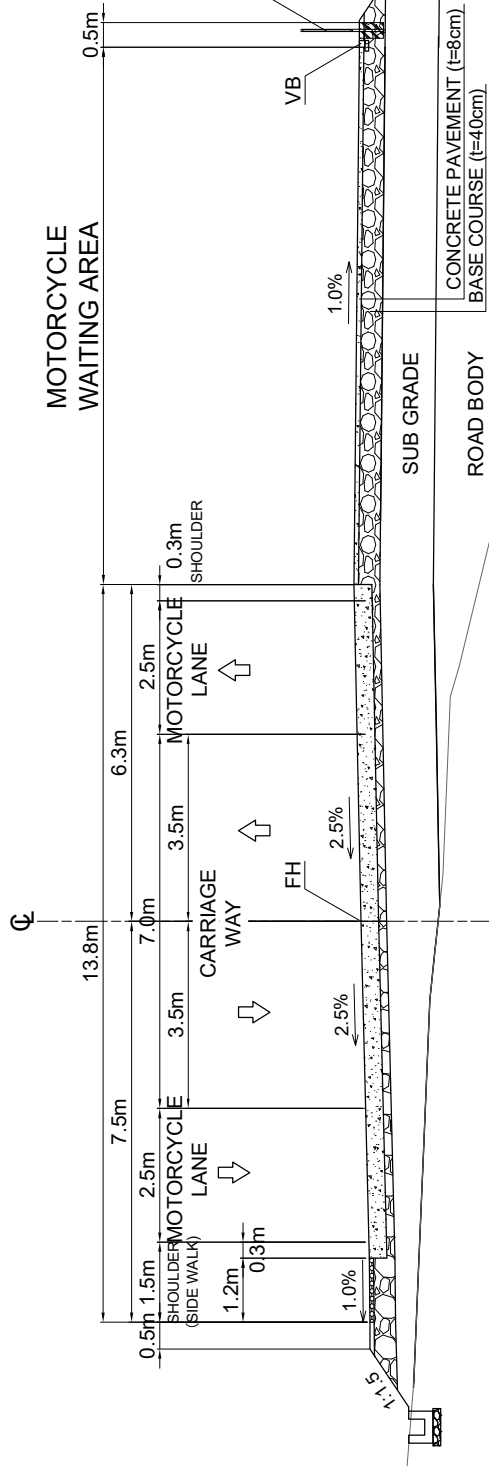
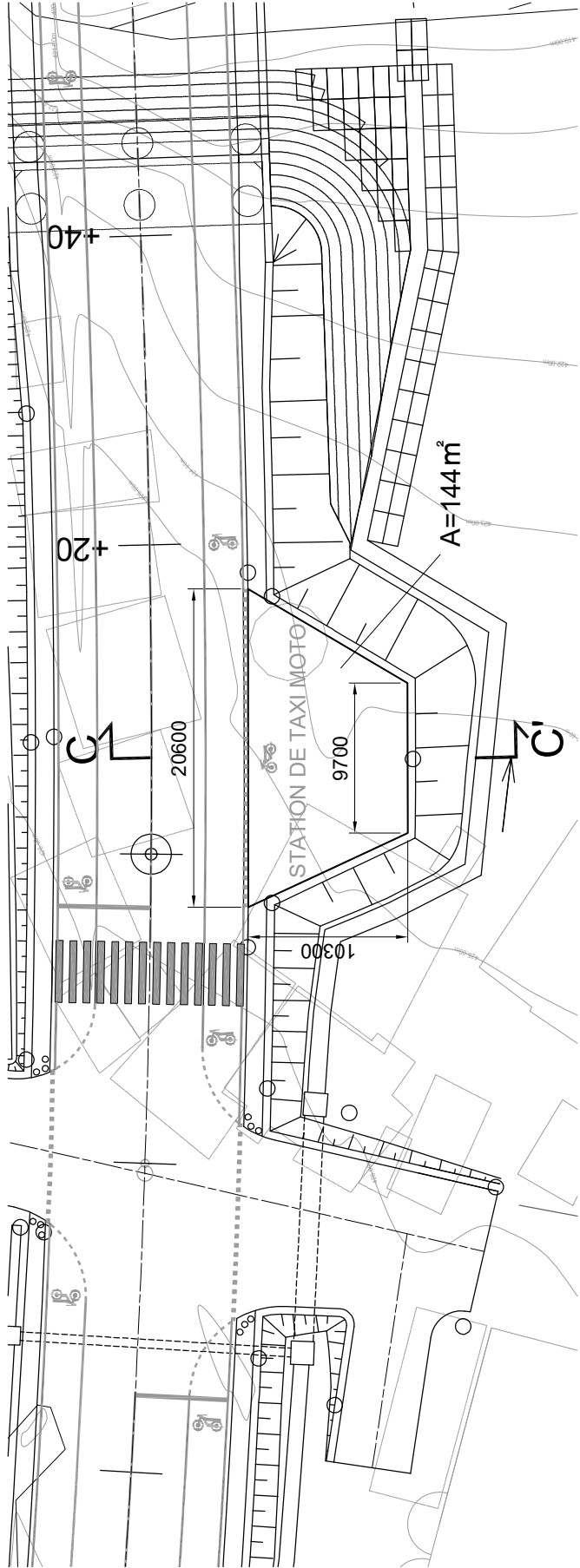
PROJECT:
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE:

INTERSECTION

Drawing No.	IS-01
SCALE	AS SHOWN
DATE	

MOTORCYCLE WAITING AREA



REVISIONS	
No.	Description

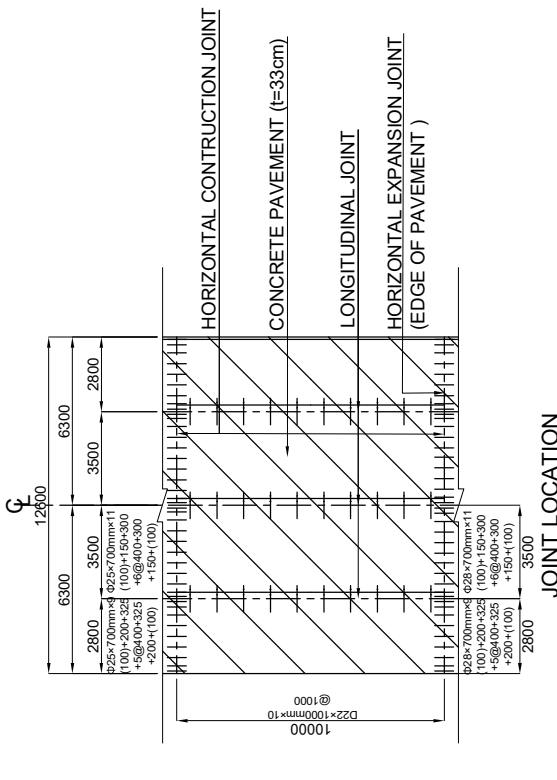
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT:
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

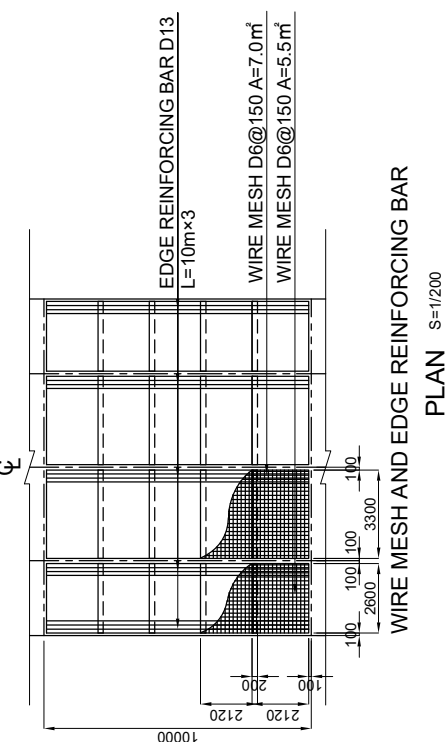
TITLE:
MOTORCYCLE WAITING AREA

Drawing No.	AW-01
SCALE	AS SHOWN
DATE	

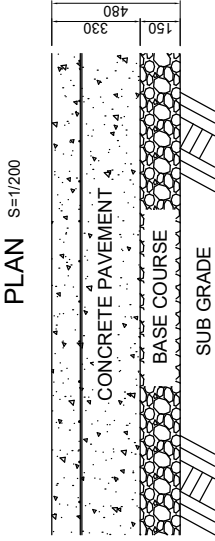
GENERAL SLAB



JOINT LOCATION

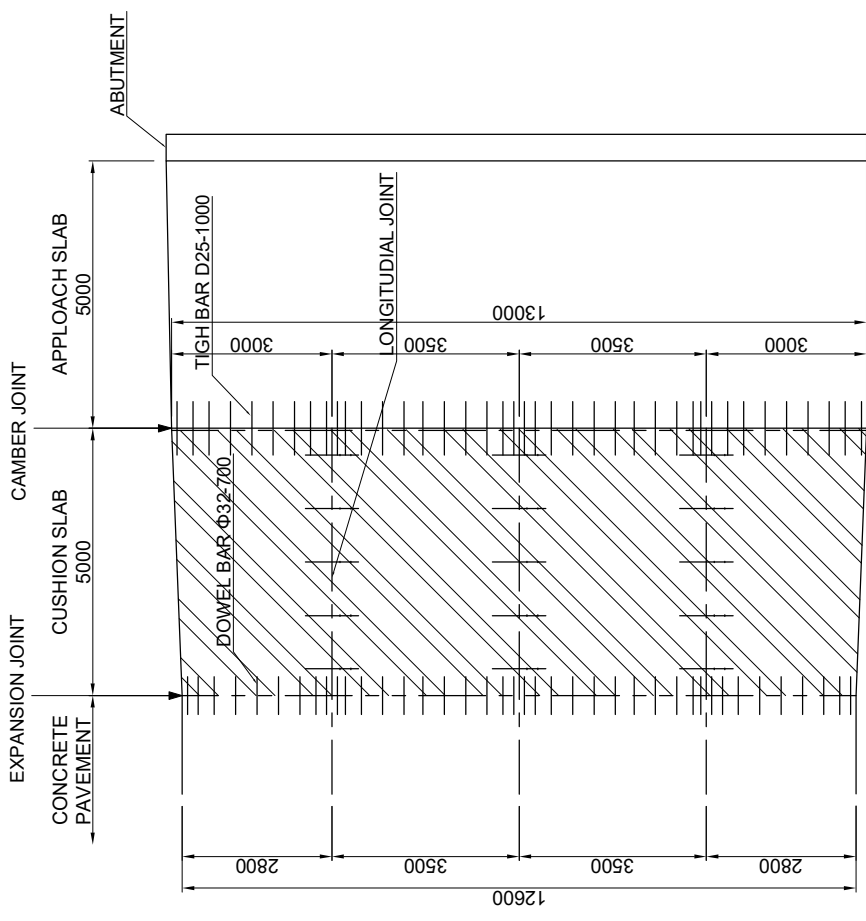


WIRE MESH AND EDGE REINFORCING BAR

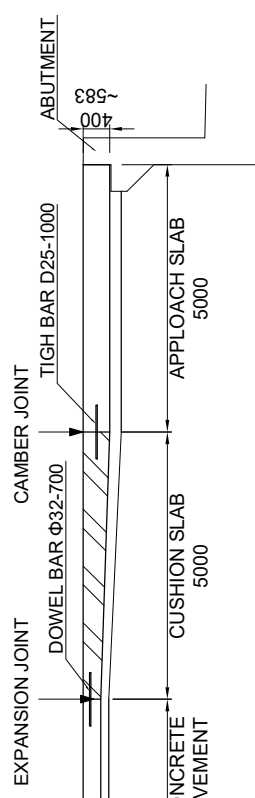


CROSS SECTION S=1/20

CUSHION SLAB



PLAN S=1/200



CROSS SECTION S=1/100

REVISIONS	
No.	Description

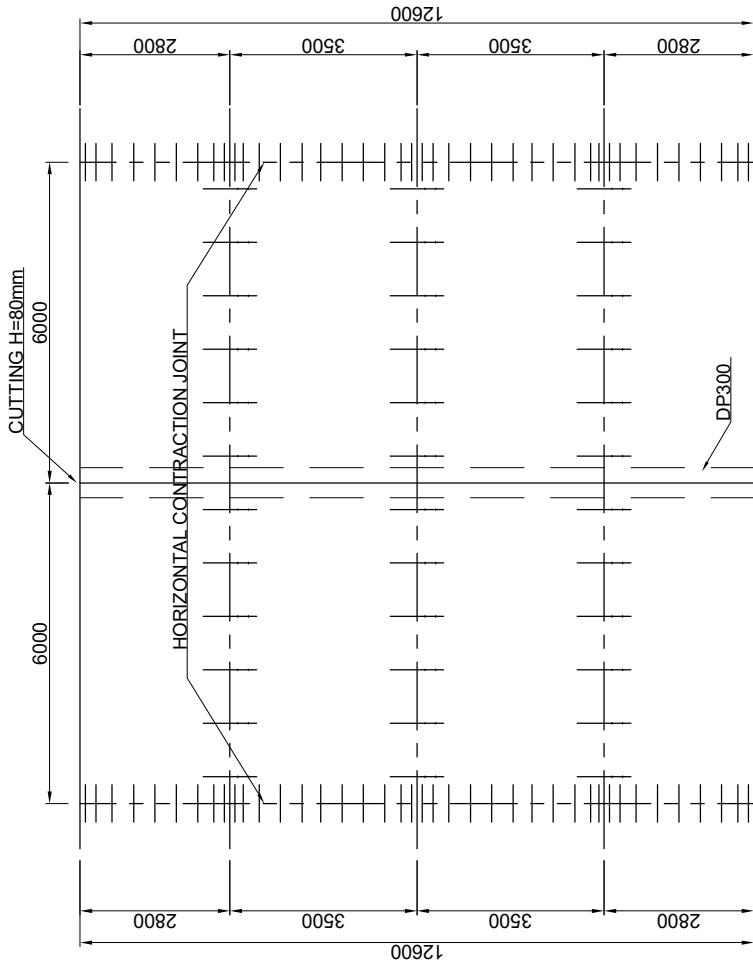
PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

JAPAN INTERNATIONAL
 COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

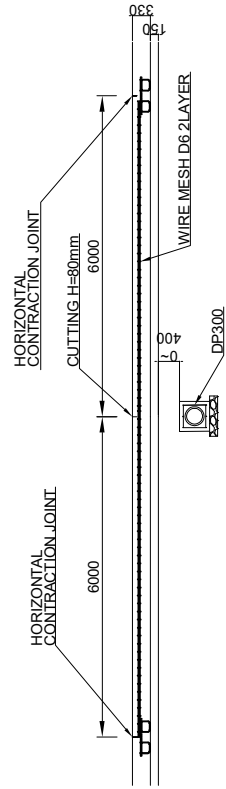
TITLE :
 PAVEMENT DETAIL (1)
 GENERAL SLAB AND
 CUSHION SLAB

Drawing No.	PD-01
SCALE	AS SHOWN
DATE	

REINFORCED SLAB

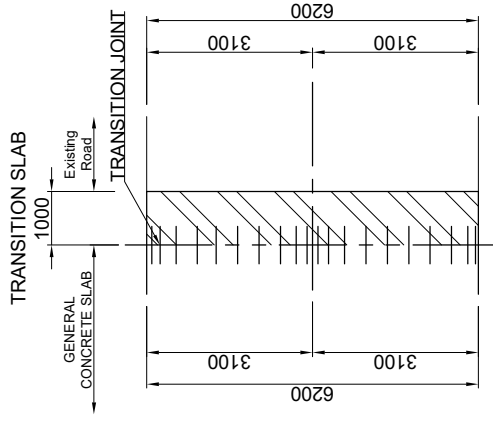


PLAN

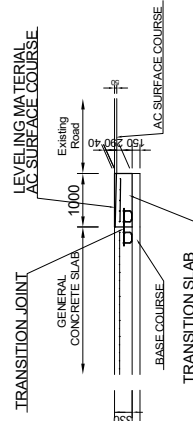


CROSS SECTION

TRANSITION SLAB



PLAN



CROSS SECTION

REVISIONS	
No.	Date

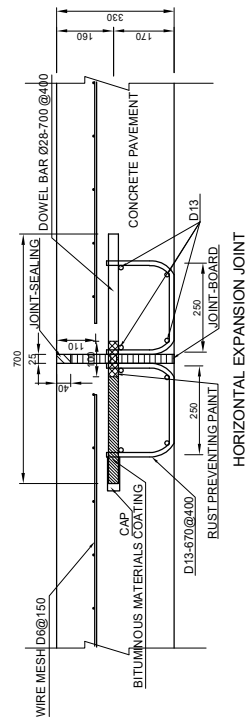
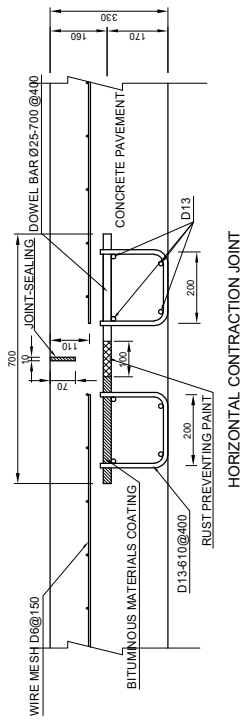
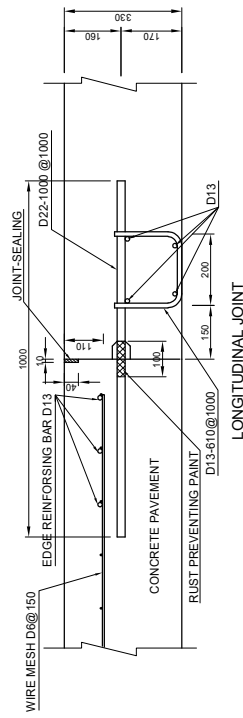
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

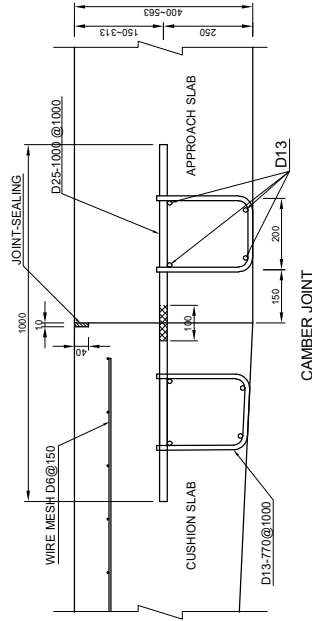
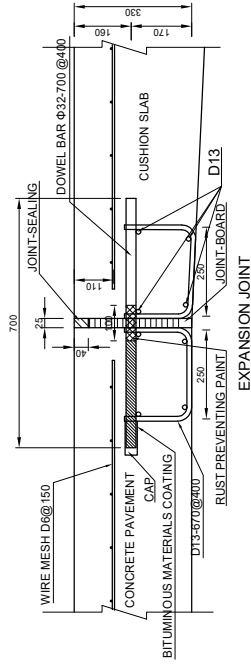
TITLE :
 PAVEMENT DETAIL (2)
 REINFORCED SLAB
 AND TRANSITION SLAB

Drawing No.	PD-02
SCALE	S=1/100
DATE	

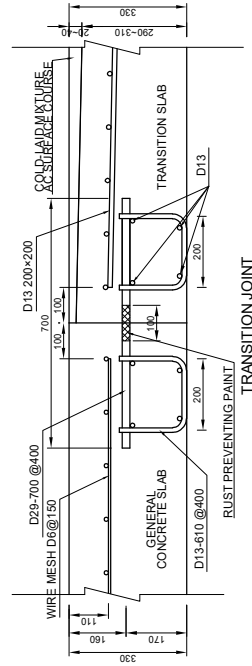
GENERAL SLAB



CUSHION SLAB



TRANSITION SLAB



REVISIONS	
No.	Date

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

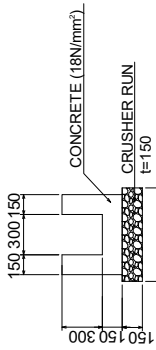
PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
PAVEMENT DETAIL (3)
JOINT DETAIL

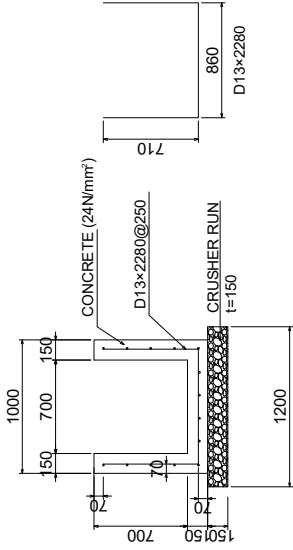
Drawing No.	PD-03
SCALE	S=1/10
DATE	

DRAINAGE STRUCTURE(1)

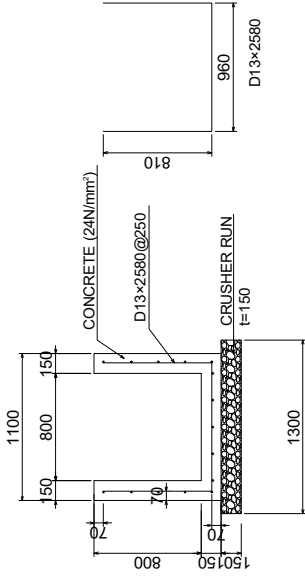
U300



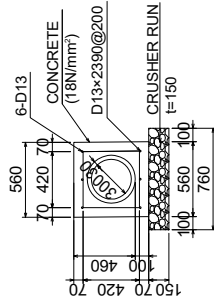
U700



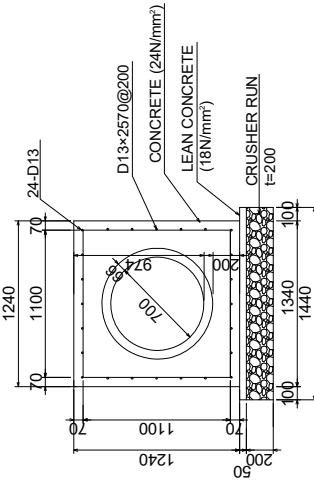
U800



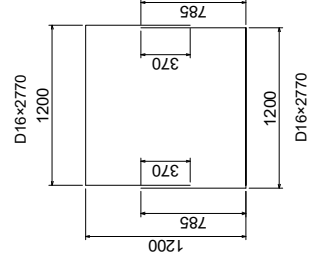
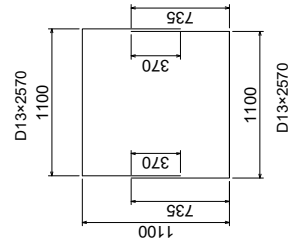
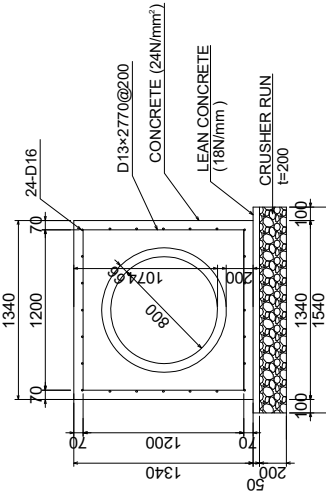
DP300



DP700



DP800



REVISIONS	
No.	Date

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

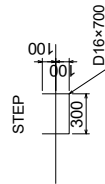
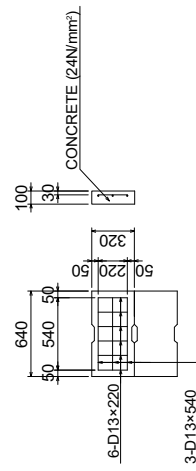
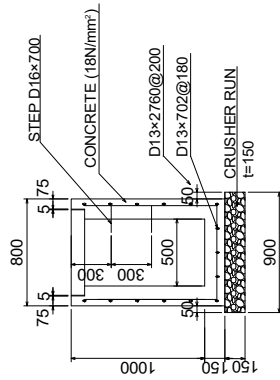
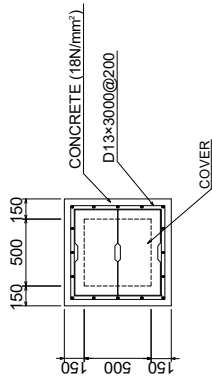
PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
 DRAINAGE STRUCTURE(1)

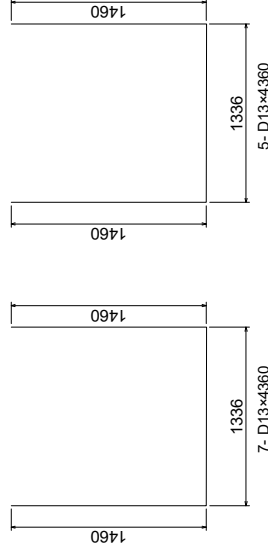
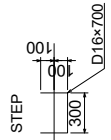
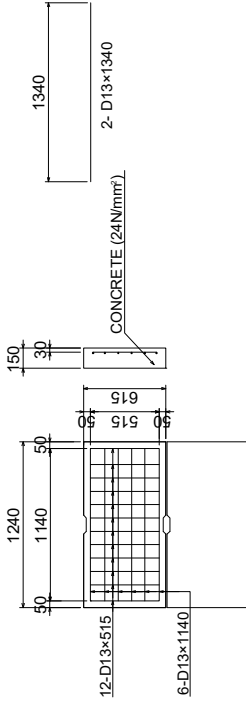
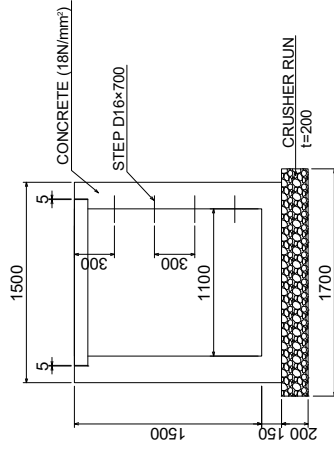
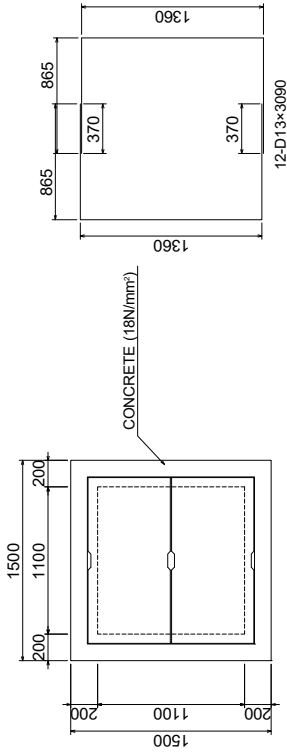
Drawing No.	DR-01
SCALE	S=1/40
DATE	

DRAINAGE STRUCTURE(2)

CB-500



CB-1100



REVISIONS	
No.	Description

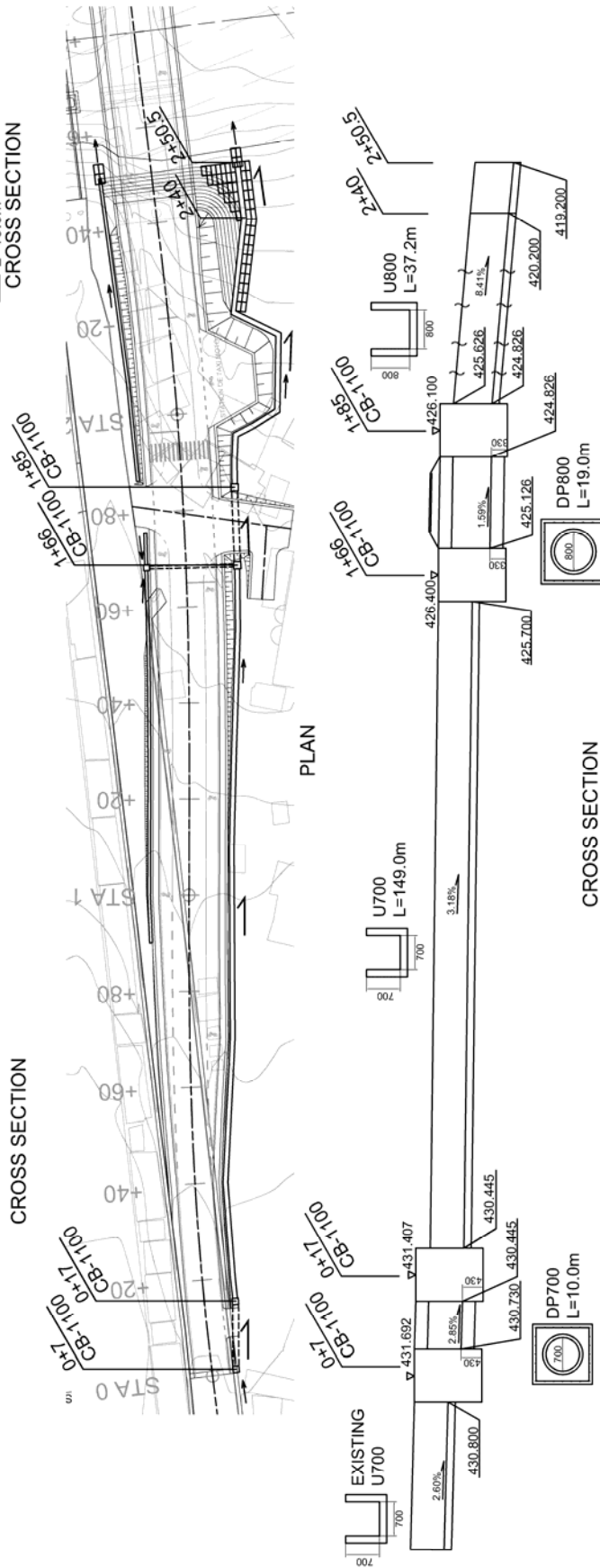
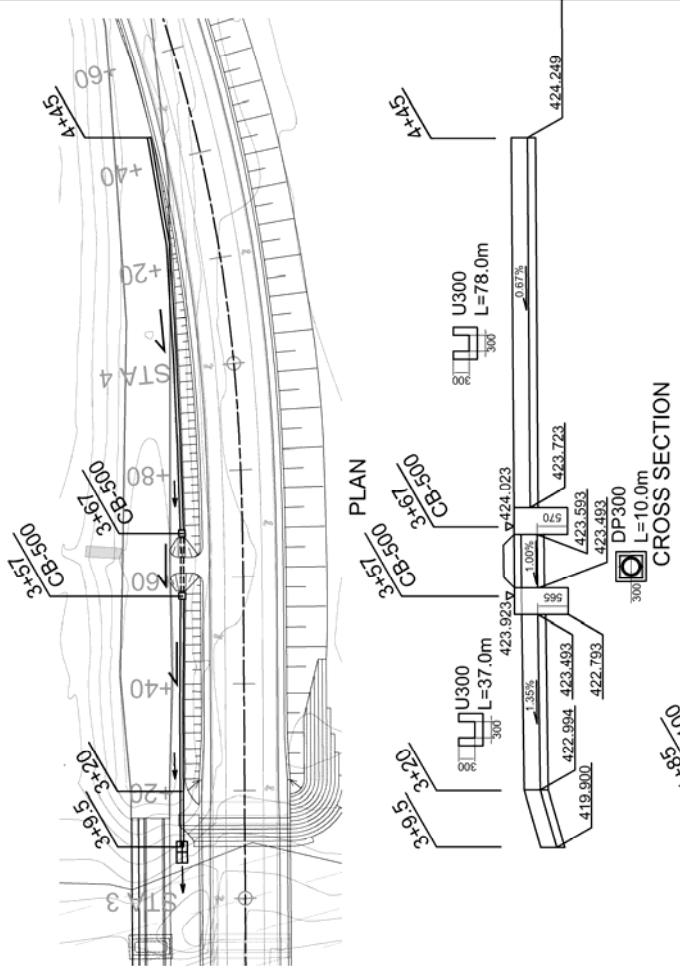
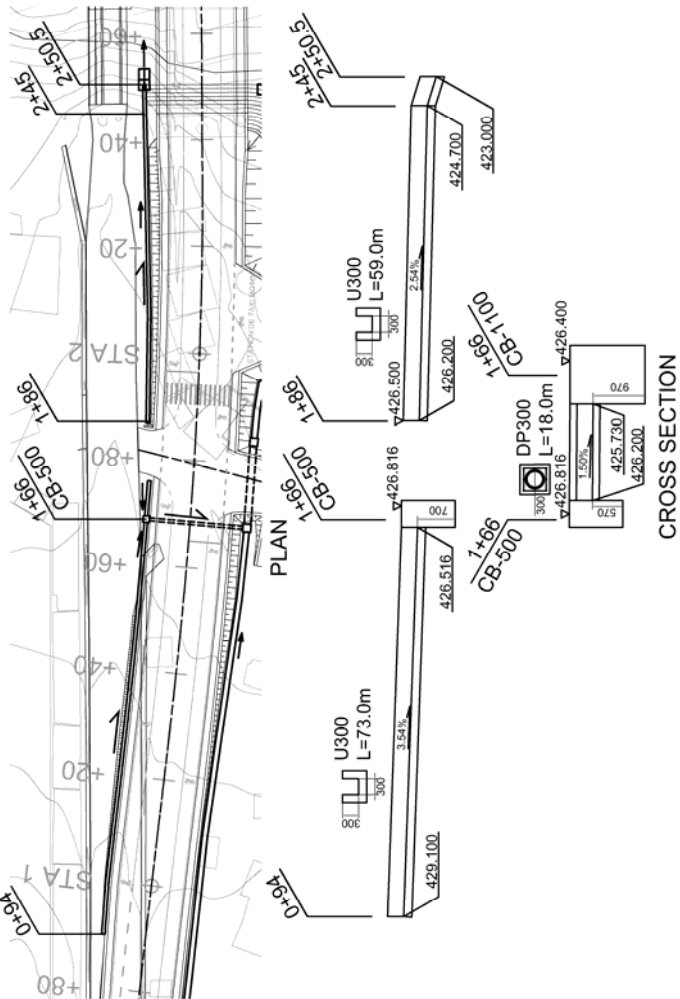
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
DRAINAGE STRUCTURE(2)

Drawing No.	DR-02
SCALE	S=1/40
DATE	

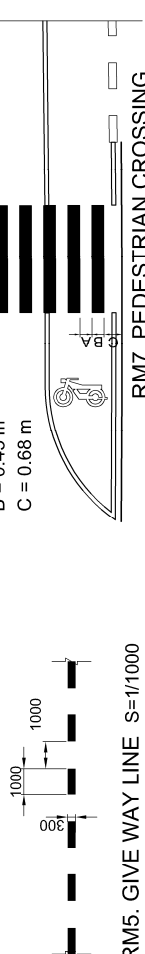
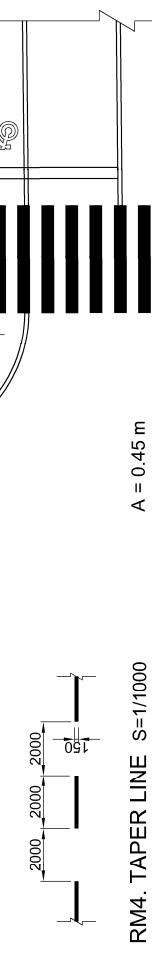
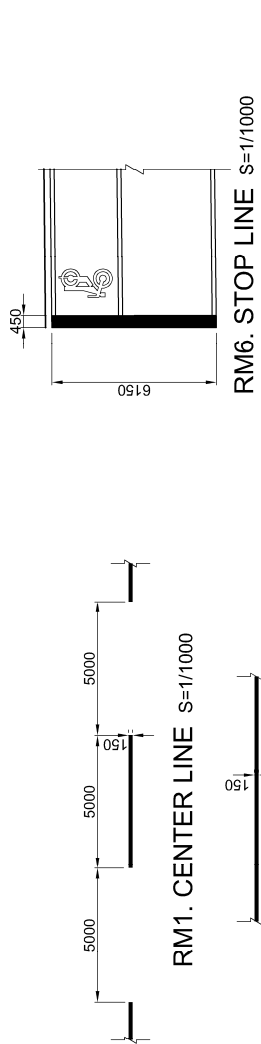
DRAINAGE PLAN



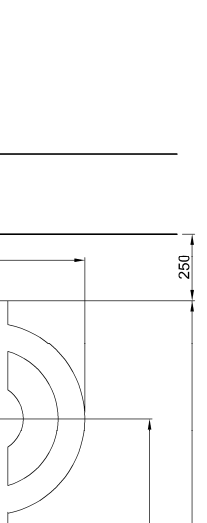
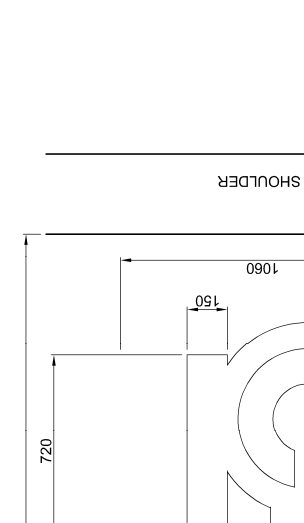
REVISIONS		PROJECT :	TITLE :	Drawing No.	DP-01
No.	Date				
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS			THE PREPARATORY SURVEY FOR THE PROJECT FOR CONSTRUCTION OF FARANAH BRIDGE		
			DRAINAGE PLAN		
			SCALE S=1:1000		
			DATE		

TYPE	SCHEDULE			RIGHT	QTY.
	LEFT	CENTER	RIGHT		
RM1 CENTER LINE		0+00.0 ~ 1+35.0			135.0
		2+25.5 ~ 2+80.0			54.5
		2+80.0 ~ 5+73.4			293.4
RM2 LANE LINE		0+00.0 ~ 1+72.3		0+40.0 ~ 1+66.2	173.3
		1+85.6 ~ 2+45.0		1+86.8 ~ 2+45.0	126.5
		3+18.0 ~ 5+30.0		3+18.0 ~ 5+31.0	55.3
RM3 EDGE LINE		0+00.0 ~ 1+72.3		0+00.0 ~ 0+07.3	210.6
		1+85.6 ~ 2+45.0		0+13.9 ~ 1+66.2	172.6
		3+18.0 ~ 5+73.4		1+86.8 ~ 1+96.6	7.3
RM4 TAPER LINE		0+40.0 ~ 1+00.0		0+13.9 ~ 1+66.2	152.3
		1+85.6 ~ 2+45.0		2+17.1 ~ 2+45.0	54.6
		3+18.0 ~ 5+73.4		3+18.0 ~ 5+73.4	9.9
RM5 GIVEWAY LINE		0+40.0 ~ 1+00.0		0+40.0 ~ 0+70.0	23.6
		1+85.6 ~ 2+45.0		4+70.0 ~ 5+30.0	60.0
		3+18.0 ~ 5+73.4		5+00.0 ~ 5+30.0	30.0
RM6 STOP LINE		0+07.3 ~ 0+13.9		0+07.3 ~ 0+13.9	6.5
		1+56.1 ~ 1+96.9		1+56.1 ~ 1+96.9	41.0
		1+67.9 ~ 1+89.9		1+66.2 ~ 1+86.8	20.8
RM7 PEDESTRIAN CROSSING (ZEBRA) MARKINGS		1+72.3 ~ 1+85.6		1+66.2 ~ 1+86.8	21.9
		1+95.5		1+96.6 ~ 2+17.1	13.2
		1+92.5		1+65.0	20.6
RM8 EXCLUSIVE USE LANE SYMBOL - MOTORCYCLE		0+96.1		0+73.2	1
		1+62.0		1+57.2	1
		1+91.8		1+92.1	1
SYMBOL - MOTORCYCLE		2+29.1		2+29.2	1
		3+30.6		3+30.9	1
		4+98.9		4+50.7	1

NOTE: SHOULD BE USED GUINEAN STANDARDS AFTER CONSULTATION WITH THE OWNER.

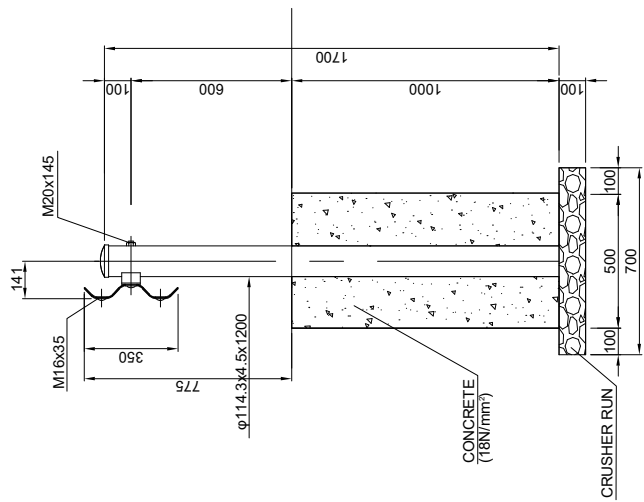


A = 0.45 m
B = 0.45 m
C = 0.68 m



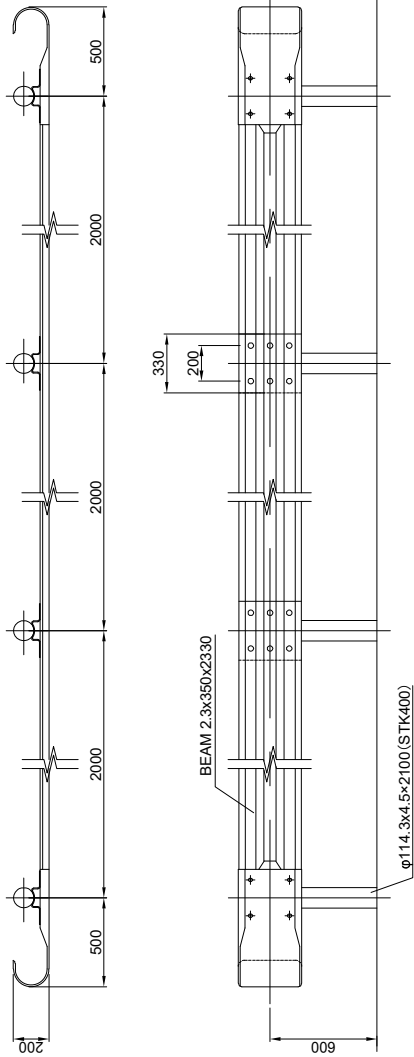
REVISIONS		PROJECT :	TITLE :	Drawing No.	RM-01
No.	Date				Description
				ROAD MARKING	DATE

GUARD RAIL (GR- B-2B)

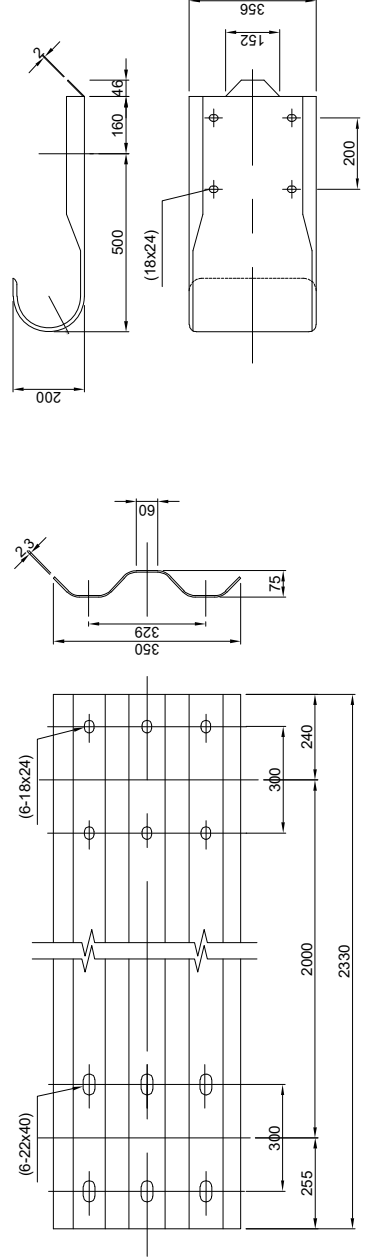


POST S=1/20

SCHEDULE				
W/E	STA	SIDE	LENGTH (m)	REMARK
E	3+58.5	L	46.3	
E	5+73.4	R	261.6	



PLAN & SIDE VIEW S=1/30



END BEAM S=1/10

BEAM 2.3x350x2330 S=1/10

REVISIONS	
No.	Description

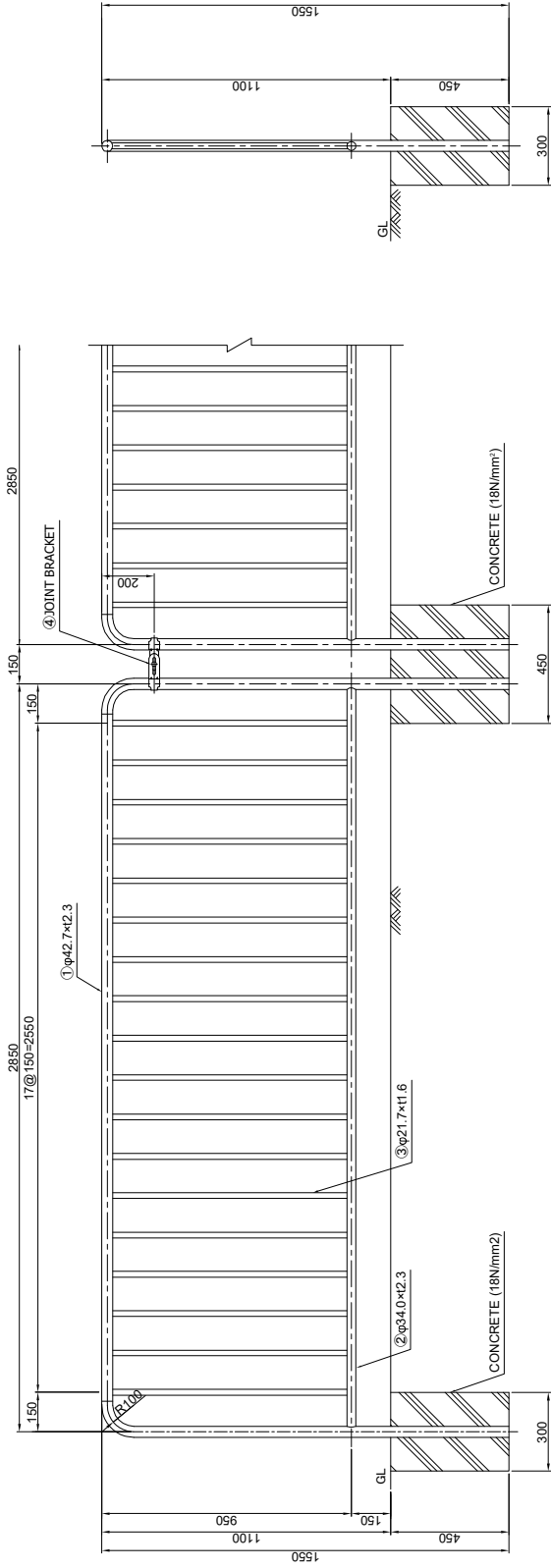
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
GUARD RAIL
(GR- B-2B)

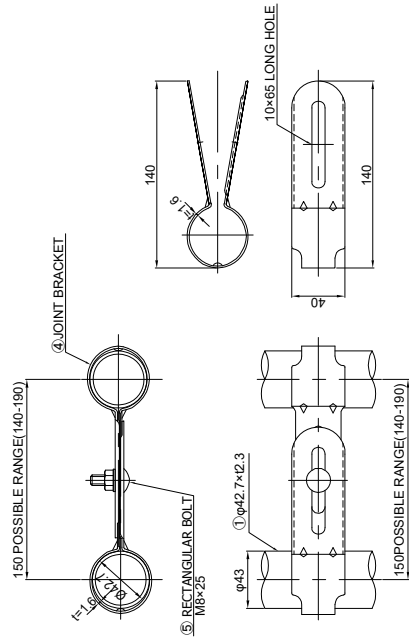
Drawing No.	GR-01
SCALE	AS SHOWN
DATE	

GUARD FENCE (GF)



ELEVATION S=1/20

SECTIONS S=1/20



DETAILS OF JOINT BRACKET S=1/4

SCHEDULE

W/E	STA	SIDE	LENGTH (m)	REMARK
W	2+38.2	R	71.4	

SPECS

NO.	ITEM	MATERIAL	SUMMARY
1	BEAM PIPE	STK400	ZINC PLATING + ELECTROSTATIC POWDER COATING
2	UNDER BEAM PIPE	STK400	ZINC PLATING + ELECTROSTATIC POWDER COATING
3	GRID PIPE	STK400	ZINC PLATING + ELECTROSTATIC POWDER COATING
4	JOINT BRACKET	SGH400	ZINC PLATING + ELECTROSTATIC POWDER COATING
5	RECTANGULAR BOLT	240(N/mm2)	HOT DIP GALVANIZING M8X25

REVISIONS	
No.	Date

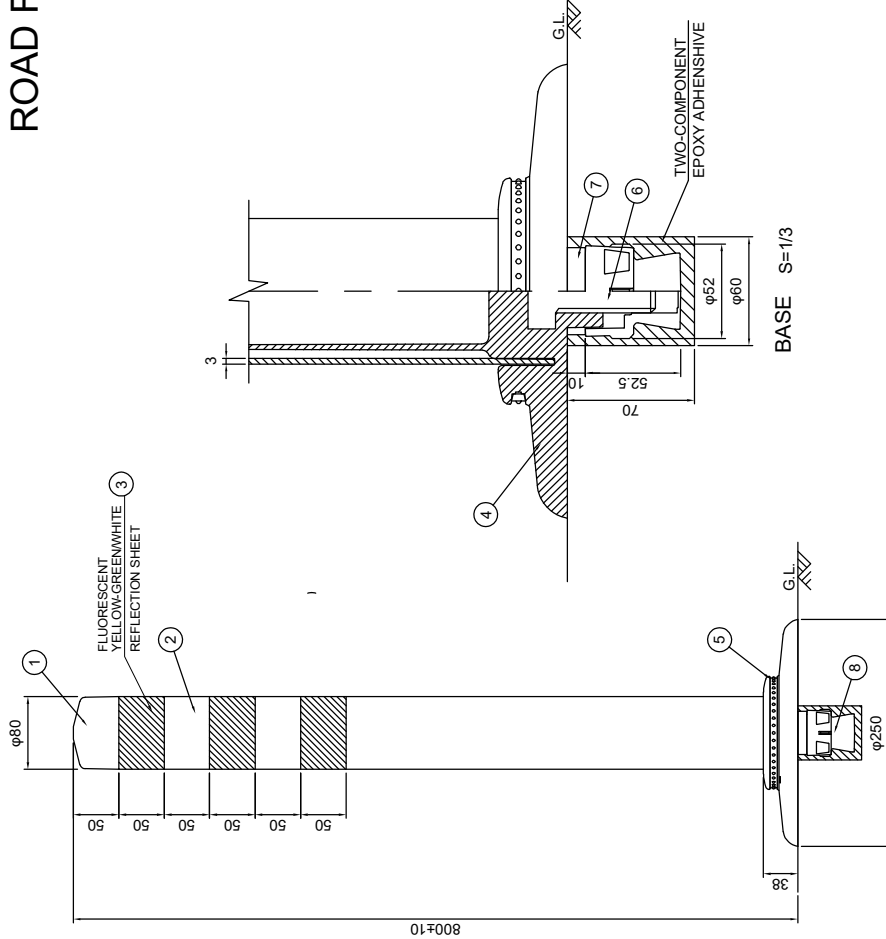
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
GUARD FENCE

Drawing No.	GF-01
SCALE	AS SHOWN
DATE	

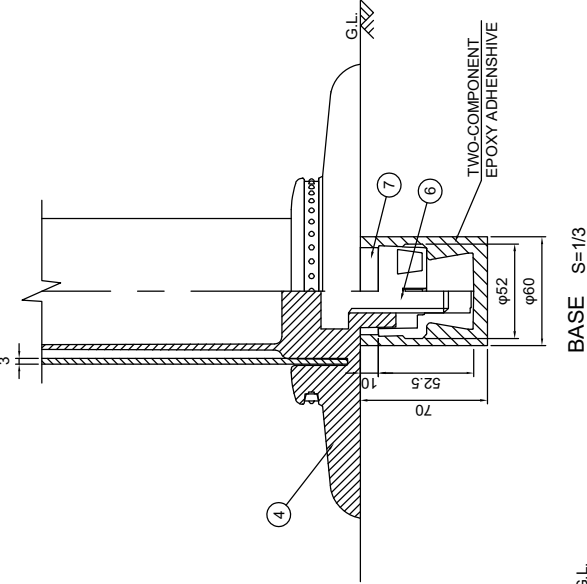
ROAD FACILITIES



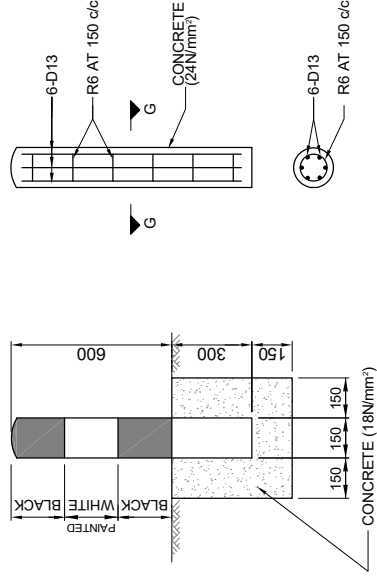
SECTION S=1/6

POST CONE			REMARKS
NO.	ITEMS	QTY.	MATERIAL
1	CAP	1	SPECIAL URETHANE RESIN
2	MAIN BODY	1	SPECIAL URETHANE RESIN
3	REFLECTIVE MATERIAL	3	FLEXIBLE PRISM REFLECTION SHEET
4	BASE	1	SPECIAL URETHANE RESIN
5	REFLECTOR	-	GLASS BEADS
6	MOUNTING BOLTS	1	STAINLESS (M24x55)
7	SPACER	1	SYNTHETIC RUBBER
8	EMBEDDED ANCHOR	1	ALUMINIUM ALLOY

POST CORN



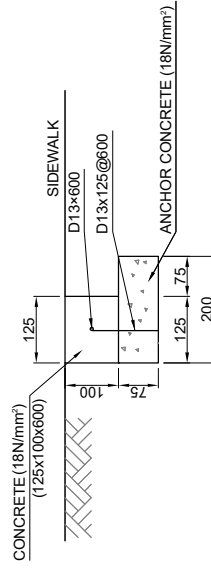
BASE S=1/3



GUARD POST DETAILS

REINFORCEMENT DETAILS

GUARD POST S=1/20



CURB STONE S=1/10

REVISIONS	
No.	Date

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

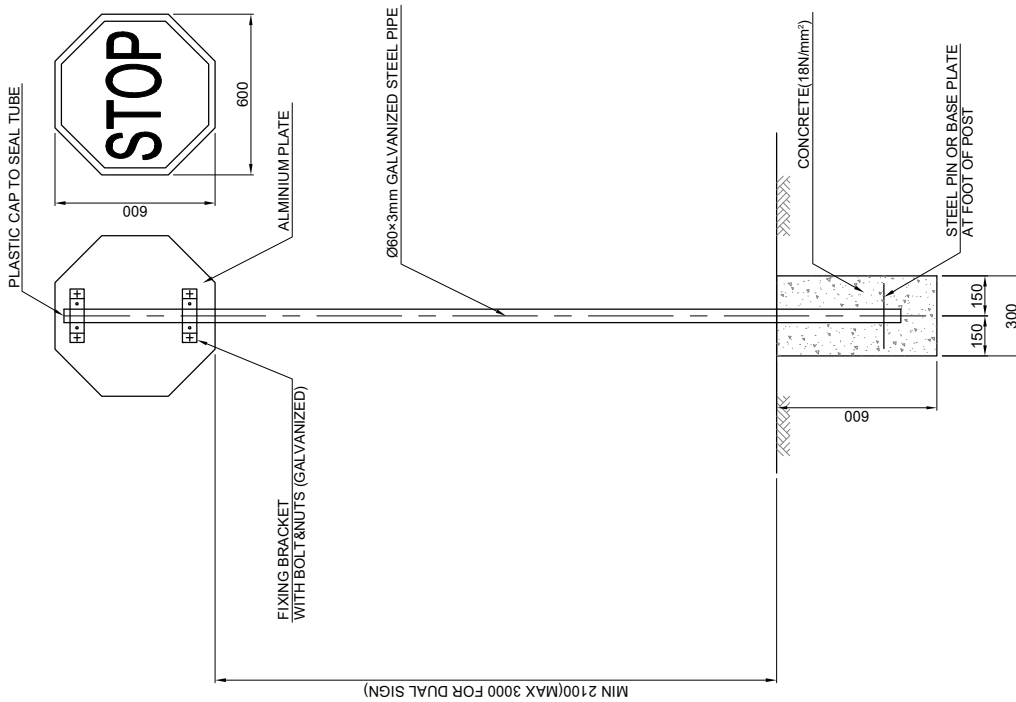
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

TITLE :

ROAD FACILITIES

Drawing No.	RF-01
SCALE	AS SHOWN
DATE	

TRAFFIC SIGN (1)



R1. STOP



R110. PEDESTRIANS ONLY



W101. INTERSECTION FRONT



R310-P. PARKING AREA FOR AUTO BIKE

SCHEDULE OF TRAFFIC SIGN

POLE -TYPE	DESCRIPTION	SCHEDULE								QTY.
		1+71.7	1+65.0	1+83.7	R	1+83.7	R	3		
R1	STOP	1+96.5	L	3+66.3	R	4+45.8	R			3
R110	PEDESTRIANS ONLY	2+07.6	L	1+51.6	R					3
W101	INTERSECTION FRONT	1+94.0	R	2+18.1	R					2
R310	PARKING AREA FOR AUTO BIKE	0+44.7	L	0+45.1	R	5+30.0	L	5+31.0	R	4
F-TYPE	AUTO BIKE LANE									

DETAIL OF TRAFFIC SIGN

NOTE: SHOULD BE USED GUINEAN STANDARDS AFTER CONSULTATION WITH THE OWNER.

REVISIONS	
No.	Date

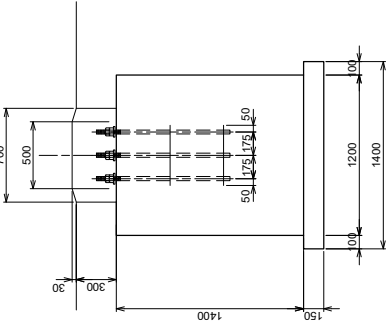
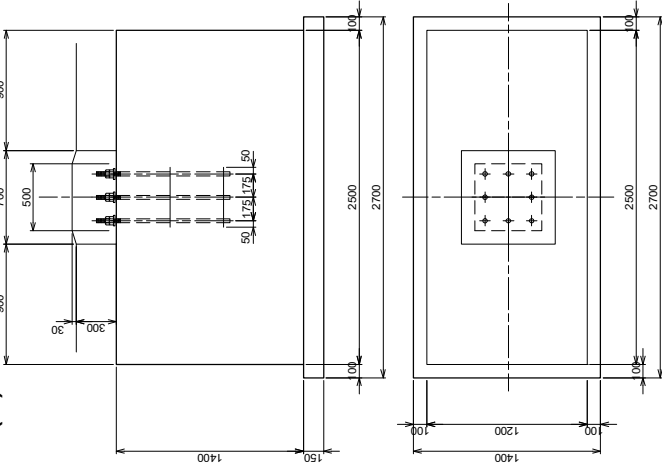
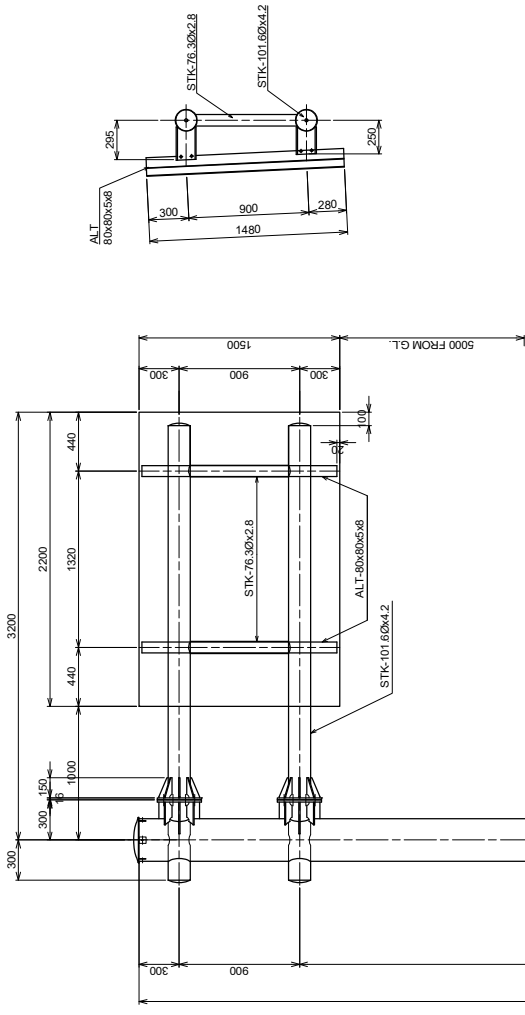
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

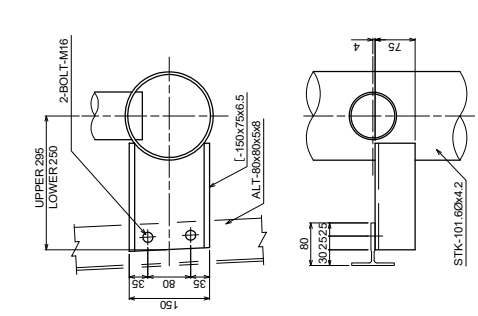
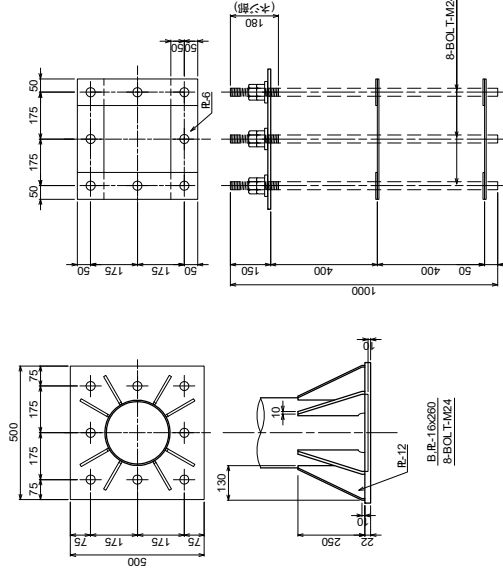
TITLE :
 TRAFFIC SIGN (1)
 (DETAIL AND SCHEDULE)

Drawing No.	RS-01
SCALE	S=1/20
DATE	

TRAFFIC SIGN (2)



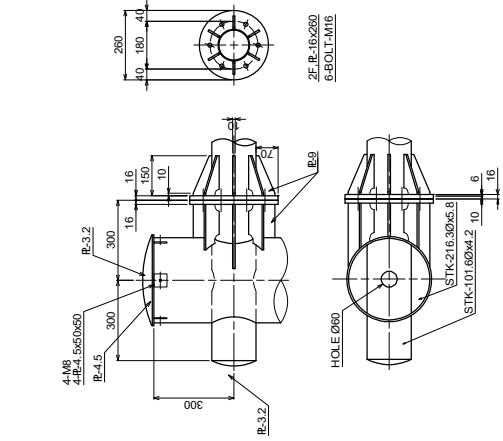
POLE BASE S=1/20



TRAFFIC SIGN PLATE FITTING DETAILS S=1/5

ANCHOR BOLT DETAIL S=1/10

ARM FLANGE DETAILS S=1/10



REVISIONS	
No.	Description

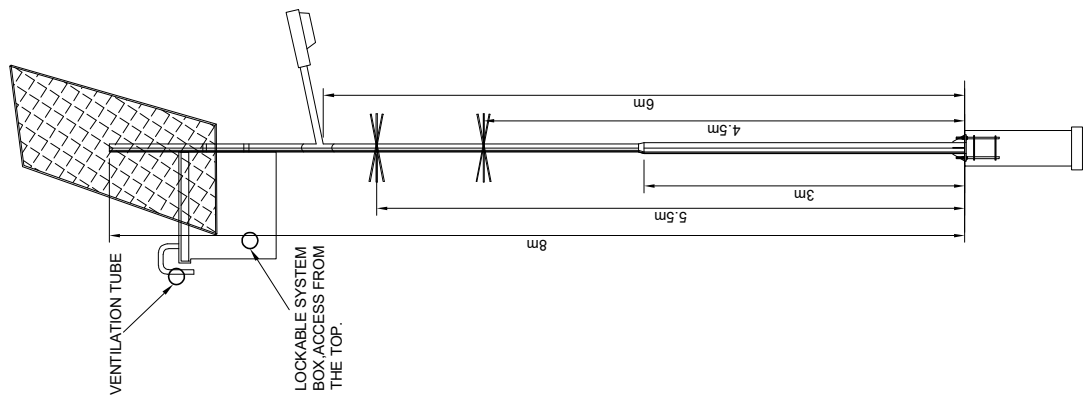
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

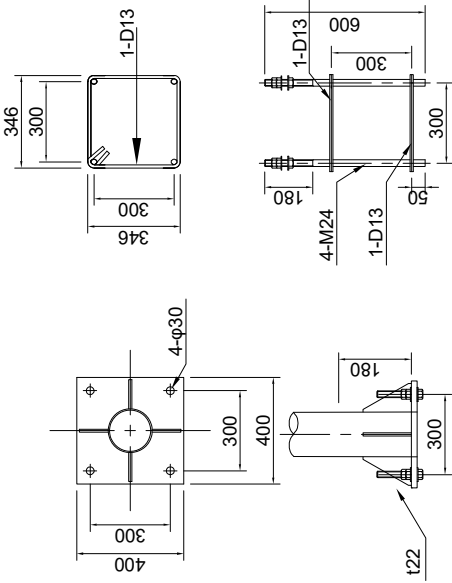
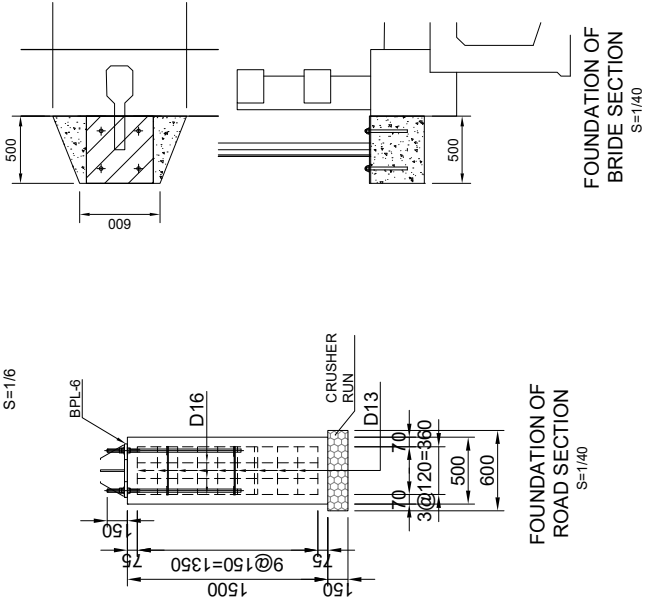
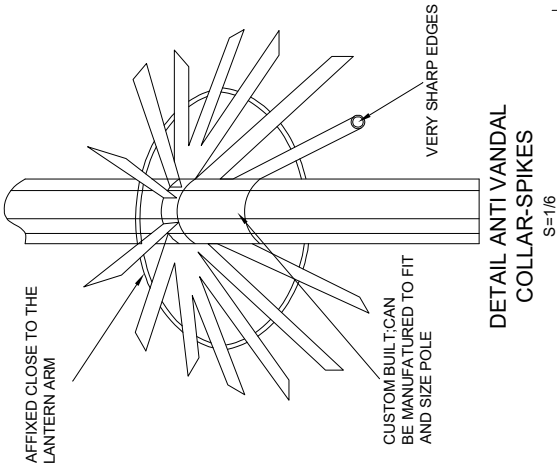
TITLE :
 TRAFFIC SIGN (2)
 (F-SHAPED POST)

Drawing No.	RS-02
SCALE	AS SHOWN
DATE	

STREET LIGHT



ELEVATION OF STANDARD POLE WITH SOLAR PANEL, LAMP, BATTERY BOX AND SPIKE.
S=1/50



ANCHOR BOLTS AND BASE PLATE S=1/20

SCHEDULE

DESCRIPTION	SCHEDULE												QTY.
	0+03.2	R	0+28.2	R	0+53.4	R	0+69.1	L	0+79.4	R	0+89.9	L	
ROAD SECTION WEST SIDE	0+03.2	R	0+28.2	R	0+53.4	R	0+69.1	L	0+79.4	R	0+89.9	L	22
	1+28.6	R	1+41.8	L	1+53.3	R	1+67.7	R	1+70.1	R	1+72.0	L	
	1+70.1	R	1+72.0	L	1+78.4	R	1+85.0	R	1+85.6	L	1+96.9	R	
ROAD SECTION EAST SIDE	2+16.6	R	2+28.7	L	3+40.0	R	3+58.4	L	3+69.9	R	3+89.9	L	16
	4+07.5	R	4+22.9	L	4+38.6	R	4+50.9	L	4+67.7	R	4+80.0	L	
	5+24.4	R	5+40.0	L	5+60.2	R	5+72.9	L	2+45.0	L	2+50.0	R	
BRIDGE SECTION	2+91.0	L	2+91.0	R	3+15.0	L	3+15.0	R	2+91.0	L	2+67.0	L	8
	2+91.0	L	2+91.0	R	3+15.0	L	3+15.0	R	2+91.0	L	2+67.0	L	

REVISIONS	
No.	Date

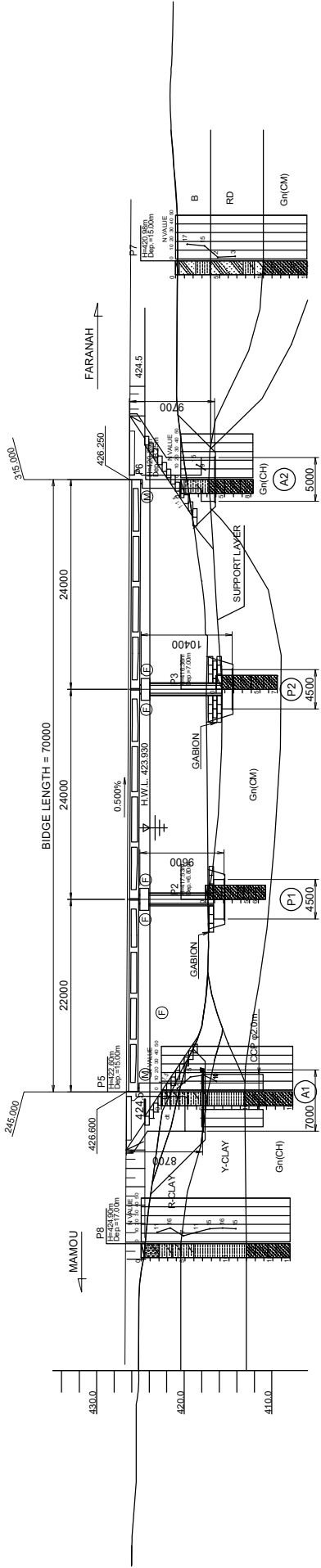
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
STREET LIGHT

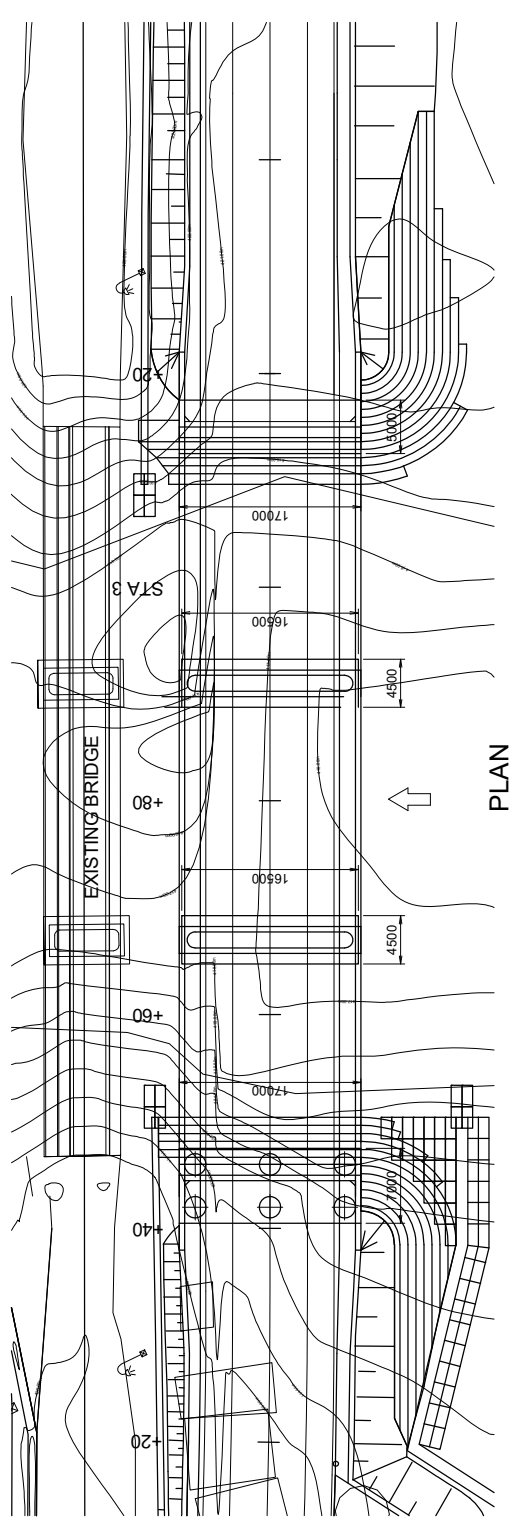
Drawing No. SL-01
SCALE AS SHOWN
DATE

BRIDGE GENERAL DRAWING (1)



VERTICAL ALIGNMENT	FINISH GRADE	GROUND LEVEL	STATION	HORIZONTAL ALIGNMENT
	425.987	426.018	+46.218	A=100 L=56.333
	426.018	426.018	+40.0	
	426.150	426.150	+15.000	A2
	426.218	426.218	+0.000	STA.3
	426.270	426.270	+91.000	P2
	426.318	426.318	+80.000	
	426.390	426.390	+67.000	P1
	426.418	426.418	+60.000	
	426.500	426.500	+45.000	A1
	426.518	426.518	+40.000	
	426.548	426.548	+34.143	
	426.618	426.618	+20.000	No.2
				IP=JP.2 IA=7.06-12 CI=124.181 R=800 L=74.181
				R=∞ L=112.075

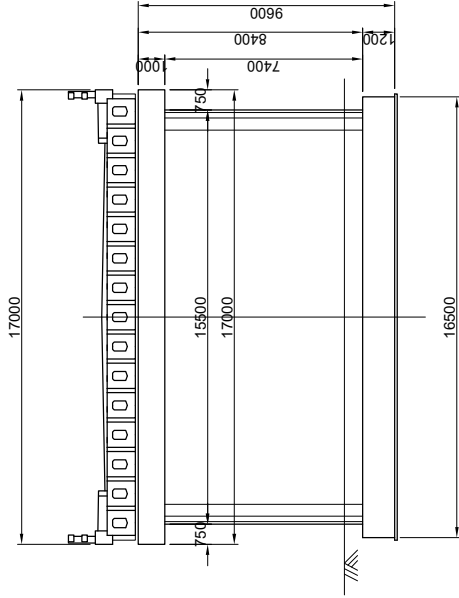
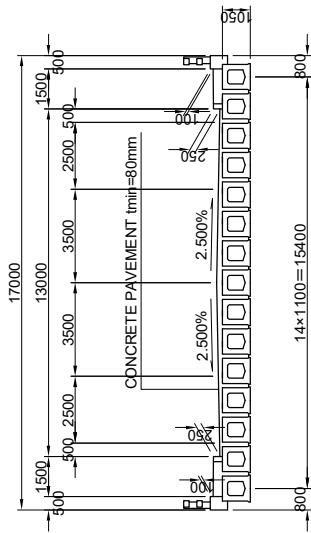
ELEVATION



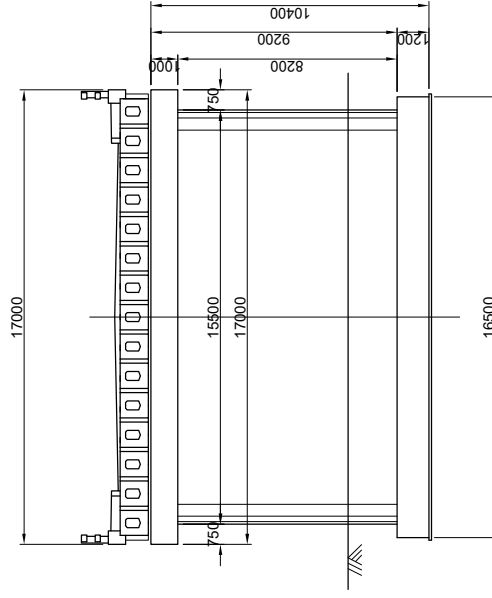
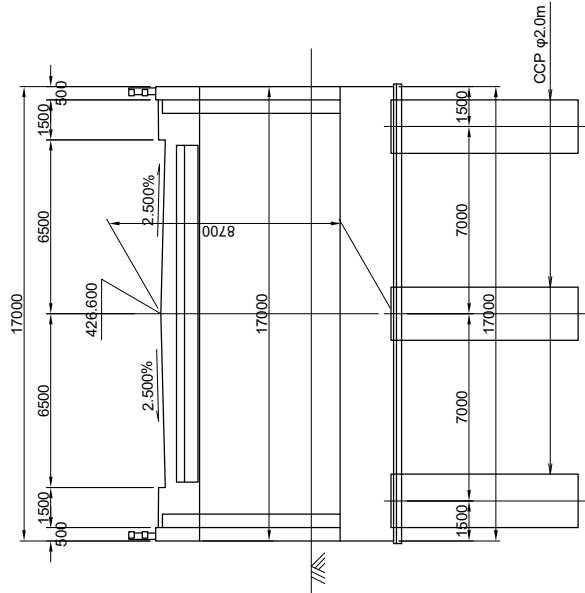
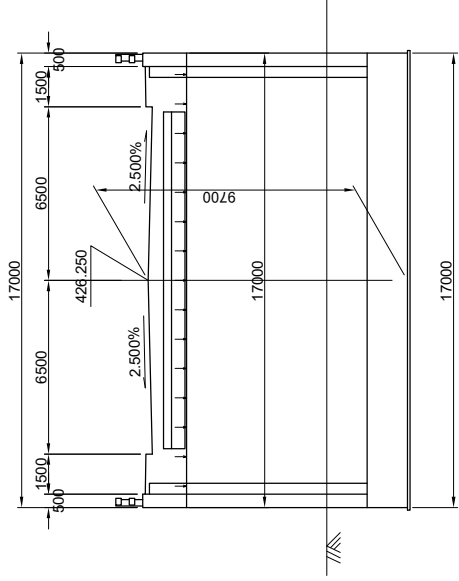
PLAN

REVISIONS	PROJECT :	DRAWING No.	BR-01
No. Date Description	JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS	SCALE	S=1/500
	TITLE :	DATE	
	BRIDGE GENERAL DRAWING (1)		

BRIDGE GENERAL DRAWING (2)



A2 ABUTMENT



DESIGN CONDITION

BRIDGE LENGTH	70.0m
SPAN LENGTH	21.05m+23.00m+23.05m
ROAD WIDTH	1.50m+0.50m+2× 3.50m +2.50m+0.50m+1.50m
LIVE LOAD	ECOWAS-LIVE LOAD OR B-LIVE LOAD (JRA)
DESIGN SEISMIC SCALE	KH=0.10
FORM	PC HOLLOW SLAB BRIDGE
SUPER STRUCTURE	CONCRETE
MATERIAL STRENGTH	σ _{ck} =40 N/mm ² σ _{ck} =30 N/mm ²
REINFORCINGBAR	SD345 EQUIVALENT
TENDON	12S12.7mm 1S21.8mm
STRUCTURE	INVERTED T-TYPE ABUTMENT WALL-TYPE PIER
FOUNDATION	SPREAD FOUNDATION & PILE FOUNDATION (A1)
SUB STRUCTURE	CONCRETE
MATERIAL STRENGTH	σ _{ck} =24 N/mm ²
REINFORCINGBAR	SD345 EQUIVALENT

REVISIONS	
No.	Description

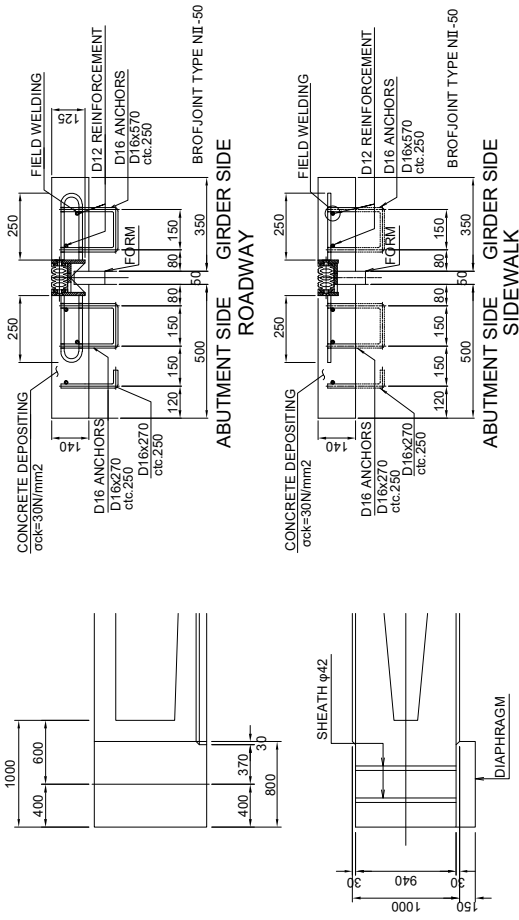
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

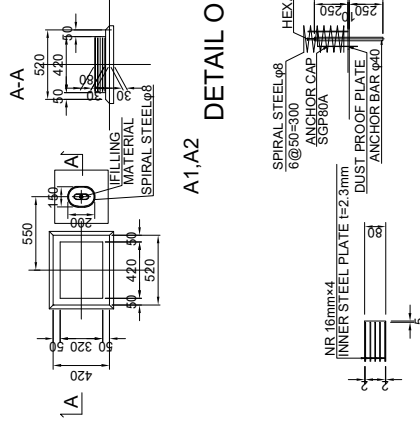
TITLE :
BRIDGE GENERAL DRAWING (2)

Drawing No.	BR-02
SCALE	S= 1/200
DATE	

SUPERSTRUCTURE(2)



DETAILS OF GIRDER END S=1/50



DETAIL OF RUBBER BEARING S=1/20

MATERIAL

NO.	NAME	DIMENSION	SIGN	QTY.	WEIGHT(KG)	NOTE
1	RUBBER BEARING	420×320×80	NR+SS400	30	—	le=16mm×4
2	ANCHOR BAR	φ25×510	SS400	28	55.0	
3	ANCHOR CAP	114×43×300	SGP80A	28	73.8	
4	SPIRAL STEEL	φ8×3800	—	28	42.0	
5	DUST PROOF PLATE	150×100×10	RUBBER	28	—	
6	HEXAGON BOLT	M8×60	—	28	—	
HOT DIP GALVANIZING						GALVANIZING PARTS WITH ○ ON ITS LABEL
ZINC GALVANIZING						ADHESION AMOUNT 550g/m ² ABOVE, 350g/m ² ABOVE FOR BOLT

MATERIAL

NO.	NAME	DIMENSION	SIGN	QTY.	WEIGHT(KG)	NOTE
1	RUBBER BEARING	420×270×55	NR+SS400	60	—	le=14mm×3
2	ANCHOR BAR	φ40×810	SS400	28	223.9	
3	ANCHOR CAP	φ53×450	SGP50A	28	66.9	
4	SPIRAL STEEL	φ8×4200	—	28	92.9	
5	DUST PROOF PLATE	100×100×10	RUBBER	28	—	
6	HEXAGON BOLT	M8×60	—	28	—	
HOT DIP GALVANIZING						GALVANIZING PARTS WITH ○ ON ITS LABEL
ZINC GALVANIZING						ADHESION AMOUNT 550g/m ² ABOVE, 350g/m ² ABOVE FOR BOLT

REVISIONS	
No.	Date Description

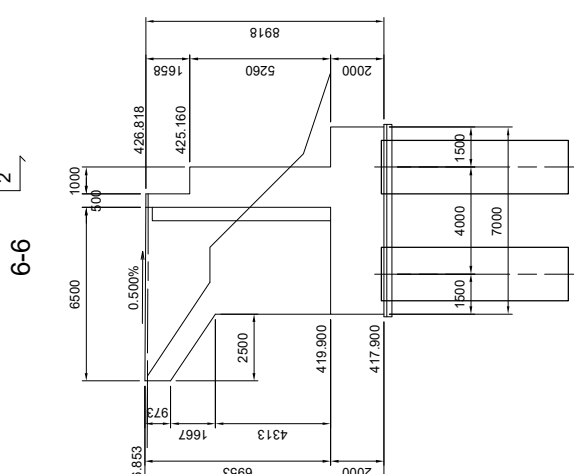
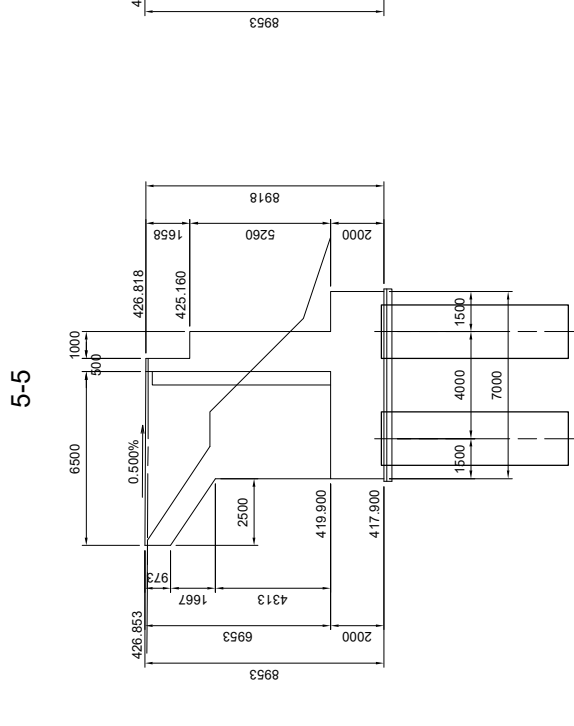
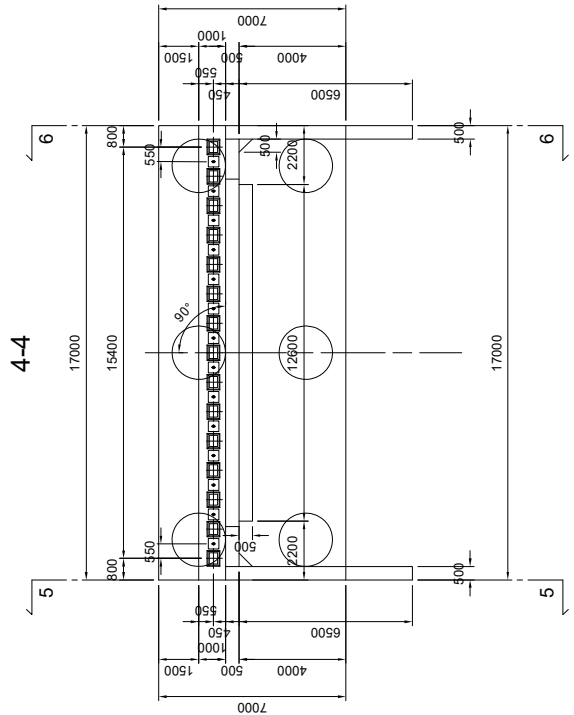
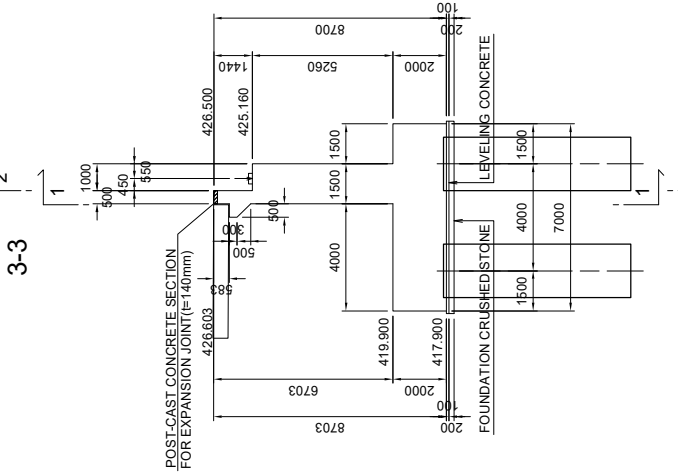
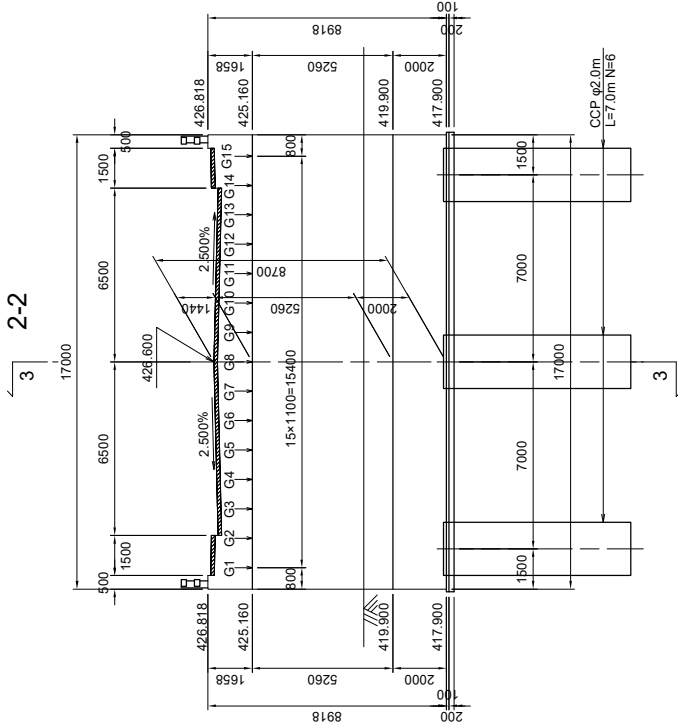
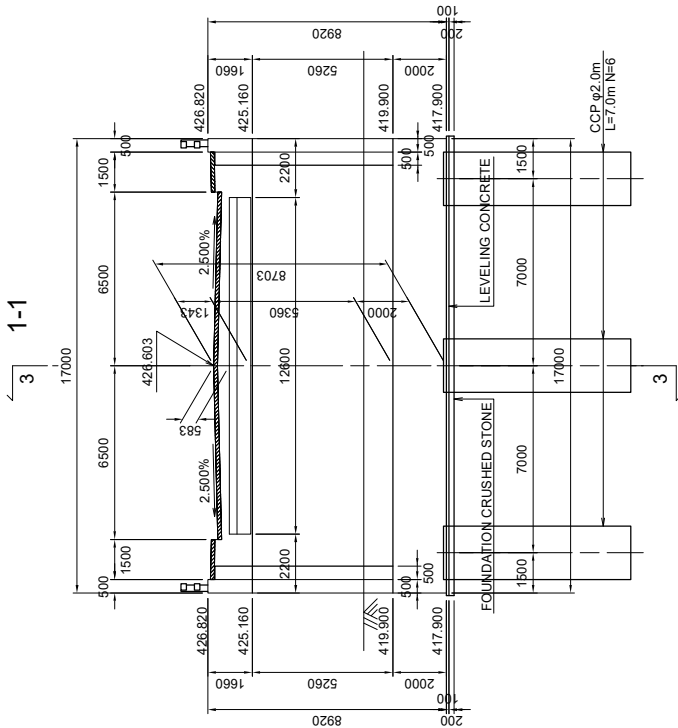
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
 KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
 EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
 THE PREPARATORY SURVEY FOR
 THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
 OF FARANAH BRIDGE

SUPERSTRUCTURE(2)
 SCALE
 DATE

Drawing No. BR-04
 AS SHOWN

SUB STRUCTURE A1



REVISIONS	
No.	Date

JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

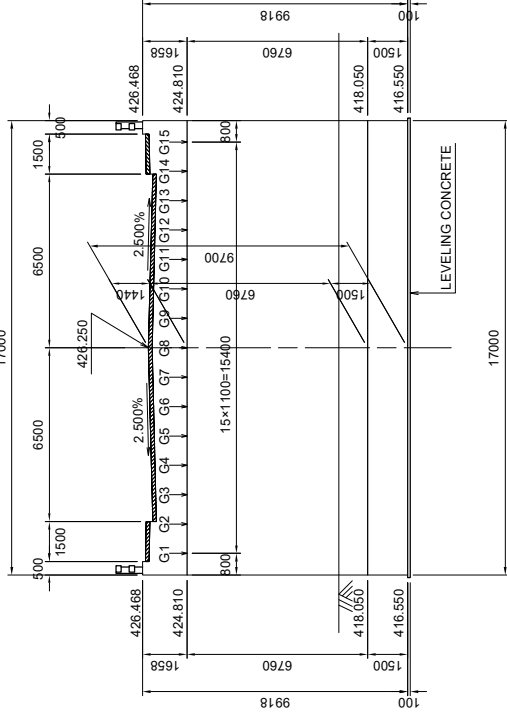
PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
SUB STRUCTURE A1

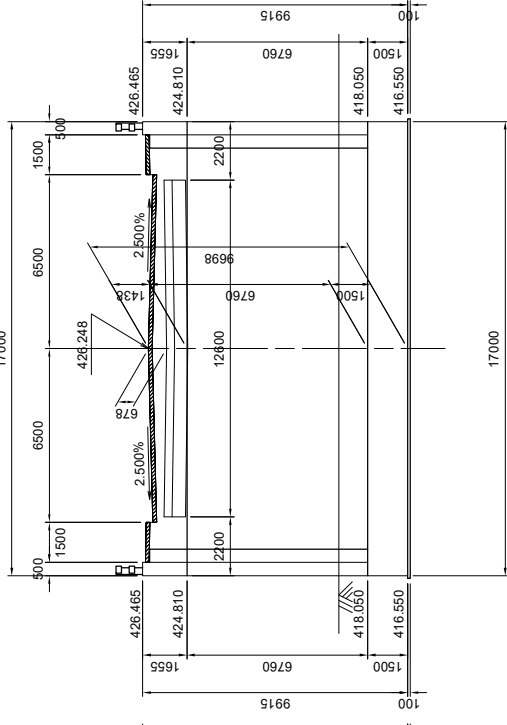
Drawing No.	BR-05
SCALE	S=1/200
DATE	

SUB STRUCTURE A2

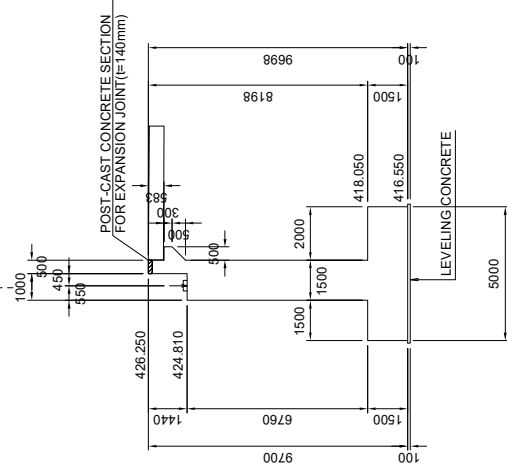
1-1



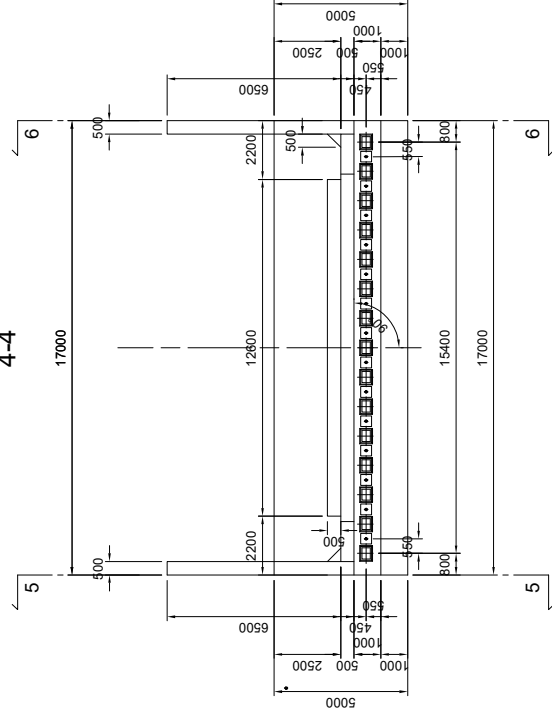
2-2



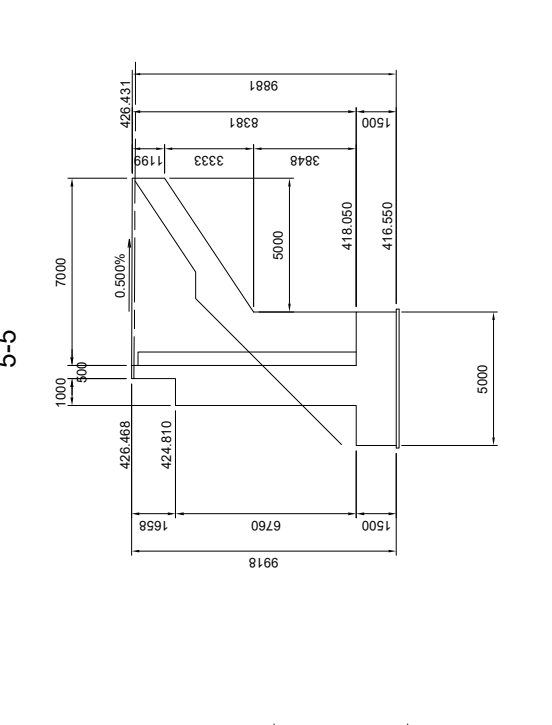
3-3



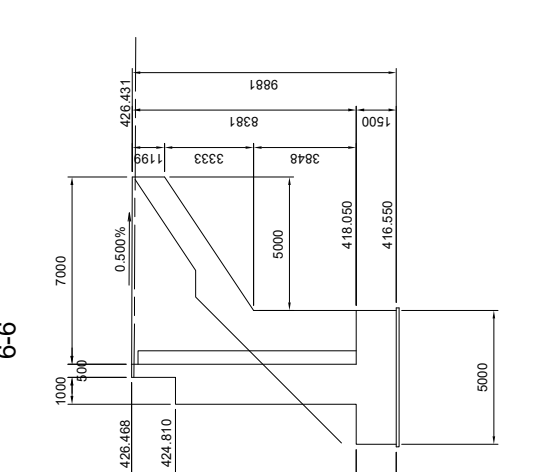
4-4



5-5



6-6



REVISIONS	
No.	Date

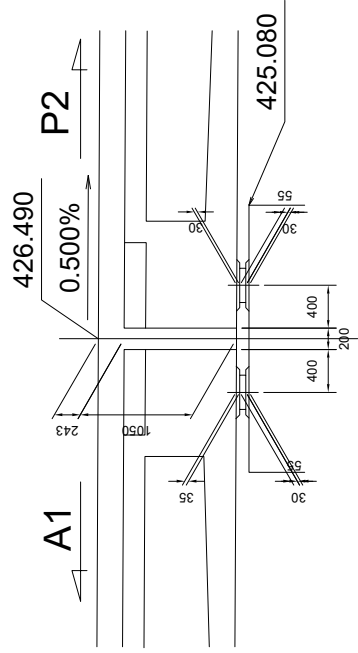
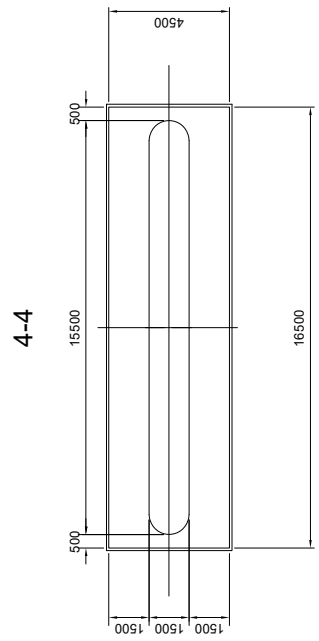
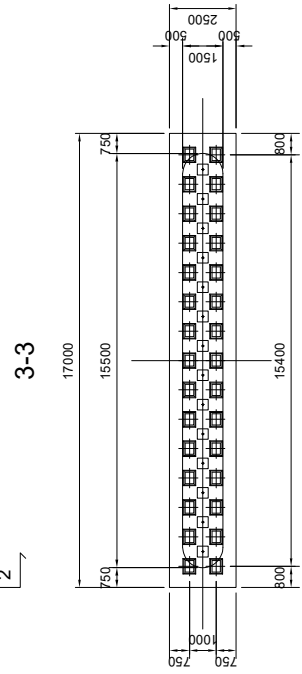
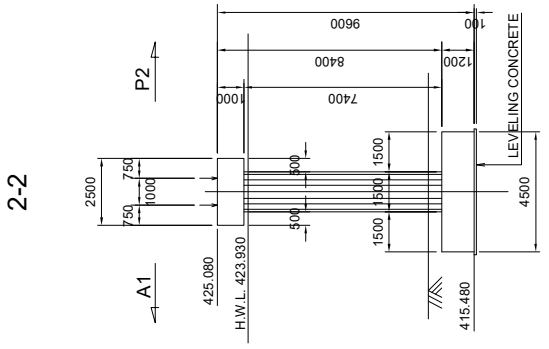
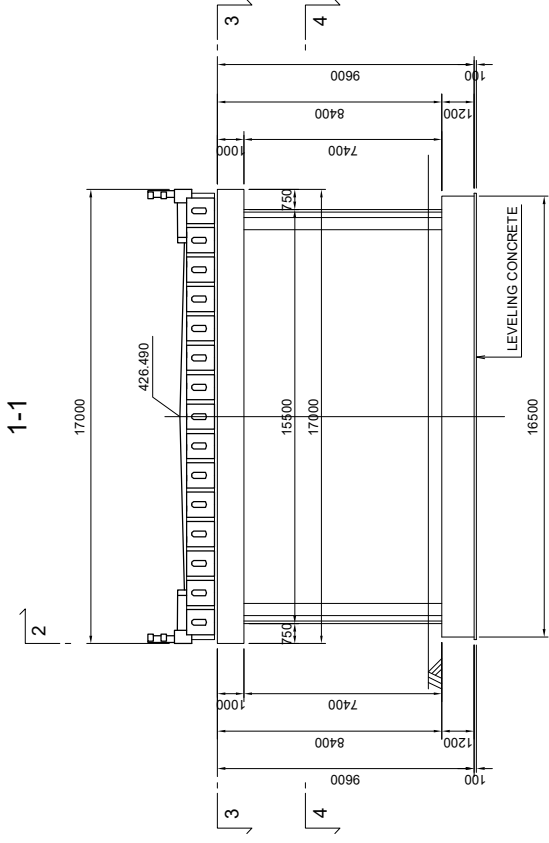
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
SUB STRUCTURE A2

Drawing No.	BR-06
SCALE	S=1/200
DATE	

SUB STRUCTURE P1



DETAILE OF GIRDER END S=1/50

REVISIONS	
No.	Date

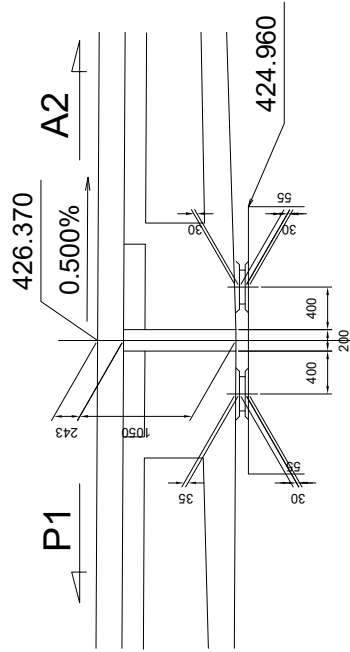
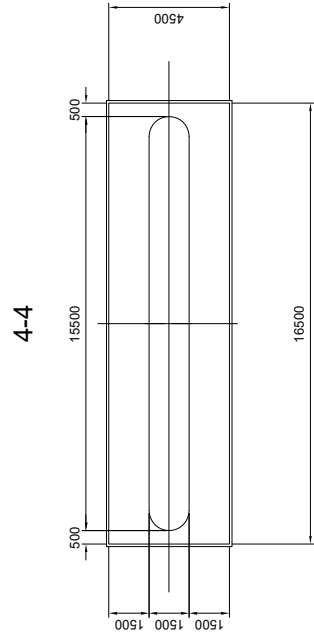
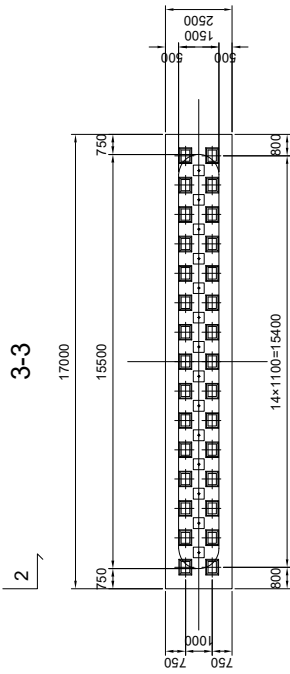
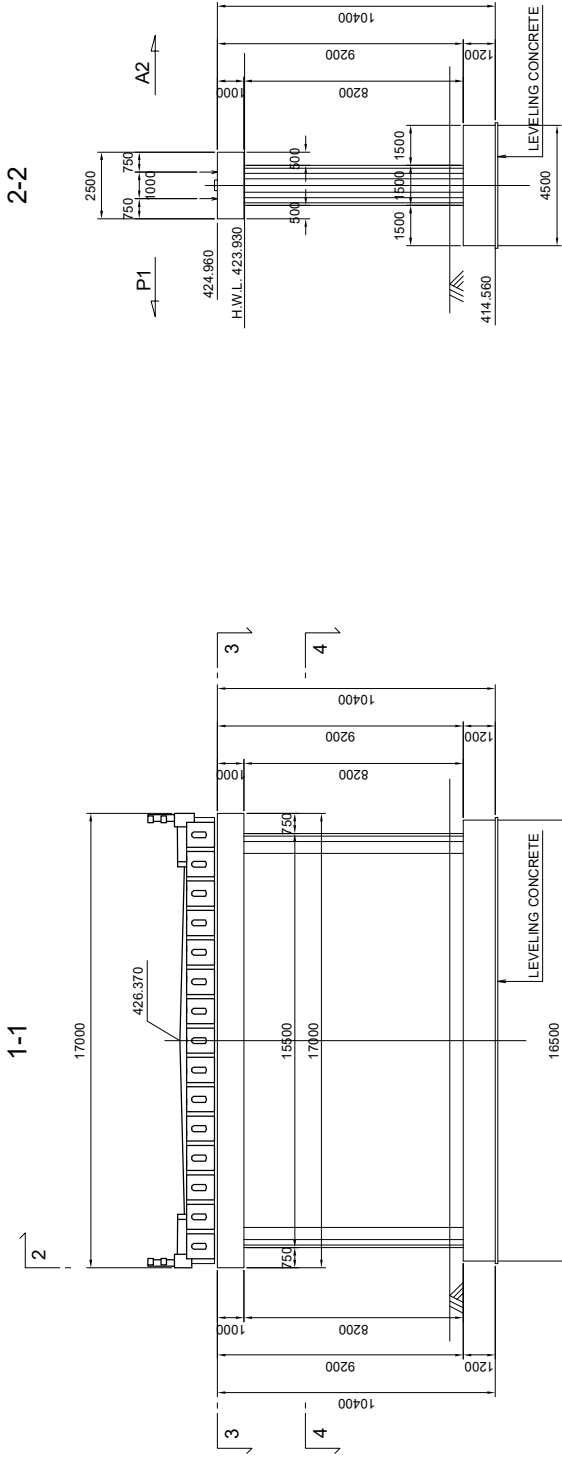
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
SUB STRUCTURE P1

Drawing No.	BR-07
SCALE	S=1/200
DATE	

SUB STRUCTURE P2



DETAIL OF GIRDER END S=1/50

REVISIONS	
No.	Date

JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
EIGHT-JAPAN ENGINEERING CONSULTANTS

PROJECT :
THE PREPARATORY SURVEY FOR
THE PROJECT FOR CONSTRUCTION
OF FARANAH BRIDGE

TITLE :
SUB STRUCTURE P2

Drawing No.	BR-08
SCALE	S=1/200
DATE	

3-2-4 Plan d'exécution des travaux

3-2-4-1 Principes d'exécution des travaux

Dans le cas où la mise en œuvre du Projet serait confirmée, elle suivra les éléments de base suivants.

- Le Projet sera mis en œuvre conformément au schéma de la coopération financière non remboursable du gouvernement du Japon, par suite de la signature de l'Échange de Notes d'aide non remboursable pour le Projet entre le gouvernement du Japon et le gouvernement de la Guinée.
- L'organisme responsable pour l'exécution du Projet, est la Direction Nationale des Infrastructures (DNI) relevant du Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics (MITP), tandis que l'agence de supervision est le Ministère du Plan et de la Coopération Internationale (MPCI).
- Les services de consultation du Projet, telles que la conception détaillée, les travaux relatifs à l'appel d'offres et la supervision des travaux de construction, seront assurés par un bureau d'études japonais (le Consultant) par suite de la conclusion d'un accord des services de consultation avec le gouvernement guinéen.
- Pour les travaux de construction du Projet, un entrepreneur japonais retenu à l'issue d'un appel d'offres organisé auprès des entreprises préqualifiées, les réalisera en vertu du contrat de construction qu'il signe avec le gouvernement guinéen.

Pour l'exécution des travaux de construction du Projet, le principe de base est comme suit.

- Approvisionner en matériaux de construction et en main-d'œuvre en Guinée, en choisissant les plus bas prix. Pour ceux qui sont indisponibles en Guinée, ils seront achetés au Japon ou dans un pays tiers comme la solution la plus économique pour autant que la qualité et la capacité d'approvisionnement requises puissent être assurées.
- Appliquer les méthodes et les processus de construction compatibles avec les conditions météorologiques, topographiques, géologiques de la région ainsi que les conditions naturelles susceptibles d'affecter les travaux du pont et des routes.
- Prévoir, dans la mesure du possible, des méthodes de construction générales ne nécessitant pas d'équipements ou de techniques spéciaux.
- Établir des spécifications de construction et des normes de gestion de la construction appropriées et planifier une organisation de gestion des travaux de l'entrepreneur et une organisation de supervision de la construction des consultants qui satisfont à ces normes.
- Assurer la plus stricte sécurité des travailleurs et de personnes tierces pendant les travaux de construction, et leur fournir l'éducation notamment sur les considérations environnementales et sociales et la lutte contre le VIH/Sida.
- Prévenir la pollution de l'eau due par les travaux au niveau des fossés latérales existants et des rivières, ainsi que le déplacement des sédiments durant la saison des crues. Pour la centrale à béton, l'extraction de terre et l'approvisionnement en pierre concassée, s'efforcer à la protection de l'environnement en les achetant auprès d'un fournisseur qui prend en compte la réduction des impacts sur l'environnement. En outre, mettre les déchets de construction au rebut de manière appropriée dans des sites d'élimination désignés par le gouvernement guinéen.

3-2-4-2 Points à prendre en compte dans l'exécution des travaux

Pour la formulation du plan de construction et des méthodes de construction, il faut assurer comme la priorité absolue, la sécurité des personnels et des personnes tierces engagés dans l'exécution des travaux, ainsi que choisir les procédés et les méthodes aidant à réduire les impacts environnementaux notamment sur les usagers de la route et les riverains.

Points à noter pour l'état actuel de la route

Au niveau du pont cible situé au centre-ville de Faranah et sur l'artère importante, une forte densité de la circulation entraîne des embouteillages le matin et le soir, ce qui perturbe considérablement la vie de la population qui se rend au travail, à l'école et à l'hôpital.

Il est donc essentiel d'établir un plan d'exécution des travaux de manière à assurer la sécurité des usagers de la route et leurs transports, et à tenir en compte la réduction de l'impact environnemental sur les riverains.

Points à noter pour le pont et les installations routières existants

Le Projet consiste à aménager un pont et ses voies d'accès. Le pont et les voies en question servent de l'accès aux routes importantes pour la vie quotidienne de la population de Faranah et aux artères majeures. Dans la mise en œuvre des travaux, en accordant la priorité absolue à la sécurité de la circulation telle qu'elle est actuellement, il faut éviter d'interrompre la circulation totale.

Il s'avère nécessaire également de procéder à la construction tout en prenant bien en compte les considérations environnementales et sociales aux populations résidant autour du site.

Points à noter pour la construction du pont Faranah

D'après le résultat de l'examen des méthodes d'exécution, la construction du pont Faranah a pour objectif la réduction de la durée des travaux, le maintien de la sécurité sur la circulation des véhicules et piétons sur le pont existant et l'atténuation des charges de la partie guinéenne. Au cours de la construction du nouveau pont, les travaux seront exécutés en assurant la circulation sur le pont existant.

Points à noter sur les conditions météorologiques

Dans la ville de Faranah, la saison des pluies s'étend généralement de mai à octobre, avec des précipitations particulièrement abondantes au cours de la période de trois mois allant de juillet à septembre. Pendant cette période de fortes précipitations où le niveau du fleuve Niger monte, les travaux de la substructure du pont et de revêtement des rives seront suspendus.

En outre, en prenant en compte du fait que les travaux de terrassement et de revêtement de route sont difficiles à réaliser les jours de pluie, il convient de prévoir au calendrier d'exécution une marge prudente.

La prise en compte de la sécurité des habitants des environs et des travailleurs concernés

- ① La prise en compte de la sécurité des habitants des environs

- Identifier le site du Projet et la zone affectée par les travaux pour mettre en place des dispositifs pour interdire l'accès aux personnes non autorisées
 - Fournir une formation approfondie en sécurité routière en faveur des conducteurs des véhicules de transport des matériaux de construction et prendre des mesures de prévention des accidents de la circulation
 - Diriger de manière appropriée la circulation pendant l'exécution des travaux en affectant un nombre suffisant d'agents de circulation
- ② La prise en compte de la sécurité des travailleurs concernés
- Affecter des gardiens à la surveillance des engins de chantier comme ils seront utilisés pour les travaux du Projet afin d'éviter les risques de contact pouvant entraîner des accidents
- ③ La prise en compte de l'environnement
- Par suite du dégagement des chaussées et d'autres structures existantes, il convient de les transporter au site d'élimination des déchets industriels désigné par la préfecture et/ou la municipalité de Faranah afin de les traiter de manière appropriée avec un faible impact sur l'environnement.
 - Sélectionner les bancs d'emprunt qui ont le moins d'impact sur l'environnement après la concertation avec les organismes d'exécution
 - Effectuer les travaux de construction générant de vibrations et de bruits en évitant les heures matinales et nocturnes
 - Prendre des mesures de prévention de poussière (pulvérisation d'eau, etc.) issue des opérations des engins de chantier ou d'autres pendant la construction
 - Communiquer des informations, les afficher et fournir l'éducation au personnel concerné sur l'environnement, en particulier sur l'hygiène et la sécurité au travail, la conservation de la nature et la santé (la prévention du paludisme, des maladies sexuellement transmissibles et du VIH/Sida)

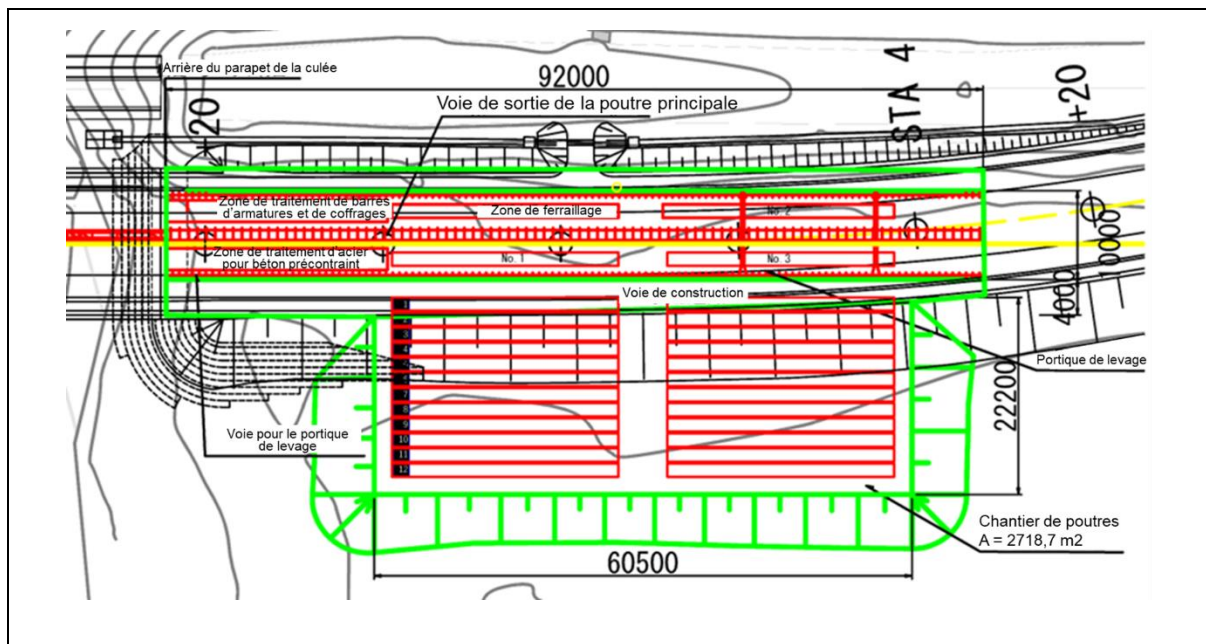
3-2-4-3 Plan de construction du pont/plan des travaux temporaires

Plan de construction du pont

Il est prévu d'appliquer pour la construction du pont Faranah, la méthode à l'aide des poutres érigées, compte tenu de la réduction de la période de construction et de l'efficacité économique de la construction tout au long de l'année.

Espace de fabrication des poutres en béton précontraint

Un espace sur le côté Est sera utilisé pour la fabrication des poutres en béton précontraint par le fait que l'on n'a plus besoin d'acquérir un nouveau terrain pour cette fabrication. La figure ci-après montre le plan de disposition.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-2-60 Aire de fabrication des poutres en béton précontraint et équipement de fabrication des poutres (proposition)

Plan des travaux temporaires

Les travaux temporaires pour les substructures des culées A1 et A2 étant comme facultatifs, seront quand même supposés être réalisés selon la méthode avec le mur de soutènement composé de palplanches transversales et de pieux.

Pour les pieux de la culée A1, il est prévu d'adopter la méthode dite fondation profonde à l'aide du mur de soutènement en tôles de revêtement ($\phi 2000$).

Centrale à béton

Comme aucune centrale à béton n'existe dans les environs du site, il est prévu de l'acquérir au Japon et de la mettre en place à l'intérieur de la base de construction comme indiqué à la Figure 3-3-1.

3-2-4-4 La répartition des travaux

Le Tableau 3-2-35 montre la répartition des travaux à réaliser entre les parties japonaise et guinéenne.

Tableau 3-2-35 Répartition des charges entre les deux gouvernements

Élément	Description	Prise en charge			Date d'exécution			Autorités concernées	Remarques
		Japon	Guinée	Avant travaux	Pendant travaux	En service			
Préparatifs	Obtention de l'ECC		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			Demande : DNI Approbation : AGEE	La DNI soumet sa demande d'ECC à ESIA et ARAP pour l'obtenir	
	Obtention du permis de construire et d'autres permis ou autorisations requises		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI	Avant la mise en œuvre d'appel d'offres	
	Acquisition du terrain nécessaire pour la construction		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI	Emprises commerciales, terrain pour chantiers de construction, sites de travail, etc.	
	Mise à disposition des bancs d'emprunt et sites d'élimination des terres		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI		
	Mise à disposition d'un site d'élimination des déchets		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI		
	Autres travaux préparatifs		<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	Entrepreneur		
Enlèvement ou déplacement des obstacles à la construction	Déplacement temporaire et dégagement des installations de services publics (eau, électricité, internet)		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI et chacune des gestionnaires de services publics	Installer des tuyaux provisoires à utiliser pendant la construction et enlever les matériels de services publics situés dans la zone concernée	
	Dégagement des enseignes et des panneaux de signalisation		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI	Enlever les enseignes et panneaux de signalisation se trouvant dans la zone concernée et les conserver dans un endroit approprié, les réutiliser ou mettre à rebut	
	Enlèvement et transplantation des arbres		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI	Enlever les arbres situés dans la zone concernée et les transplanter dans un endroit approprié ou les éliminer	
	Fourniture des matériaux pour le déplacement des services publics		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			DNI	Acquérir les matériaux des services publics à installer dans la zone de construction et les livrer à l'entrepreneur	

Approvisionnement en matériaux et matériels	Approvisionnement en matériaux et matériels de construction et leur livraison	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		Entrepreneur	
Travaux préparatoires	Mesures de sécurité	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		Entrepreneur	Voir les détails au point 3-2-5.
Travaux de construction	Ponts, voies et revêtement de rives	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		Entrepreneur	
Travaux connexes	Installations de sécurité routière	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		Entrepreneur	
	Travaux de drainage	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		Entrepreneur	
Travaux de pose des services publics		<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		Entrepreneur	Au niveau des nouvelles voies et du pont
Travaux de raccordement aux réseaux de services publics			<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		Chacune des gestionnaires de services publics	Raccordement des nouveaux matériels de services publics à ceux existants
Gestion et entretien			<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		AGEROUTE	
Suivi environnemental			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		Entrepreneur et DNI	Pendant les travaux : Entrepreneur et DNI En service : DNI

Source : Établi par la Mission d'étude de la JICA.

3-2-4-5 Plan de supervision de l'exécution des travaux

Conformément à l'accord des services de consultation avec le gouvernement guinéen, le consultant japonais se chargera des services de la conception détaillée, de l'appui à l'appel d'offres et de la supervision des travaux.

(1) Conception détaillée

Les principales prestations des services relatives à la conception détaillée à mener par le consultant sont les suivants.

Conception détaillée

- Concertations préalables avec l'organisme d'exécution guinéen, l'étude sur le terrain et la conception détaillée
- Élaboration des dessins de conception détaillée
- Plan d'approvisionnement en matériaux et matériels de construction et estimation des coûts
- Vérification de l'état d'avancement de l'acquisition du terrain et appui à la mise en œuvre
- Appui au déplacement des obstacles comme les matériels de services publics à réaliser par la partie guinéenne

Voici les principaux services à mener aux stades allant de l'élaboration du dossier d'appel d'offres jusqu'à la signature du contrat des travaux.

Services relatifs à l'appel d'offres 1

- Élaborer le dossier d'appel d'offres (en parallèle avec les tâches liées à la conception détaillée ci-dessus)
- Soumettre le dossier d'appel d'offres à l'approbation de la partie guinéenne

Services relatifs à l'appel d'offres 2

- ✓ Publication de l'avis d'appel d'offres
- ✓ Préqualification des soumissionnaires
- ✓ Organisation de l'appel d'offres
- ✓ Évaluation des offres
- ✓ Appui lié au contrat des travaux de construction

(2) Supervision des travaux de construction

Le consultant effectuera la supervision des travaux de construction à réaliser par l'entrepreneur conformément au contrat de construction et aux plans d'exécution. Les principaux éléments sont les suivants.

- ✓ Vérification et approbation des éléments relatifs aux levés
- ✓ Vérification et approbation des plans d'exécution

- ✓ Contrôle de la qualité (y compris la réunion sur le contrôle de qualité)
- ✓ Gestion du calendrier
- ✓ Gestion des résultats
- ✓ Gestion de la sécurité (y compris les patrouilles de sécurité)
- ✓ Inspection sur l'avancement des travaux et livraison des ouvrages
- ✓ Compte rendu à l'organisme d'exécution, à la JICA et à l'Ambassade du Japon en Guinée

Un ingénieur superviseur résident permanent et un ingénieur assistant local (ayant de 10 ans d'expérience) seront affectés aux services de supervision des travaux.

Au cours d'exécution des travaux de construction, les services de supervision seront effectués en concertation et en coopération avec le membre chargé de gestion de sécurité de la part de l'entrepreneur afin de prévenir les accidents.

3-2-4-6 Plan de contrôle de la qualité

Les plans de contrôle de la qualité sont montrés dans le Tableau 3-2-36 pour le béton, et dans le Tableau 3-2-37 pour les travaux de terrassement et de revêtement de routes.

Tableau 3-2-36 Plan de contrôle de la qualité du béton

Élément	Essai	Méthode (Spécification)	Fréquence d'essai
Ciment	Essai physique de ciment	AASHTO M85	Une fois avant le mélange d'essai, et ensuite une fois tous les 500m ³ de bétonnage ou lors du changement de matériaux
Granulat fin	Essai physique de granulat fin pour le béton	AASHTO M6	Une fois avant le mélange d'essai, et ensuite une fois tous les 500m ³ ou lors du changement du lieu de fourniture
	Analyse granulométrique par tamisage	AASHTO T27	Une fois par mois
Gros granulat	Essai physique de gros granulat pour le béton	AASHTO M80	Une fois avant le mélange d'essai, et ensuite une fois tous les 500m ³ ou lors du changement du lieu de fourniture
	Analyse granulométrique par tamisage	AASHTO T27	Une fois par mois
Eau	Analyse de la qualité de l'eau	AASHTO T26	Une fois avant le mélange d'essai
Béton	Essai d'affaissement	AASHTO T119	Deux fois/jour
	Mesure de la teneur en air	AASHTO T121	Deux fois/jour
	Essai de résistance à la compression	AASHTO T22	6 échantillons pour chaque coulée ou 6 échantillons à tous les 75 m ³ si le volume d'une coulée est important (3 échantillons pour essai à 7 jours, et 3 échantillons pour essai à 28 jours)

Élément	Essai	Méthode (Spécification)	Fréquence d'essai
	Température	—	Deux fois/jour
	Analyse de la teneur en sel	—	Deux fois/jour

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 3-2-37 Plan de contrôle de la qualité des travaux de terrassement et de revêtement

Élément	Essai	Méthode (Spécification)	Fréquence d'essai
Remblai	Mesure de la masse volumique du sol en place	AASHTO T191	Tous les 500m ³
Sol de fondation/corps de la chaussée	Essai de compactage	AASHTO T180	Avant les travaux d'essai, ou lors du changement de matériaux
	CBR modifié	AASHTO T193	Avant les travaux d'essai, ou lors du changement de matériaux
	Mesure de la masse volumique du sol en place	AASHTO T191	2 fois tous les 1 000m ²

Source : Mission d'étude de la JICA.

3-2-4-7 Plan d'approvisionnement en matériaux et matériels de construction

(1) Plan d'approvisionnement en matériaux et matériels de construction

Pour les matériaux ordinaires de génie civil à utiliser notamment pour les travaux de terrassement et de revêtement, ils seront achetés en Guinée dans la mesure du possible du point de vue de la réduction des coûts s'ils remplissent les exigences de qualité et de précision définies par le projet, tandis que pour les barres d'acier d'armature et des adjuvants pour le béton, ils seront achetés au Japon, car il a été confirmé par l'enquête sur le terrain menée pour le Projet ainsi que les projets antérieurs que la qualité des matériaux disponibles en Guinée n'a pas été homogène.

En outre, les matériaux pour la construction du pont en béton précontraint qui n'est pratiquement jamais connue et ne peuvent pas donc être achetés dans la région, seront achetés également au Japon (par exemple, acier pour béton précontraint, joints de dilatation, appuis en caoutchouc, acier pour travaux temporaires/pose, coffrage en acier pour la fabrication de la poutre principale). Le Tableau 3-2-38 présente la répartition des sources d'approvisionnement en principaux matériaux et matériels de construction.

Tableau 3-2-38 Plan d'approvisionnement en principaux matériaux et matériels de construction

Élément	Source d'approvisionnement			Remarques
	Guinée	Japon	Pays tiers	
Ciment	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique
Adjuvant pour ciment		○		Pour garantir la qualité
Matériau de remblai	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique

Élément	Source d'approvisionnement			Remarques
	Guinée	Japon	Pays tiers	
Agrégat (pour béton)	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique
Sable	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique
Matériau de corps de chaussé et concassé	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique
Bois de coffrage	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique
Fer à béton : D6~D25		○		Pour garantir la qualité
Armatures et goujons		○		Car ceci n'est pas disponible dans la région
Produit en béton préfabriqué	○			Car ceci sera produit sur place par l'entrepreneur
Acier pour béton précontraint		○		Car ceci n'est pas disponible dans la région
Joints de dilatation		○		Car ceci n'est pas disponible dans la région
Appuis en caoutchouc		○		Pour garantir la qualité
Coffrage de dalle à corps creux		○		Car ceci n'est pas disponible dans la région
Coffrage en acier pour la fabrication de la poutre principale		○		Car ceci n'est pas disponible dans la région
Peinture pour le marquage	○			Car cela répond aux critères de qualité, et est avantageuse sur le plan économique
Garde-corps	○			Pour garantir la qualité
Panneaux de signalisation	○			Pour garantir la qualité
Installations d'éclairage des routes	○		○	Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique
Essence	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique
Gazole	○			Car il répond aux critères de qualité et est avantageux sur le plan économique

Source : Mission d'étude de la JICA.

(2) Plan d'approvisionnement en engins de chantier

Les engins de chantier ordinaires utilisés notamment pour les travaux de terrassement et de revêtement, seront approvisionnés en Guinée dans la mesure du possible du point de vue de la réduction des coûts, par le fait que leur disponibilité en nombre suffisant et leur qualité a été confirmée.

Toutefois, pour les vérins à fil d'acier et les poutres nécessaires à la fabrication et au montage des poutres en béton précontraint, ils seront approvisionnés au Japon au vu de la difficulté excessive de les acquérir en Guinée. De plus pour une centrale à béton requise pour la fourniture stable du béton à haute résistance et de grande qualité dans le cadre du Projet, elle sera approvisionnée au Japon. Le Tableau 3-2-39 présente les sources d'approvisionnement des principaux matériaux et matériels de construction ayant été informés au cours de l'enquête sur le terrain.

Tableau 3-2-39 Éléments essentiels à l'approvisionnement en engins de chantier

Élément	Spécification	Location /Achat	Pays d'approvisionnement			Remarques
			Guinée	Japon	Pays tiers	
Pelle rétrocaveuse	Godet : 0,28 m3	Location	○			
Pelle rétrocaveuse	Godet : 0,45 m3	Location	○			
Pelle rétrocaveuse	Godet : 0,8 m3	Location	○			
Bulldozer	15 t	Location	○			
Bulldozer	21 t	Location	○			
Camion-benne	2 t	Location	○			
Camion-benne	4 t	Location	○			
Camion-benne	10 t	Location	○			
Grue mobile	Chargement de 4 t, Capacité de levage de 2,9 t	Location	○			
Grue sur porteur	4,9 t	Location	○			
Grue sur porteur	25 t	Location	○			
Grue sur porteur	35 t	Location	○			
Grue sur chenilles	50 t	Location	○			
Niveleuse	3,7 m	Location	○			
Rouleau compresseur	10 t à 12 t	Location	○			
Compacteur à pneus	8 t à 20 t	Location	○			
Rouleau vibrant	Type à guidage manuel, 0,8 à 1,1 t	Location	○			
Rouleau vibrant	3 à 5 t	Location	○			
Tombereau	60 à 100 Kg	Location	○			
Camion d'arrosage	6 000 L	Location	○			
Pompe immergée	Diamètre 150 mm	Location	○			
Bétonnière	4,4 m3	Location	○			
Générateur	20 kVA	Achat	○			Pour mesure de sécurité
Générateur	25 kVA	Location	○			
Générateur	50 kVA	Location	○			
Générateur	100 kVA	Location	○			
Centrale à béton	30 m3/h	Location		○		
Vérin tendeur • pompe	Pour modèle 2 200 KN (225 t)	Location		○		
Jeu des matériels de fabrication et de pose des poutres en béton précontraint	Poutres de dalle à corps creux	Location		○		

Source : Mission d'étude de la JICA.

3-2-4-8 Plan d'orientation initiale et d'encadrement de l'exploitation

Sans objet

3-2-4-9 Plan de la Composante Soft

La Composante Soft ne sera pas mise en place dans le cadre du Projet.

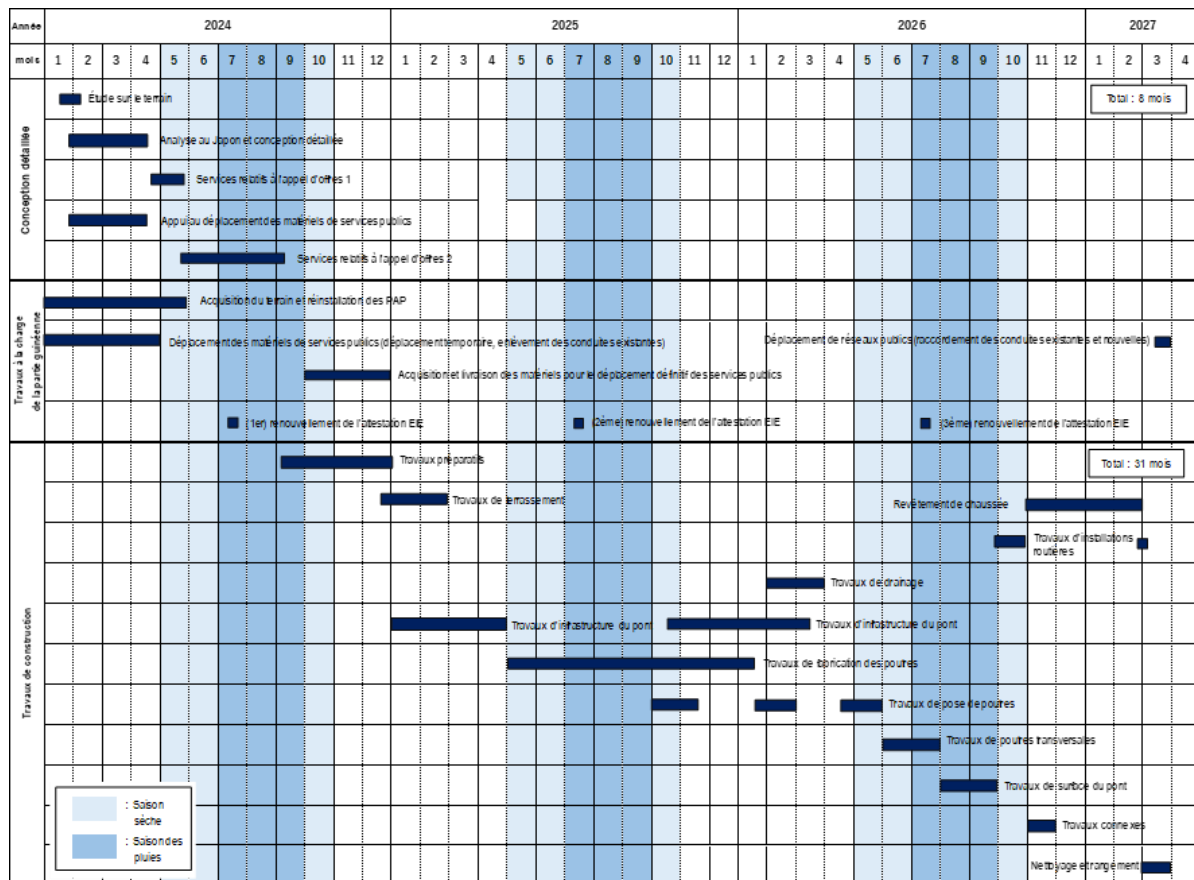
3-2-4-10 Calendrier d'exécution

Le Tableau 3-2-40 montre le calendrier des travaux de conception détaillée et de construction. Ceci montre les délais les plus courts que l'on puisse estimer à l'heure actuelle, mais il peut être reporté à une date ultérieure en cas de retard pris dans l'exécution des travaux à la charge des parties guinéenne et/ou japonaise.

Pour l'exécution des travaux de construction, les points critiques sont les suivants :

- Assurer la sécurité pendant les travaux, en prenant des mesures de sécurité dans la base de construction indiquée au Tableau 3-2-41 immédiatement après le démarrage des travaux. Pour les mesures de sécurité également au niveau de l'aire de construction, elles seront mises en œuvre dans la mesure du possible en fonction de l'avancement des travaux de remblai.
- La mise en place d'une aire de fabrication des poutres est prévue sur le côté Culée A2 (côté Est). Au vu de la nécessité d'achever les travaux de culées et de piles au cours des deux saisons sèches, la culée A2 et la pile P2 seront achevés pendant la première saison sèche (novembre 2024 - avril 2025).
- La culée A1 et la pile P1 seront achevés au cours de la deuxième saison sèche (novembre 2025 à avril 2026).

Tableau 3-2-40 Calendrier d'exécution des travaux



Source : Mission d'étude de la JICA.

3-2-5 Plan de mesures de sécurité

Selon les informations relatives aux voyages à l'étranger fournies par le ministère des affaires étrangères, la ville de Conakry, capitale du pays, et la ville de Faranah où se trouve le site du projet ainsi que ses routes de liaison (routes nationales 1 et 2), sont désignées comme étant de niveau de risques 2 : « éviter tout voyage non essentiel ».

Par suite des enquêtes par interview menées en novembre 2022 avec les entrepreneurs japonais qui sont en cours d'exécution d'un projet de coopération financière non remboursable dans la ville de Conakry ou ses environs, ainsi que le bureau JICA en Guinée, il a été confirmé que la situation était relativement calme sur le plan de la sécurité sans aucun affrontement majeur depuis le coup d'État de septembre 2021, à part des manifestations sporadiques.

Lors des concertations avec l'autorité compétente en matière de sécurité de Conakry et de Faranah, il a été indiqué que les délits mineurs comme les vols soient certes en augmentation, mais le nombre de délits impliquant l'utilisation d'armes à feu, n'est que de quelques-uns par an en particulier à Faranah (parmi ceux-ci, aucun crime contre des étrangers n'a été identifié).

Ainsi la situation en matière de sécurité à Faranah est relativement stable, mais au vu de l'augmentation du nombre de délits mineurs et de la capacité faible de l'autorité compétente de sécurité, le Projet prévoit un plan pour éviter le risque d'être impliqué dans un crime en mettant en œuvre des mesures préventives appropriées.

3-2-5-1 Entrepreneur

La Tableau 3-2-41 montre les détails des mesures de sécurité pour la mise en œuvre des travaux de construction du Projet.

Tableau 3-2-41 Description des principales mesures de sécurité à prendre par l'Entrepreneur

Fonction	Élément	Mesures de sécurité
【Base de construction】		
Défense physique	Première ligne de défense	✓ Mise en place d'une clôture provisoire en tôle d'acier de 3,0 m de hauteur tout autour de la zone
	Barrière de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place d'une porte en acier de 7,0 m de largeur à l'entrée principale et d'une autre 1,0 m de largeur à la sortie de secours ✓ Affecter un gardien de sécurité à l'entrée principale pour vérifier la carte d'identité des visiteurs, contrôle des véhicules (pendant les heures de travaux) ✓ Verrouiller en permanence les entrées de secours et adopter une structure qui ne peut pas être ouverte ou fermée de l'extérieur ✓ Élaborer un manuel de procédures standards de sécurité relatives à l'affectation des gardiens de sécurité, au contrôle de l'accès des visiteurs/véhicules, et au système d'avertissement en cas d'intrusion, afin d'établir un système permettant de maintenir une qualité de sécurité uniforme en

Fonction	Élément	Mesures de sécurité
		cas de changement de gardien de sécurité
	Barrières pour empêcher l'entrée des véhicules	✓ Mettre en place des barres ou autres pour inciter les conducteurs à s'arrêter avant de continuer
	Ligne de défense secondaire	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Installer des murs extérieurs en blocs de béton de 2,6 m de hauteur et de 20 cm d'épaisseur autour du bureau de chantier et des logements où le personnel concerné passe beaucoup de temps ✓ Installer 10 fils de fer barbelé (50 cm de haut) sur le mur extérieur en blocs de béton.
	Barrière de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place d'une porte en acier de 3,6 m de largeur à l'entrée principale et d'une autre de 1,0 m de largeur à la sortie de secours ✓ Affecter en permanence un gardien de sécurité à l'entrée principale (pendant les heures de travaux) ✓ Verrouiller en permanence les entrées de secours et adopter une structure qui ne peut pas être ouverte ou fermée de l'extérieur
	Renforcement des portes (entrées/sorties) et des fenêtres	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place des portes en matériaux robustes, munies de serrures de haute sécurité à l'entrée du bureau de chantier et des logements ✓ Renforcer les fenêtres avec grille ✓ Définir un itinéraire d'évacuation depuis les logements et le bureau du chantier vers l'extérieur, en passant par le site de la base de construction
Système de surveillance/sécurité à l'intérieur et à l'extérieur du site	Affectation des gardiens de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Affecter deux gardiens de sécurité munis de téléphones mobiles servant à alerter rapidement la société de sécurité, les forces de sécurité et le personnel concerné se trouvant dans le bureau et les logements en cas d'urgence (16 heures en dehors des heures de construction) ✓ Discuter avec le bureau JICA et l'Ambassade du Japon en Guinée de la sélection des sociétés de sécurité afin de conclure un contrat avec celle qui répond aux normes requises notamment en matière de compétences et de disciplines
	Salle des opérations pour sécurité	✓ Installer des matériels concernés dans un lieu d'attente des gardes pour l'utiliser comme salle d'opération. Les matériels prévus pour ce faire, comprend des terminaux PC (connexion internet), des imprimantes et des radiotéléphones ainsi que des logiciels PC permettant de contrôler les vidéos prises avec un téléphone portable ou une caméra de surveillance et de transférer les vidéos capturées
	Détecteur de métaux	✓ Affecter des gardiens de sécurité munis de détecteurs de métaux portables à l'entrée de la ligne de défense secondaire pour procéder à la fouille des effets personnels et à la fouille corporelle des visiteurs

Fonction	Élément	Mesures de sécurité
	Caméras de surveillance	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place des caméras de type jour/nuit au niveau de la porte de la ligne de défense secondaire, des murs extérieurs ainsi que de l'entrée du bureau et des logements ✓ Mettre en place un système de surveillance pour contrôler en permanence ✓ Mettre en place un serveur de sauvegarde pouvant stocker les données vidéo de sept jours afin de prévenir les éventuelles intrusions et de garder les images après un incident
	Éclairage de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Installer le matériel d'éclairage de manière à couvrir la partie principale de la base de construction ainsi que les environs du bureau de chantier et des logements ✓ Les poteaux d'éclairage seront d'environ 5,0 m de hauteur, avec une luminosité comprise entre 5 et 150 lux., et mis en place à un intervalle d'environ 30 m.
Gestion de la mobilité	Véhicules et chauffeurs	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Employer des chauffeurs qui connaissent bien les coutumes locales, ayant subi régulièrement une formation aux premiers secours et à la conduite défensive, et les inciter à se munir en permanence d'une trousse de premiers secours. Les véhicules doivent être toujours dotés d'outils de réparation (cric, clé, etc.) en cas de panne, de pneus de rechange, de cordes de traction, des câbles de connexion pour la charge de la batterie, de triangle de présignalisation, d'extincteur. ✓ Identifier l'itinéraire d'évacuation d'urgence.
Matériels de communication		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre à disposition des téléphones portables de différents opérateurs (au moins deux opérateurs) permettant la communication au cas où le téléphone portable normalement utilisé ne serait pas disponible. ✓ Mettre à disposition une téléphonie par satellite ✓ Établir un système de communication d'urgence fonctionnant 24 heures sur 24 avec le bureau JICA en Guinée
Autres	Système d'alimentation électrique de secours	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place une alimentation électrique de secours pour l'éclairage de sécurité. (Utilisation commune avec le site du projet).
	Analyse et évaluation des menaces	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Une analyse et une évaluation des menaces dans la zone du projet, seront effectuées régulièrement par un tiers, puis des mesures d'amélioration seront prises en fonction des besoins
【Site du projet】		
Défense physique	1ère ligne de défense	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'une clôture provisoire en tôle d'acier de 3,0 m de hauteur tout autour du site
	Barrière de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place d'une porte en acier de 7,0 m de largeur à l'entrée principale et d'une autre 1,0 m de largeur à la sortie de secours ✓ Verrouiller en permanence les entrées de secours et adopter une structure qui ne peut pas être ouverte ou fermée de l'extérieur

Fonction	Élément	Mesures de sécurité
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Affecter un gardien de sécurité à l'entrée principale pour vérifier la carte d'identité des visiteurs, contrôle des véhicules (pendant les heures de travaux) ✓ Élaborer un manuel de procédures standards de sécurité relatives à l'affectation des gardiens de sécurité, au contrôle de l'accès des visiteurs/véhicules, et au système d'avertissement en cas d'intrusion, afin d'établir un système permettant de maintenir une qualité de sécurité uniforme en cas de changement de gardien de sécurité ✓ Définir un itinéraire d'évacuation depuis le site du projet vers l'extérieur
	Barrières pour empêcher l'entrée des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en place des barres ou autres pour inciter les conducteurs à s'arrêter avant de continuer
Système de surveillance/sécurité à l'intérieur et à l'extérieur du site	Affectation des gardiens de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Affecter deux gardiens de sécurité munis de téléphones mobiles servant à alerter rapidement la société de sécurité, les forces de sécurité et le personnel concerné se trouvant dans le bureau et les logements en cas d'urgence (24 heures sur 24, le contrôle de la circulation comprise au cours des heures de construction) ✓ Discuter avec le bureau JICA et l'Ambassade du Japon en Guinée de la sélection des sociétés de sécurité afin de conclure un contrat avec celle qui répond aux normes requises notamment en matière de compétences et de disciplines ✓ Les gardiens de sécurité effectuent une ronde à l'intérieur et à l'extérieur du site du projet et remettre tous les jours à l'Entrepreneur un registre de sécurité indiquant l'état des rondes effectuées, les défauts de l'équipement de sécurité et la présence / l'absence des personnes suspectes
	Éclairage de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Installer le matériel d'éclairage de manière à couvrir la partie principale du site du projet ✓ Les poteaux d'éclairage seront d'environ 5,0 m de hauteur, avec une luminosité comprise entre 5 et 150 lux., et mis en place à un intervalle d'environ 30 m.
Gestion de la mobilité	Véhicules et chauffeurs	Ceci est compris dans la gestion de sécurité de la 【Base de construction】
Autres	Système d'alimentation électrique de secours	Mettre en place une alimentation électrique de secours pour l'éclairage de sécurité (Utilisation commune avec la base de construction).
	Analyse et évaluation des menaces	Ceci est compris dans la gestion de sécurité de la 【Base de construction】

Source : Mission d'étude de la JICA.

3-2-5-2 Consultant

Le Tableau 3-2-42 montre les détails des mesures de sécurité pour la mise en œuvre des travaux de construction du projet.

Tableau 3-2-42 Description des principales mesures de sécurité à prendre par le Consultant

Fonction	Élément	Mesures de sécurité
【Logements】		
Défense physique		✓ Utiliser des hôtels où le personnel du bureau JICA en Guinée séjourne lors de son déplacement à Faranah
Système de surveillance/sécurité à l'intérieur et à l'extérieur du site		
Gestion de la mobilité	Véhicules et chauffeurs	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Employer des chauffeurs qui connaissent bien les coutumes locales, ayant subi régulièrement une formation aux premiers secours et à la conduite défensive, et les inciter à se munir en permanence d'une trousse de premiers secours. Les véhicules doivent être toujours dotés d'outils de réparation (cric, clé, etc.) en cas de panne, de pneus de rechange, de cordes de traction, des câbles de connexion pour la charge de la batterie, de triangle de présignalisation, d'extincteur. ✓ Identifier les voies d'évacuation d'urgence.
Matériel de communication		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre à disposition des téléphones portables de différents opérateurs (au moins deux opérateurs) permettant la communication au cas où le téléphone portable normalement utilisé ne serait pas disponible. ✓ Mettre à disposition une téléphonie par satellite ✓ Établir un système de communication d'urgence fonctionnant 24 heures sur 24 avec le bureau JICA en Guinée
【Site du projet】		
Ceci est compris dans la gestion de sécurité du site du projet par l'Entrepreneur.		

Source : Mission d'étude de la JICA.

De plus, l'entrepreneur doit élaborer un plan de gestion de la sécurité conformément aux directives de la JICA, Consignes pour la gestion de la sécurité des travaux de construction de l'APD pour garantir la sécurité des travaux de construction, puis le soumettre à l'approbation du Maître d'ouvrage et du Consultant, et enfin procéder à la gestion de la sécurité en suivant ledit plan.

3-2-5-3 Plan de mesures d'urgence

Afin de se renseigner aux niveaux micro et macro sur la situation sécuritaire de la zone cible, il convient de collecter d'informations de manière large et détaillée par tous les moyens, notamment consulter le bureau local de la JICA et l'ambassade du Japon en Guinée et la police locale, ainsi que les journaux, Internet et les homologues.

Tous les membres du Consultant et l'Entrepreneur japonais doivent être enregistrés dans le système

« *Tabi-Regi* » du ministère des Affaires étrangères, et mettre en place un « système de communication d'urgence » dès le démarrage des travaux de construction afin de se préparer aux situations d'urgence. Il faut indiquer dans le diagramme du système de communication d'urgence, le nom et les coordonnées des membres concernés des organismes suivants.

- ✓ Guinée : l'Ambassade du Japon, le bureau local de la JICA, le Consultant, l'Entrepreneur, et l'organisme d'exécution guinéen
- ✓ Japon : le Ministère des affaires étrangères, le siège de la JICA, le Consultant et l'Entrepreneur

En outre, il est favorable de prévoir les hôpitaux vers lesquels les personnes doivent être transportées en cas d'urgence, et d'utiliser dans ce cas, les services d'assurance disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, notamment pour le transport d'urgence.

De plus il est requis de prendre une assurance couvrant une indemnisation en cas de catastrophe (contre le risque de guerre) car la Guinée est classée comme niveau de sécurité L2 de la JICA.

3-2-5-4 Mesures de la prévention contre la Covid-19

Le Projet prévoit des mesures destinées à prévenir les maladies infectieuses requises pendant la mise en œuvre du Projet, établies par suite de la collecte et de l'examen des informations fournies par le bureau JICA et l'Ambassade du Japon en Guinée. Toutefois comme aucune mesure spéciale pour lutter contre la Covid-19 n'est requise pour l'instant par les gouvernements guinéen et japonais, les frais additionnels relatifs à la Covid ne sont pas envisagés.

3-3 Grandes lignes des responsabilités incombant à la partie guinéenne

3-3-1 Responsabilités incombant à la partie guinéenne

Les responsabilités incombant au gouvernement guinéen, si le présent projet est mis en œuvre, sont les suivantes.

Tableau 3-3-1 Liste des responsabilités incombant à la partie guinéenne

#	Responsabilités incombant à la partie guinéenne	Contenu	Période de mise en œuvre
1.	Ouverture de comptes pour le projet et émission d'A/P	La partie guinéenne ouvrira un compte en son nom auprès d'une banque au Japon dans le cadre du projet, délivrera une autorisation de paiement (A/P) et prendra en charge les frais de transaction de la banque. (Pour le montant à prendre en charge, voir 3-5-1(2) Coût à la charge de la partie guinéenne)	Dans un délai d'un (1) mois après la conclusion du contrat avec l'entrepreneur en construction
2.	Mise à disposition de terrains pour le site de construction	Un terrain d'environ 100 m x 100 m sera mis gratuitement à la disposition de l'entrepreneur en construction pendant la période de construction en tant que terrain pour le site de construction. (Voir la Figure 3-3-1 pour les sites potentiels)	Jusqu'à la publication de la P/Q
3.	Mise à disposition de bancs d'emprunt, de sites d'élimination des déchets industriels et	Les bancs d'emprunt, les sites d'élimination des déchets industriels et de déversement de gravats, et les sites d'extraction de sable, en vue de leur utilisation dans le cadre du projet, seront	Jusqu'à la publication de la P/Q

#	Responsabilités incombant à la partie guinéenne	Contenu	Période de mise en œuvre
	de déversement de gravats et de sites d'extraction de sable	mis à disposition. (Voir la Figure 3-3-1 pour chacun des sites potentiels)	
4.	Acquisition de terrains / réinstallation des populations	Les personnes affectées par le projet (PAP) qui doivent faire l'objet d'une réinstallation involontaire seront indemnisées et réinstallées conformément au plan d'action de réinstallation abrégé (PARA), et les structures et autres objets dans l'étendue affectée seront démantelés. (Pour le montant à prendre en charge, voir 3-5-1(2) Coût à la charge de la partie guinéenne)	Jusqu'à la publication de la P/Q
5.	Obtention de divers permis de construire	Permis de construire, permis de contrôle de la circulation routière, etc. pendant les travaux de construction, permis de terrassement, permis d'abattage d'arbres, etc. avant le début des principaux travaux de construction	Jusqu'à la publication de la P/Q
6.	Déplacement des services publics	Déplacement temporaire des services publics (installations des eaux, d'électricité et des télécommunications) et démantèlement des installations existantes dans l'étendue affectée. (Pour plus de détails, voir 3-2-2-2 (10) Plan de déplacement des services publics ; pour le montant à prendre en charge, voir 3-5-1(2) Coût à la charge de la partie guinée).	Jusqu'à la publication de la P/Q
7.	Fourniture d'équipements publics	Les équipements publics (installations des eaux, d'électricité et des télécommunications) à installer dans le cadre du présent projet seront fournis gratuitement. (Pour le montant à prendre en charge, voir 3-5-1(2) Coût à la charge de la partie guinéenne)	Dans un délai d'un (1) mois après le début des travaux de construction
8.	Renouvellement de la licence relative à l'EIE	La licence relative à l'EIE obtenue pour le projet sera renouvelée tous les 2 ans pour être valable pendant toute la durée du projet. (Pour le montant à prendre en charge, voir 3-5-1(2) Coût à la charge de la partie guinéenne)	Pendant la durée des travaux
9.	Procédures d'exonération	<p><u>Droits d'importation (droits de douane)</u> : exonérés L'entrepreneur en construction préparera une liste maîtresse des matériaux et équipements d'importation et obtiendra l'approbation de direction générale des douanes du ministère du Budget pour bénéficier de l'exonération.</p> <p><u>Taxe sur la valeur ajoutée</u> : exonérée L'entrepreneur en construction préparera une liste des matériaux et équipements disponibles localement et obtiendra l'approbation de la direction générale des impôts du ministère du Budget pour bénéficier de l'exonération.</p> <p><u>Taxe sur les carburants</u> : exonérée L'entrepreneur en construction préparera une liste d'achat de carburant (quantités prévues) obtiendra l'approbation de la direction générale des impôts du ministère du Budget pour bénéficier de l'exonération des taxes sur les différents carburants.</p> <p><u>Impôt sur les sociétés et sur les revenus</u> : exonéré Les entreprises japonaises et les ressortissants japonais qui mettent en œuvre des projets d'aide financière non remboursable seront exonérés de l'impôt sur les sociétés et de l'impôt sur le revenu dans le cadre des activités. En outre, les entreprises japonaises n'ont pas besoin d'enregistrer une société localement.</p> <p><u>Frais d'obtention des visas de séjour de longue durée et de permis de travail</u> : exonérés Les ressortissants japonais et les ressortissants de pays tiers impliqués dans le projet seront exonérés des frais liés à l'obtention des permis et autorisations nécessaires pour un long séjour.</p>	Pendant la durée des travaux

#	Responsabilités incombant à la partie guinéenne	Contenu	Période de mise en œuvre
10.	Maintien de la sécurité	La partie guinéenne coopérera au maintien de la sécurité des personnes impliquées dans la construction pendant les travaux.	Pendant la durée des travaux
11.	Fourniture des documents et informations nécessaires	Cela comprend les documents et informations nécessaires à la prise de mesures qui s'imposeraient pendant les travaux de construction.	Pendant la durée des travaux
12.	Affectation des homologues	Pendant la construction, un homologue sera affecté à la supervision de la mise en œuvre du projet.	Pendant la durée des travaux
13.	Permis de séjour en Guinée des personnes impliquées dans la mise en œuvre du projet	La partie guinéenne aidera les ressortissants japonais et impliqués dans le projet et les ressortissants de pays tiers autorisés par la Guinée à obtenir les permis et autorisations d'entrée et de séjour en Guinée.	Pendant la durée des travaux
14.	Règlement des plaintes	La partie guinéenne coopérera à la résolution de tout problème avec les résidents ou les tiers survenant dans le cadre de la mise en œuvre du projet.	Pendant la durée des travaux
15.	Suivi (environnemental et social)	Elle sera responsable du suivi environnemental et social pendant les travaux de construction et pendant les 3 premières années suivant la mise en service, du suivi lié à la réinstallation des populations ainsi que des coûts afférents.	Pendant la construction et pendant les 3 années suivant la mise en service
16.	Entretien et gestion	La partie guinéenne sera responsable de l'utilisation et l'entretien/gestion appropriés après la construction du pont et de la route ainsi que des coûts afférents. (Pour plus de détails, voir 3-4. Plan d'exploitation, d'entretien et de gestion du projet)	Après la remise des installations

Source : Établi par la mission d'étude.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 3-3-1 Sites potentiels des principales installations (par exemple, le site de construction) qui seront utilisées dans le cadre du projet

3-4 Plan d'exploitation, d'entretien et de gestion du projet

Le pont et la route à réhabiliter dans le cadre du projet seront remis à la Guinée après l'achèvement du projet, et l'AGEROUTE sera le principal responsable de leur entretien/gestion. Les travaux d'entretien et de gestion sont répartis en deux grandes catégories : ceux qui sont effectués régulièrement sur une base annuelle (inspections périodiques et entretien/gestion de routine) et ceux qui sont effectués à quelques années d'intervalle (réparations).

3-4-1 Méthode d'entretien et de gestion

3-4-1-1 Inspections périodiques et entretien/gestion de routine

Les inspections périodiques et l'entretien de routine qui devront être effectués annuellement sont les suivants.

(1) Installations du pont

- Revêtement : présence ou non de fissures, de défauts de planéité, de nids-de-poule, etc. et nettoyage
- Installations de drainage : présence ou non de sédiments/obstructions, et nettoyage
- Marquage au sol : présence ou non de dommages, déformations, salissures, décollements, et nettoyage.
- Gros œuvre du pont : présence ou non de fissures, de dommages, etc. sur la face du pont, les culées et les piles de pont, et nettoyage
- Installations du pont : présence de dommages aux équipements d'accompagnement, aux garde-corps surélevés, etc.

(2) Installations routières

- Revêtement : présence ou non de fissures, de défauts de planéité, de nids-de-poule, etc. et nettoyage
- Installations de drainage : présence ou non de sédiments/obstructions, et nettoyage
- Marquage au sol : présence ou non de dommages, déformations, salissures, décollements, et nettoyage.
- Accotements et pentes : présence ou non d'érosion, d'effondrement, etc. dus à l'eau de pluie, et nettoyage
- Panneaux solaires pour l'éclairage : nettoyage

3-4-1-2 Réparations

(1) Installations du pont

Gros œuvre du pont : réparation des parties endommagées.

Revêtement : colmatage des fissures, réparation des nids-de-poule

Installations de drainage : réparation des zones endommagées

Digues et revêtements : réparation des zones endommagées

Installations des ponts : réparation des parties endommagées, peinture, etc.

(2) Installations routières

Revêtement : réparation des nids-de-poule, etc.

Accotements et pentes : réparation des zones endommagées

Installations de drainage : réparation des zones endommagées

Installations annexes aux routes : réparation des zones endommagées

Marquage au sol : pose d'une nouvelle couche de peinture

3-4-1-3 Système d'entretien et de gestion

Les 3-4-1-1 et 3-4-1-2 ci-dessus sont assurées principalement par l'AGEROUTE en collaboration avec la préfecture de Faranah. Tandis que la répartition de la gestion et la maintenance entre l'AGEROUTE et la préfecture de Faranah n'est pas claire, la préfecture de Faranah peut être en charge d'éléments mineurs relevant de 3-4-1-1.

Par ailleurs, la gestion et la maintenance chargées par l'AGEROUTE sont sous-traitées et l'AGEROUTE supervise la construction. Le niveau technique de l'entrepreneur engagé pour la gestion et la maintenance est tel qu'indiqué à 2-1-3 (3), et Il est jugé qu'il n'y aura aucun problème dans la mise en œuvre de la gestion et de la maintenance requise pour le présent projet.

D'autre part, étant donné que les registres d'inspection et les registres de gestion et de maintenance des ponts ne sont pas correctement enregistrés et stockés, il est souhaitable que l'AGEROUTE doive créer un format uniforme à l'échelle nationale et établir un système permettant à chaque préfecture de construire une base de données des registres d'inspection et de l'historique des réparations.

3-4-1-4 Points à prendre en considération dans le cadre des travaux d'entretien et de gestion

Afin de réaliser pleinement et de pérenniser les effets du projet, il est important de maintenir le pont et la route en question en bon état de fonctionnement à tout moment et d'améliorer leur durabilité en assurant un entretien et une gestion adéquats des installations, et nécessaire d'accorder une attention particulière aux points suivants.

- Mise en œuvre des contrôles périodiques et mise en place d'un système d'enregistrement chronologique de l'état des installations, ainsi que de la mise en œuvre des contrôles périodiques (tenue de registres)
- Élimination et nettoyage des sédiments et des déchets dans les installations de drainage
- Obtention du budget nécessaire à l'entretien et à la gestion (les coûts approximatifs de l'entretien et de la gestion figurent au paragraphe 3-5-2)
- Reflet des résultats des inspections périodiques dans des plans d'entretien et de gestion et de réparation appropriés

3-5 Coût approximatif du projet

3-5-1 Coût approximatif des travaux cibles de l'aide financière non remboursable

Confidentiel

(1) Coûts à la charge de la partie japonaise

Confidentiel

Tableau 3-5-1 Coûts à la charge de la partie japonaise (Confidentiel)

(2) Coût à la charge de la partie guinéenne

Les responsabilités initiales (avant et pendant la construction) et les montants incombant à la partie guinéenne dans le cadre du présent projet sont indiqués dans le tableau ci-dessous et sont estimés à 1 672,89 milliers d'USD.

Tableau 3-5-2 Coût à la charge de la partie guinéenne

Poste de dépense	Montant (milliers d'USD)
① Coût lié à l'acquisition des terrains et aux indemnisations de la réinstallation	526,40
② Coût du renouvellement de la licence relative à l'EIE	17,43
③ Coût de la mise en œuvre du PGE/PSE	86,00
④ Coût total du déplacement des services publics (y compris la fourniture des matériaux)	1 024,97
✓ Installations des eaux	578,98
✓ Installations électriques	116,81
✓ Installations des télécommunications (internet)	329,18
⑤ Commissions bancaires	18,09
Total	1 672,89

Source : Mission d'étude de la JICA.

Par ailleurs, outre le tableau ci-dessus, le coût de la mise en œuvre du PGE/PSE pour les 3 premières années de service s'élève à 43,95 milliers d'USD (14,65 milliers d'USD par an).

(3) Conditions de calcul

- ① Lors du calcul : novembre 2022 (1USD=GNF8 600)
- ② Taux de change : 1USD = 142,62 yens
- ③ Période des travaux de construction: La durée de la conception détaillée et des travaux est indiquée dans le calendrier d'exécution.
- ④ Autre : Le calcul du taux de change est basé sur le système de l'aide financière non remboursable du gouvernement japonais.
Il s'agit d'un projet pour lequel des coûts préliminaires sont envisagés. Toutefois, la disponibilité des coûts préliminaires et le taux appliqué seront déterminés séparément par le ministère des Affaires étrangères.

3-5-2 Coût d'exploitation et d'entretien

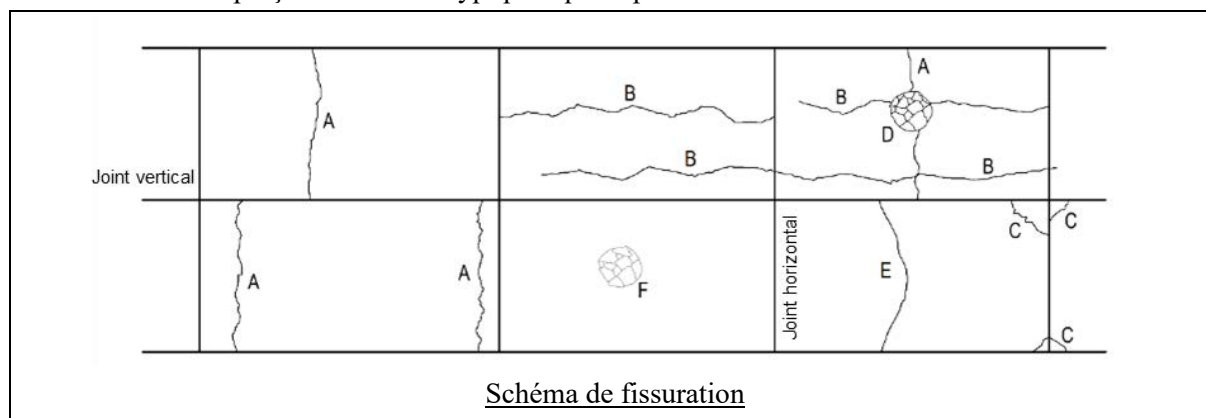
Les inspections périodiques et l'entretien de routine de la route, des installations de drainage et du pont à réhabiliter dans le cadre du projet seront effectués principalement par l'AGEROUTE. La fréquence et les coûts approximatifs annuels nécessaires à l'entretien et à la gestion du pont, de la route et des installations de drainage sont indiqués dans le tableau ci-dessous. En outre, les points suivants doivent être pris en considération lors de l'entretien du revêtement en béton.

- Dans les parties incurvées, les joints verticaux sont souvent ouverts et le matériau pour joint est susceptible de déborder et de se répandre.
- À des températures élevées, avec l'expansion du matériau pour joint, le matériau en question a tendance à déborder et à se répandre.
- Dans les zones où les précipitations sont abondantes et où la stagnation d'eau est fréquente, l'eau agit comme un lubrifiant et accélère les dommages, ce qui entraîne une érosion progressive et des inégalités susceptibles de se produire.
- Le pompage se produit lorsque de l'eau de pluie pénètre dans la couche d'assise par des fissures, ce qui entraîne une détérioration progressive de la dalle en béton au fur et à mesure que la capacité portante de la couche d'assise diminue.

Par conséquent, au moment où un débordement/répandage du matériau pour joint et des fissures sont identifiés, il est nécessaire d'injecter du matériau de joint et de nettoyer les parties fissurées, avant de les sceller à l'aide d'un matériau à base de ciment, etc. En outre, lors du remplacement localisé de sections endommagées de dalles en béton, il convient d'utiliser un coupe-béton en veillant à ne pas endommager ou couper le treillis métallique, les barres d'armature, les goujons, etc.

Les fissures typiques qui se produisent dans les dalles de chaussée en béton, le moment et les causes de leur apparition, ainsi que les contre-mesures, sont les suivantes.

Tableau 3-5-3 Aperçu des fissures typiques qui se produisent dans les dalles de chaussée en béton



Type de fissures	Moment de l'apparition	Cause de l'apparition	Contre-mesure
A Fissure horizontale	Pendant la construction	<ul style="list-style-type: none"> • Cure initiale de béton inadéquate après la mise en place du béton 	Cure de béton adéquate
	Après la mise en service	<ul style="list-style-type: none"> • Fatigue due aux charges répétées des véhicules • Capacité portante de la couche d'assise insuffisante 	Réparation des fissures Remplacement localisé
B Fissure verticale	Après la mise en service	<ul style="list-style-type: none"> • Fatigue due aux charges répétées des véhicules • Contraintes thermiques longitudinales des dalles de chaussée en béton 	Réparation des fissures
C Fissure d'angle	Après la mise en service	<ul style="list-style-type: none"> • Dalle de chaussée en béton d'une épaisseur insuffisante • Absence ou insuffisance de treillis en acier ou de goujons 	Remplacement localisé
D Fissure de surface et fissure en forme de carapace	Après la mise en service	<ul style="list-style-type: none"> • État de défaillance ultime de la dalle en béton, résultat lié à plusieurs facteurs tels que les charges des véhicules et la température 	Remplacement localisé Remplacement
E Fissure en forme d'arc	Pendant la construction	<ul style="list-style-type: none"> • Séparation des matériaux du béton et interruption(s) de la construction 	Construction appropriée
F Fissures de retrait plastique	Pendant la construction	<ul style="list-style-type: none"> • Séchage rapide des surfaces de béton frais sous l'effet du rayonnement solaire, du vent, etc. 	Cure de béton adéquate

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 3-5-4 Éléments et coûts de l'entretien et de la gestion de la section de pont

1. Inspections périodiques

Unité : USD

Nom de l'installation	Élément à inspecter	Fréquence des patrouilles	Personnel chargé de l'inspection	Matériaux et équipements à utiliser	Quantité requise	Unité	Montant
Revêtement	Fissures, défauts de planéité, nids-de-poule, etc.	12 fois par an Nombre de jour(s) : 1 jour/mise en œuvre	2 personnes	Pelle, marteau, faucille, barricade Petit camion	Total : 24 personnes-jour/an Total : 12 véhicules-jour/an	10/jour 155/jour	240 1 860
Installations de drainage	Présence ou non de boues et d'obstacles						
Marquage au sol	Dommages, déformation, salissure, décollement						
Gros œuvre	Faces de pont, culées et piles de pont						
Installations du pont	Fissure, dommage, effondrement, etc. Dommages aux équipements de levage, aux mains courantes, etc.						
Sous-total							2 100

2. Entretien et gestion de routine

Nom de l'installation	Élément à inspecter	Fréquence des patrouilles	Personnel chargé de l'inspection	Matériaux et équipements à utiliser	Quantité requise	Unité	Montant
Nettoyage		4 fois par an Nombre de jour(s) 5 jours/mise en œuvre	5 personnes	Pelle, barricade, Faucheuse, balai et outils Petit camion	Total : 100 personnes-jour/an Total : 20 véhicules-jour/an	10/jour 155/jour	1 000 3 100
Installations de drainage	Élimination des boues et des obstacles.						
Revêtement	Nettoyage						
Joint	Nettoyage						
Pont	Nettoyage						
Marquage au sol	Nettoyage						
Sous-total							4 100

3. Réparations

Nom de l'installation	Élément à mettre en œuvre	Fréquence des réparations	Personnel chargé de l'inspection	Matériaux et équipements à utiliser	Quantité requise	Unité	Montant
Gros œuvre	Réparation des parties endommagées	2 fois par an Nombre de jour(s) : 7 jours/mise en œuvre	6 personnes	Matériau de colmatage et matériau pour joint Matériau de scellement Petit camion	Total : 84 personnes-jour/an 20,0 m ² /an Total : 14 véhicules-jour/an	10/jour 17/m ² 155/jour	840 340 2 170
Revêtement	Scellement de fissures, etc.						
Installations de drainage	Réparation des parties endommagées						
Protection des berges/consolidation du lit	Réparation des parties endommagées						
Installations du pont	Peinture partielle des mains courantes, etc.						
Sous-total							3 350

Section de pont	Coût direct de construction	9 550
	Coût indirect (40 %)	3 820
	Total	13 370

Source : Mission d'étude de la JICA.

Tableau 3-5-5 Éléments et coûts de l'entretien et de la gestion de la section de route

1. Inspections périodiques

Unité : USD

Nom de l'installation	Élément à inspecter	Fréquence des patrouilles	Personnel chargé de l'inspection	Matériaux et équipements à utiliser	Quantité requise	Unité	Montant
Revêtement	Fissures, défauts de planéité, nids-de-poule, etc.	4 fois par an Nombre de jour(s) 1 jour/mise en œuvre	2 personnes	Pelle, marteau, faucille, barricade, Petit camion	Total : 8 personnes-jour/an Total : 4 véhicules-jour/an	26/jour 307/jour	208 1 228
Accotements et pentes	Érosion, effondrement, etc. dus à l'eau de pluie						
Marquage au sol	Dommages, déformation, salissure, décollement						
Installations de drainage	Présence ou non d'obstacles						
					Sous-total		1 436

2. Entretien et gestion de routine

Nom de l'installation	Élément à inspecter	Fréquence des patrouilles	Personnel chargé de l'inspection	Matériaux et équipements à utiliser	Quantité requise	Unité	Montant
<u>Nettoyage</u>							
Installations de drainage	Élimination des boues et des obstacles.	4 fois par an Nombre de jour(s) 3 jours/mise en œuvre	4 personnes	Pelle, marteau, faucille, barricade, Petit camion	Total : 48 personnes-jour/an Total : 12 véhicules-jour/an	26/jour 307/jour	1 248 3 684
Revêtement	Nettoyage						
Accotements	Fauchage et nettoyage						
Marquage au sol	Nettoyage						
Panneaux solaires pour l'éclairage (y compris les sections de pont)	Nettoyage	4 fois par an Nombre de jour(s) 2 jours/mise en œuvre	3 personnes	Serpillère, Plate-forme de travail élévatrice mobile	Total : 24 personnes-jour/an Total : 8 véhicules-jour/an	10/jour 440/jour	240 3 520
					Sous-total		8 692

3. Réparations

Nom de l'installation	Élément à mettre en œuvre	Fréquence des réparations	Unité (par an et par km)	Tronçon de route cible
Revêtement	Réparation des nids-de-poule, etc.	1 fois tous les 5 ans	3,300	0,46 km
Accotements et pentes	Réparation des parties endommagées	1 fois tous les 5 ans	120	
Installations de drainage	Réparation des parties endommagées	1 fois tous les 5 ans	2 040	
Installations auxiliaires de la route, etc.	Réparation des parties endommagées	1 fois tous les 5 ans	1 100	
Signalisation horizontale	Pose d'une nouvelle couche de peinture	1 fois tous les 2 ans	1 600	
			Sous-total	3 750

Section de route	Coût direct de construction	13 878
	Coût indirect (40 %)	5 551
	Total	19 429

Grand total (section totale de pont + section totale de route)/année

32 799

Source : Mission d'étude de la JICA.

4. Évaluation du projet

4-1 Conditions préalables à la mise en œuvre du projet

Il est nécessaire de veiller à ce que les responsabilités incombant à la partie guinéenne soient remplies conformément au calendrier prévu. Les détails des responsabilités incombant à la partie guinéenne sont présentés au « 3-3 Grandes lignes des responsabilités incombant à la partie guinéenne ».

4-2 Apports nécessaires (prise en charge) de la partie guinéenne pour la réalisation du plan de l'ensemble du projet

Les dossiers que la Guinée doit régler afin de réaliser pleinement et durablement les effets du projet sont énumérés ci-dessous.

- La mise en place d'un système d'entretien et de gestion approprié et la mise en œuvre impérative des inspections périodiques du pont et de la route ainsi que de l'entretien de routine (le nettoyage des installations de drainage est particulièrement important pour prévenir la dégradation prématurée des routes et des ponts).
- L'établissement d'un programme d'entretien et de gestion à long terme, l'obtention d'un budget d'entretien et de gestion en conséquence, et le développement des ressources humaines nécessaires
- L'interdiction des étals en plein air sur les trottoirs près du pont Faranah afin d'assurer un espace de marche

4-3 Conditions extérieures

Les résultats de l'étude de la charge par essieu pour le pont Faranah ayant révélé un trafic important de poids lourds, y compris des véhicules surchargés, un revêtement en béton a été adopté pour la surface du pont et de la route d'accès avec une structure conçue pour être très résistante à l'écoulement des eaux de pluie. Cependant, il est important d'encourager des mesures telles que l'interdiction et le contrôle des infractions de surcharge afin d'assurer une bonne durée de vie.

4-4 Évaluation du projet

4-4-1 Pertinence

Sur la base de ce qui suit, la mise en œuvre du projet par le biais de l'aide financière non remboursable du Japon peut être jugée pertinente.

(1) Plans de développement du secteur routier en Guinée

La Guinée a fait de la « mise en place d'un cadre macroéconomique et fiscal » l'un des piliers de programme de référence intérimaire (PRI), et vise à diversifier ses industries en dehors du secteur minier, tout en s'efforçant de promouvoir les exportations de produits agricoles dans ce cadre. Dans le PRI, le pays se fixe pour action prioritaire le « renforcement de la connexion interrégionale » et le « bitumage des routes de connexion avec les pays voisins » et est en cours d'aménagement des infrastructures routières qui contribueront également au transport des produits agricoles.

Le remplacement du pont Faranah par un pont à deux voies pouvant résister au trafic des poids lourds circulant dans les deux sens a pour but d'assurer la sécurité du trafic et de renforcer la connectivité

interrégionale, en vue de pérenniser le transport national des produits, à commencer par les produits agricoles et les produits de subsistance. Le présent projet a pour but de renforcer les fonctions de la route nationale n°2 (RN2) et de promouvoir les activités économiques avec les pays voisins, matérialisant ainsi le PRI mentionné plus haut.

(2) Synergies avec d'autres partenaires de développement et bailleurs de fonds

La reconstruction du pont Faranah devrait avoir des effets synergiques avec les routes construites par d'autres bailleurs de fonds.

Les détails de la route nationale N° 2 aménagée par d'autres bailleurs de fonds sont présentés dans « 1-1-1 (4) 2) Situation sur l'aménagement de la route nationale N° 2 ».

4-4-2 Efficacité

4-4-2-1 Effets quantitatifs

En vertu des lignes directrices sur l'évaluation des projets Ver. 2.0 de la JICA, l'évaluation des projets d'aide financière non remboursable devant en principe être effectuée 3 ans après l'achèvement du projet, dans la présente étude, la valeur cible a été calculée en fixant l'année 2030 comme année d'évaluation.

(1) Bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de l'effondrement du pont Faranah actuel

Si le pont Faranah actuel s'effondrait, il faudrait fermer l'itinéraire de l'axe routier principal (RN2) reliant la capitale Conakry à la Guinée forestière et prévoir des itinéraires de déviation. Par conséquent, une comparaison de la durée totale du trajet si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre) a été effectuée afin de calculer les bénéfices liés à l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de l'effondrement du pont Faranah actuel.

Conditions préalables

- Un délai de 21 jours pour rétablir le trafic après l'effondrement du pont Faranah (basé sur les informations reçues selon lesquelles il a fallu environ 21 jours pour rétablir la situation après l'effondrement d'un pont de la RN2).
- Répartition du trafic journalier (à l'horizon 2030) par paires origine-destination, sur la base de l'enquête origine-destination réalisée en bordure de route (voir le Tableau 4-4-2).

1) Méthodologie de l'analyse des bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de l'effondrement du pont actuel

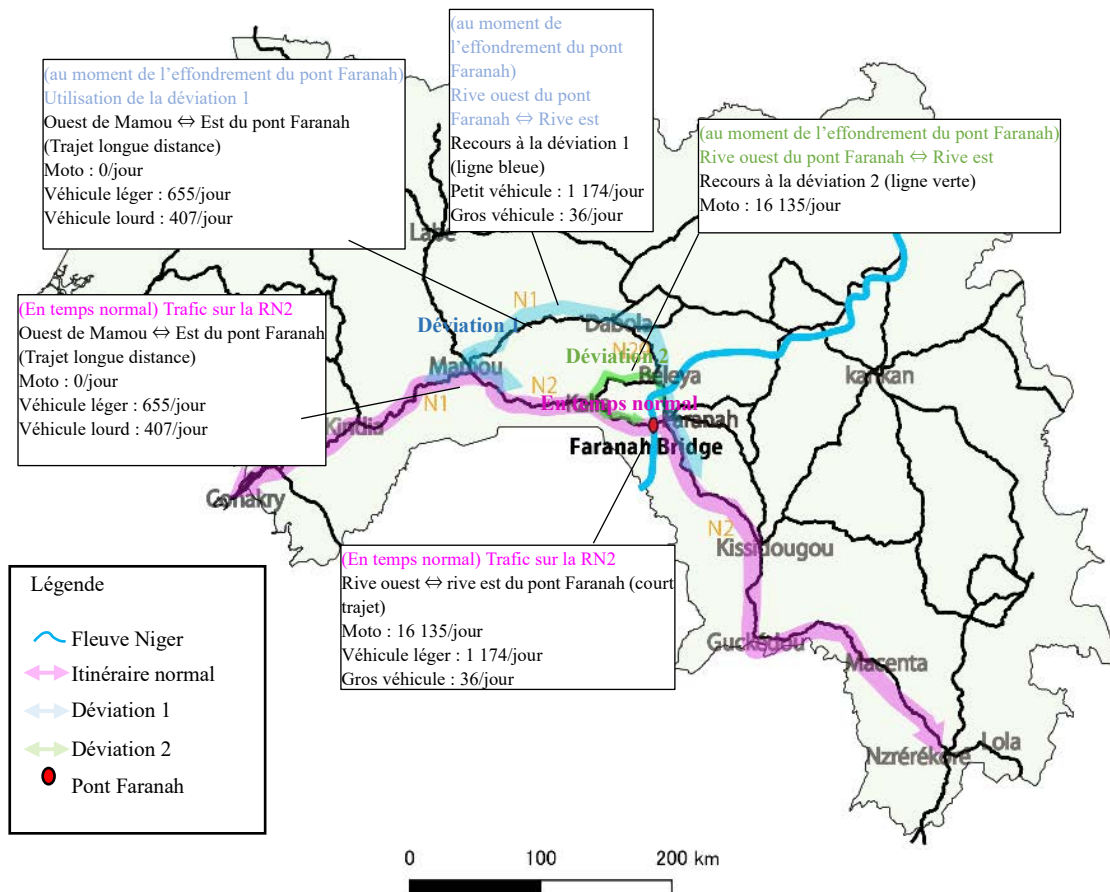
L'itinéraire indiqué par les flèches bleues et vertes correspond à la déviation pour passer du côté ouest au côté est de Faranah lorsque la RN 2 était fermée si le pont Faranah actuel s'effondrait.

Déviations 1 : Déviation 1 de Mamou à Faranah via Dabola (ligne bleue)

Déviations 2 : Déviation 2 de Kalia à Faranah via Beleya (ligne verte)

Concernant les motos et les petits véhicules empruntant le pont Faranah, il s'agit dans la majorité des

cas de déplacements sur des petites distances, et selon les estimations du volume de trafic futur à l'horizon 2030, le nombre de motos circulant des côtés ouest ↔ est du pont Faranah sera de 16 135/jour, celui des petits véhicules de 1 174/jour, et celui des véhicules lourds de 36. Si le pont Faranah s'effondrait, les motos emprunteraient la déviation 2 pour se déplacer des côtés ouest ↔ est du pont Faranah. Les petits et les véhicules lourds utiliseront pour leur part la déviation 1. En outre, la plupart des véhicules lourds qui empruntent la RN2 utilisent la déviation 1 si le pont Faranah est impraticable.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 4-4-1 Itinéraire de déviation en cas d'effondrement du pont Faranah.

Méthodologie de l'analyse des bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de l'effondrement du pont Faranah actuel

- Si le pont existant de Faranah s'effondrait, l'itinéraire de déviation 1 de Mamou à Faranah via Dabola serait mis en place comme itinéraire de déviation pour les motos effectuant de longs trajets, les petits véhicules et les véhicules lourds.
- La route reliant Kalia à Beleya étant une route locale reliant des villages entre eux, celle-ci n'est pas asphaltée et est en mauvais état, ce qui rend difficile le passage des petits et des véhicules lourds. Par conséquent, l'itinéraire de déviation 2 est conçu comme un itinéraire de déviation pour les motos effectuant de petits trajets, se déplaçant de la rive droite à la rive gauche si le pont existant s'effondrait.

- L'analyse utilise les résultats de vitesse de déplacement obtenus pour chaque route.
- Les informations obtenues par le biais d'entretiens ayant révélé qu'il avait fallu 3 semaines pour remettre en état un pont qui s'était effondré sur la RN2, il est supposé que la période de remise en état du pont Faranah, si celui-ci s'effondrait compte tenu des récents changements climatiques, serait de 3 semaines (21 jours).
- Une analyse du chemin le plus court à la suite de l'effondrement du pont Faranah sera effectuée sur la base des paires origine-destination obtenues dans le cadre de l'enquête origine-destination réalisée en bord de route.
- L'unité de base du coût du temps de trajet pour les motos, les petits véhicules et les véhicules lourds sera calculée sur la base du PIB, de la population active, des heures de travail annuelles, du nombre moyen de passagers et des montants des salaires des conducteurs de véhicules lourds obtenus par le biais d'entretiens.
- Le trafic journalier moyen annuel en 2030 (année cible) sera réparti pour les paires origine-destination, et la différence entre le coût total du temps de trajet associé aux déplacements via les déviations si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre) sera calculée en tant que bénéfice de l'élimination des déviations.

2) Vitesse de déplacement pour calculer les bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de l'effondrement du pont actuel

La vitesse de déplacement pour chaque tronçon de route et chaque catégorie de véhicule, calculée sur la base des résultats de l'étude de la vitesse de déplacement, est indiquée au Tableau 4-4-1.

Tableau 4-4-1 Vitesse de déplacement par catégorie de route et type de véhicule

Catégorie de route		Tronçon de route	Type de véhicule	Vitesse de déplacement
RN2		Mamou-Faranah	Moto, véhicule léger	36,2 km/h
				22,7 km/h
Déviation 1	RN1	Mamou-Dabola	Moto, véhicule léger	50,9 km/h
				27,2 km/h
	RN29	Dabola-Faranah	Moto, véhicule léger	26,9 km/h
			Véhicules lourds	17,8 km/h
Déviation 2	RN2	Rive ouest de Faranah-Kalia	Moto	36,2 km/h
	Route locale	Kalia-Beleya	Moto	19,0 km/h
	RN29	Beleya-Faranah	Moto	26,9 km/h

Source : Mission d'étude de la JICA.

3) Trafic journalier en 2030 (véhicules/jour) sur la base des paires origine-destination

Les paires origine-destination avec répartition du trafic journalier (à l'horizon 2030) sont présentées ci-dessous.

Tableau 4-4-2 Trafic à l'horizon 2030 (véhicules/jour) calculé à partir des paires origine-destination

Départ	Arrivée	Moto	Véhicule particulier	Taxi	Camionnette	Camion à 2 essieux	Camion à 3 essieux	Camion à 4 essieux	Camion à 5 essieux	Camion à 6 essieux ou plus	Minibus	Autobus de grande taille
Conakry	East faranah	0	27	0	0	0	0	0	4	9	34	0
Conakry	Kissidougou	0	36	18	0	0	0	0	4	2	5	0
Conakry	Guékédou	0	9	0	9	0	0	0	8	2	5	0
Conakry	Nzérékoré	0	27	0	14	3	0	16	46	39	5	0
Conakry	Kankan	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
Conakry	Côte d'Ivoire	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Kindia	East faranah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kindia	Nzérékoré	0	0	9	0	0	0	0	4	0	0	0
Labé	East faranah	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Labé	Kissidougou	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
Mamou	Kissidougou	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
West faranah	East faranah	8 578	402	127	14	10	0	8	0	0	123	0
East faranah	Conakry	0	0	9	5	0	0	0	4	11	0	10
East faranah	Kindia	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
East faranah	Labé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
East faranah	Mamou	0	9	0	14	0	0	0	0	0	0	0
East faranah	West faranah	7 557	103	127	05	13	0	4	2	0	93	0
East faranah	North faranah	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
East faranah	Sierra Leone(Koindou)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
Kissidougou	Conakry	0	18	9	5	3	12	4	17	0	25	5
Kissidougou	Labé	0	0	9	0	0	0	0	0	0	5	0
Kissidougou	Mamou	0	36	0	0	0	0	0	0	0	10	0
Kissidougou	West faranah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
Guékédou	Conakry	0	0	18	0	0	0	0	17	0	5	7
Guékédou	Kindia	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Guékédou	Mamou	0	0	9	0	0	0	0	0	0	5	0
Macenta	Conakry	0	0	9	9	5	0	0	13	3	29	5
Macenta	Kindia	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macenta	Labé	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0
Macenta	East faranah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
Nzérékoré	Conakry	0	27	0	23	8	0	4	64	12	79	7
Nzérékoré	Labé	0	0	0	0	0	0	0	2	0	10	2
Nzérékoré	Mamou	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Lola	Conakry	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Beyla	Conakry	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0
Kérouané	Conakry	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
Siquiri	West faranah	204	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total (trafic journalier à l'horizon 2030)		16 339	862	372	157	40	01	44	197	74	476	27

Note : Faranah Est, sur la rive est du pont Faranah, et Faranah Ouest sur la rive ouest du pont Faranah sont des petits trajets

Source : Mission d'étude de la JICA.

4) Unité de base du coût du temps de trajet utilisée

Le coût du temps de trajet (Travel Time Cost: TTC) a été calculé sur la base du PIB, de la population active, des heures de travail annuelles, du nombre moyen de passagers et des montants des salaires des conducteurs de véhicules lourds obtenus par le biais d'entretiens en tant que bénéficiaire de l'élimination des déviations dans le cas de l'effondrement du pont Faranah existant. L'unité de base du coût du temps de trajet par type de véhicule calculée est indiquée au Tableau 4-4-3 (voir Annexe 6-7).

Tableau 4-4-3 Unité de base du coût du temps de trajet

(Unité : dollar/heure)

Moto	Véhicule léger	Véhicule lourd
1,64	5,89	8,25

Source : Mission d'étude de la JICA.

5) Bénéfices de l'élimination des pertes de temps et des déviations dans le cas de l'effondrement du pont actuel

La différence entre le coût total du temps de trajet associé aux déplacements via les déviations si le

projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre) a été utilisée pour calculer la valeur en 2030 (année cible) en tant que bénéfice de l'élimination des déviations, si le pont Faranah actuel s'effondrait. La différence des pertes de temps dans le cas de la déviation en cas d'effondrement du pont Faranah existant est de 2 697 104 heures, et le bénéfice lié à l'élimination de la déviation est de 6 101 958 USD. Cela équivaut à environ 0,04 % du PIB de la Guinée en 2021.

Tableau 4-4-4 Bénéfices de l'élimination des pertes de temps et des déviations dans le cas de l'effondrement du pont actuel

Élément	Sans aménagement (sans mise en œuvre)	Avec aménagement (avec mise en œuvre)	Écart
Temps de trajet (heure)	2 865 670	168 566	2 697 104
Coût du temps de trajet (USD)	7 150 021	1 048 063	6 101 958
Bénéfices (USD)	6 101 958		

Source : Mission d'étude de la JICA.

(2) Bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de travaux de réparation du pont Faranah actuel

Une étude sur le terrain a permis de confirmer que les dalles du pont Faranah seront remplacées environ tous les 2 ans. Un remplacement de dalle nécessite environ 5 jours de travail en journée. Les bénéfices de déviations lors de la fermeture de la route dans le cas des travaux de réparation du pont Faranah actuel ont été calculés dans l'hypothèse du remplacement des dalles programmé en 2030.

Conditions préalables

- Hypothèse de 2030 comme période programmée du remplacement des dalles du pont Faranah
- Période de fermeture de la route de 5 jours, pour le remplacement des dalles du pont Faranah, fixée par le biais d'entretiens
- Répartition du trafic journalier (à l'horizon 2030) par paires origine-destination, sur la base de l'enquête origine-destination réalisée en bordure de route (voir le Tableau 4-4-2).

1) Méthodologie de l'analyse des bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de travaux de réparation du pont Faranah actuel

Méthodologie de l'analyse des bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de travaux de réparation du pont Faranah actuel

- La déviation, la vitesse de déplacement, les résultats de l'enquête origine-destination en bord de route et l'unité de base du coût du temps de trajet utilisés pour calculer les bénéfices de l'élimination des déviations lors de la fermeture dans le cas de l'effondrement du pont Faranah actuel seront utilisés.
- Les dalles du pont Faranah seront remplacées environ tous les 2 ans, ce qui nécessitera environ 5 jours de travail en journée. La période de remplacement des dalles est fixée à 2030, et la durée de fermeture de la route a 5 jours.
- Le trafic journalier moyen annuel en 2030 (année cible) sera réparti pour les paires origine-destination, et la différence entre le coût total du temps de trajet associé aux déplacements via les déviations si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre) sera calculée en tant que bénéfice de l'élimination des déviations lors de la fermeture de la route dans le cas de travaux de réparation.

2) Bénéfices de l'élimination des pertes de temps et des déviations dans le cas de travaux de réparation

La différence entre le coût total de temps de trajet associé aux déplacements via les déviations si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre) a été utilisée pour calculer la valeur en 2030 (année cible) en tant que bénéfice de l'élimination des déviations, lors de la fermeture de la route dans le cas de travaux de réparation. La différence des pertes de temps dans le cas de 5 jours de travail pour réparations du pont actuel est de 642 167 heures, et les bénéfices de l'élimination des déviations sont de 1 452 847 USD.

Tableau 4-4-5 Bénéfices de l'élimination des pertes de temps et des déviations dans le cas de travaux de réparation du pont actuel

Élément	Sans aménagement (sans mise en œuvre)	Avec aménagement (avec mise en œuvre)	Écart
Temps de trajet (heure)	682 302	40 135	642 167
Coût du temps de trajet (USD)	1 702 386	249 539	1 452 847
Bénéfices (USD)	1 452 847		

Source : Mission d'étude de la JICA.

(3) Calcul des bénéfices de la réduction du temps de trajet

Le pont Faranah actuel étant à voie unique d'une largeur de 3,5 m, sa traversée dans les deux sens est impossible, et la circulation est restreinte dans un seul sens uniquement. Selon les résultats de l'étude des files d'attente menée en 2021, la file d'attente la plus longue sur le pont Faranah est de 45 m. Toutefois, il est estimé que la longueur des files d'attente sur le pont Faranah augmentera à mesure que le trafic passant par le pont s'intensifiera, ce qui entraînera des goulets d'étranglement. Par conséquent,

des simulations de trafic ont été réalisées pour comparer la durée totale du trajet en 2030 (année cible) si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre), et la différence du coût total du temps de trajet a été calculée en tant que bénéfice en termes de réduction de temps de trajet.

1) Calcul des bénéfices de la réduction du temps de trajet

Méthodologie de l'analyse des bénéfices de la réduction du temps de trajet	
•	Les phénomènes de circulation à proximité du pont Faranah actuel ont été reproduits en ayant recours à des simulations de trafic. Les résultats de l'étude des files d'attente et de l'étude de la vitesse de déplacement dans les conditions actuelles seront comparés avec les résultats des simulations pour s'assurer que les phénomènes de trafic dans les simulations sont les mêmes que ceux dans les conditions actuelles.
•	Le temps de trajet à proximité du pont Faranah si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) serait calculé en ayant recours au volume de trafic à l'horizon 2030.
•	Le temps de trajet à proximité du pont Faranah si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre) serait calculé en ayant recours au volume de trafic à l'horizon 2030.
•	La différence du coût total du temps de trajet si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre) serait calculée en tant que bénéfice en termes de réduction du temps de trajet en utilisant l'unité de base du coût du temps de trajet susmentionnée (Tableau 4-4-3).

2) Bénéfices de la réduction du temps de trajet

Les bénéfices en termes de réduction de temps de trajet en 2030, si le projet n'était pas mis en œuvre (sans mise en œuvre) et si le projet était mis en œuvre (avec mise en œuvre), s'élèvent à 1 443 963 USD. Cela équivaut à environ 0,01 % du PIB de la Guinée en 2021.

Tableau 4-4-6 Bénéfices de la réduction du temps de trajet en 2030

Élément	Sans aménagement (sans mise en œuvre)	Avec aménagement (avec mise en œuvre)	Écart
Coût du temps de trajet (USD)	2 209 526	765 562	1 443 963
Bénéfices (USD)	1 443 963		

Source : Mission d'étude de la JICA.

(4) Autres effets de l'aménagement

Avec le remplacement du pont Faranah, la vitesse de déplacement passera de 17 km/h à la vitesse réglementaire de 30 km/h, et le temps nécessaire sera également réduit de 122 secondes à 69 secondes. En outre, le pont Faranah n'ayant qu'une seule voie, la circulation dans les deux sens n'y est pas possible et des files d'attente se produisent, mais sa transformation en deux voies et l'ajout d'une piste cyclable permettra d'éliminer ces files d'attente.

Le coût du temps de trajet (en 2030 (année cible)) dû aux déviations lors de la fermeture de la route

dans le cas des travaux de réparation sera de 249 539 USD avec aménagement (avec mise en œuvre) et de 851 193 USD sans aménagement (sans mise en œuvre). L'aménagement du pont Faranah éliminera les travaux de réparation avec fermeture de la route et réduira considérablement le coût du temps de trajet.

Tableau 4-4-7 Efficacité de l'aménagement

Indice	Valeur de référence (Résultats 2022)	Valeur cible en 2030 3 ans après l'achèvement du projet
Volume moyen de trafic journalier*1	8 000 UVP/jour	11 803 UVP/jour
Nombre de passagers*2	29 351 personnes/jour	42 671 personnes/jour
Trafic de véhicules de transport de marchandises*3	262 véhicules/jour	417 véhicules/jour
Volume de marchandises*4	275 (10 000 tonnes/an)	438 (10 000 tonnes/an)
Vitesse de déplacement sur le tronçon qui sera aménagé (573 m) *5	17 km/h	30 km/h
Temps de trajet sur le tronçon qui sera aménagé (573 m) *6	122 secondes	69 secondes
Élimination des files d'attente*7	45 m	0 m
Coût du temps de trajet dû aux déviations lors de la fermeture de la route dans le cas des travaux de réparation*8	580 924(USD)	249 539(USD) (851 193 USD)*9
Bénéfice économique de l'augmentation de la capacité de trafic*9	-	1 443 963 (USD/an)

*1 : Calcul sur la base de l'étude du volume du trafic et des résultats des estimations du volume du trafic.

*2 : Calcul sur la base des résultats de l'enquête origine-destination, des résultats de l'étude du volume du trafic et des estimations du volume du trafic.

*3 : Calcul sur la base des résultats de l'étude du volume du trafic et des estimations du volume du trafic.

*4 : La méthode de calcul du volume de fret est décrite à l'annexe 8

*5 : Calcul sur la base des résultats de la vitesse de déplacement

*6 : Calcul sur la base des résultats de la vitesse de déplacement

*7 : Calcul sur la base des résultats de l'étude des files d'attente

*8 : Calcul en monétisant la perte de temps due aux vastes déviations du trafic sur le pont Faranah lors de la fermeture du pont pendant 5 jours pour des travaux de réparation. (La fréquence des travaux de réparation est multipliée par 0,5 pour tenir compte de la probabilité d'occurrence, puisqu'elle est d'une fois tous les 2 ans.)

*9 : Les chiffres entre parenthèses sont des chiffres de référence si le projet n'est pas mis en œuvre (sans la mise en œuvre du projet :2030).

*10 : Calcul des bénéfices de la réduction du temps de trajet résultant de l'augmentation de la vitesse de circulation

Source : Établi par la mission d'étude.

4-4-2-2 Effets qualitatifs

(1) Amélioration de la pérennité du transport de marchandises

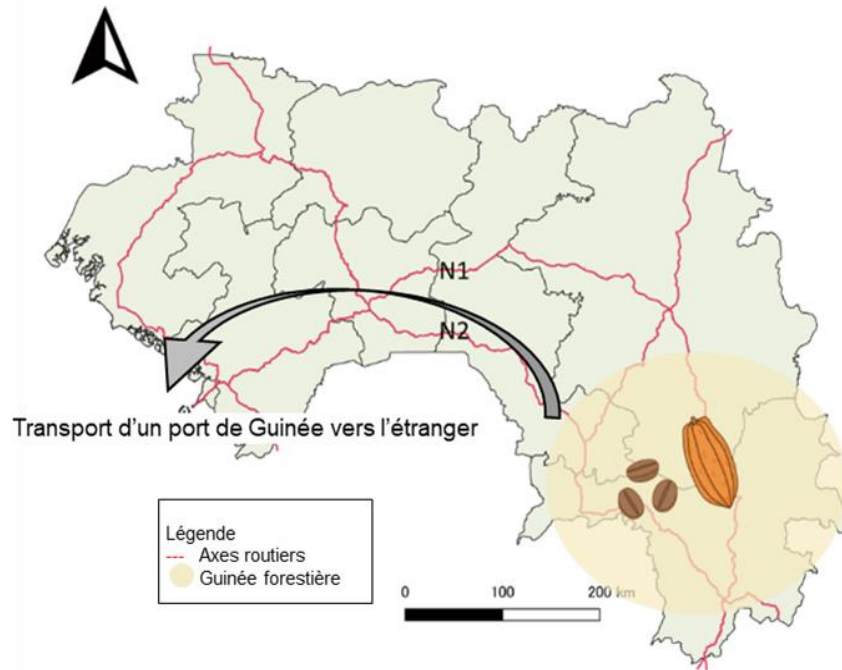
L'objectif du PRI est de diversifier les industries en dehors du secteur minier, en positionnant l'agriculture en tant que moteur de la croissance durable et en mettant l'accent sur son développement. Les principales cultures de rente, par ordre décroissant de valeur à l'exportation, sont la noix de cajou, le cacao et le café. En particulier, une coopération a été établie entre l'Agence guinéenne de Promotion des Exportations (AGUIPEX) et l'Organisation internationale du commerce pour renforcer la compétitivité de la filière cacao, un produit sur lequel le gouvernement guinéen concentre ses efforts pour obtenir des devises étrangères. En outre, elles représentent 19 % de la valeur des exportations agricoles. Les quantités produites, la superficie des récoltes, la valeur des exportations et la quantité des exportations de la noix de cajou, du café et du cacao sont indiquées au Tableau 4-4-8.

Tableau 4-4-8 Produits agricoles clés pour les recettes en devises

Culture	Quantité produite (tonnes)	Superficie des récoltes (ha)	Montant des exportations (1 000USD)	Quantité des exportations (tonnes)	Principaux pays bénéficiaires des exportations
Noix de cajou	20 776	12 346	37 771	91 090	Vietnam Inde
Café	41 988	99 084	10 193	10 530	Maroc Sénégal
Cacao	19 314	39 837	19 827	10 568	Pays-Bas France Belgique

Source : Rapport de la JICA sur la chaîne de valeur alimentaire

Le café et le cacao, les principaux produits agricoles permettant d'obtenir des devises, sont en grande partie produits dans la région de la Guinée forestière, et le transport de ces cultures est majoritairement effectué par des camions et d'autres véhicules par la RN2. Toutefois, étant donné que la route reliant Faranah et Mamou est en mauvais état, le pont Faranah représente un goulot d'étranglement, le remplacement du pont Faranah devrait remédier à cette situation et améliorer la pérennité du transport de marchandises.



Source : Mission d'étude de la JICA.

Figure 4-4-2 Itinéraires de transport du cacao et du café

(2) Amélioration de l'accessibilité aux infrastructures clés (hôpitaux et écoles)

L'aménagement du pont Faranah réduira les accidents de la circulation aux carrefours désordonnés à travers la mise en place de passages piétons. Cela permettra aux piétons et aux usagers vulnérables de route de traverser les routes en toute sécurité. En outre, des hôpitaux et des écoles secondaires sont situés à proximité du projet cible. L'aménagement améliorera l'accessibilité et la sécurité routière pour les élèves et les patients externes, qui font partie des usagers vulnérables de route, lors de leurs déplacements domicile-école et domicile-hôpital.

(3) Amélioration de la sécurité routière

L'aménagement du pont Faranah assurera un éclairage adéquat la nuit. Cette mesure devrait non seulement accroître la visibilité nocturne et améliorer la sécurité routière, mais également prévenir les violences sexuelles à l'encontre des femmes (par exemple le harcèlement sexuel) la nuit.

[Document]

1. Membres de la mission d'étude	A-1
2. Programme de l'étude.....	A-3
3. Liste des homologues participants (visiteurs).....	A-6
4. Procès-verbal (M/D) et notes techniques (T/N).....	A-11
4-1 Procès-verbal (M/D1) anglais	A-11
4-2 Procès-verbal (M/D1) français.....	A-41
4-3 Procès-verbal (M/D2) anglais	A-70
4-4 Procès-verbal (M/D2) français.....	A-101
4-5 Procès-verbal (M/D3) anglais	A-133
4-6 Procès-verbal (M/D3) français.....	A-274
4-7 Notes techniques (T/N 1) anglaises	A-419
4-8 Notes techniques (T/N 1) françaises	A-434
4-9 Notes techniques (T/N 2) anglaises	A-449
4-10 Notes techniques (T/N 2) françaises	A-464
5. Liste des documents rassemblés	A-479
6. Ressources techniques	A-481
6-1 Résultats des analyses hydrauliques/hydrologiques.....	A-481
6-2 Résultats de l'étude géologique et des essais des matériaux.....	A-495
6-2-1 Sondage de Forage (1ère enquête sur la rivière)	A-501
6-2-2 Sondage de Forage (2ème enquête à terre).....	A-507
6-2-3 Piqûres d'essai sur le côté de la route.....	A-512
6-2-4 Test matériel (zone d'emprunt à Faranah)	A-515
6-2-5 Test matériel (zone de carrière à Gueckedou)	A-517
6-3 Formulaire de suivi environnemental et social	A-520
1. Avant et pendant la construction.....	A-520
2. Phase opérationnelle.....	A-544
6-4 Liste de contrôle des considérations environnementales et sociales.....	A-550
6-5 Estimation du volume de trafic future.....	A-569
6-5-1 Indicateurs socio-économiques	A-569
6-5-2 Estimation du volume de trafic futur.....	A-572
6-6 Résultat du calcul du drainage	A-579
6-7 Résultat du calcul de l'unité de base pour le coût de temps de parcours	A-583
6-8 Méthode de calcul du volume de marchandises.....	A-586

1. Membres de la mission d'étude

1ère étude de terrain (du 22 juin 2021 au 18 juillet 2021)

No.	Nom.	Responsabilité	Appartenance
1	Yukihiro Koizumi	Directeur général	Agence japonaise de coopération internationale
2	Keisuke Tanaka	Chargé de coopération	Agence japonaise de coopération internationale
3	Tomohiko Nakamura	Chef de l'équipe / Planification du pont	Katahira & Engineers International
4	Shigehito Endo	Chef adjoint de l'équipe/ Planification du pont	Eight-Japan Engineering Consultants Inc.
5	Itoh Satoshi	Construction du pont	Katahira & Engineers International
6	Kiyoshi Mukai	Planification de la construction / Estimation du coût	Katahira & Engineers International
8	Ryo Takenaka	Conception de la route 2	Katahira & Engineers International
9	Akiko Miyakawa	Considérations environnementales et sociales	Katahira & Engineers International
10	Tatsuya Akiguchi	Étude du trafic	Katahira & Engineers International
10	Ikumasa Kawasaki	Topographie	Eight-Japan Engineering Consultants Inc.
11	Sho Fukuma	Hydraulique et hydrologie	Eight-Japan Engineering Consultants Inc.
12	Kiyohito Hosaka	Interprète	Katahira & Engineers International

2ème étude de terrain (du 5 novembre 2022 au 18 novembre 2022)

No.	Nom.	Responsabilité	Appartenance
1	Toshio Kimata	Directeur général	Agence japonaise de coopération internationale
2	Ryuhei Kondo	Chargé de coopération	Agence japonaise de coopération internationale
3	Tomohiko Nakamura	Chef de l'équipe / Planification du pont	Katahira & Engineers International
4	Kiyoshi Mukai	Planification de la construction / Estimation du coût	Katahira & Engineers International
5	Akiko Miyakawa	Considérations environnementales et sociales	Katahira & Engineers International
6	Tatsuya Akiguchi	Étude du trafic	Katahira & Engineers International
7	Kiyohito Hosaka	Interprète	Katahira & Engineers International

3ème étude de terrain (du 10 août 2023 au 25 août 2023)

No.	Nom.	Responsabilité	Appartenance
1	Toshio Kimata	Directeur général	Agence japonaise de coopération internationale
2	Asami Yamamoto	Chargé de coopération	Agence japonaise de coopération internationale
3	Tomohiko Nakamura	Chef de l'équipe / Planification du pont	Katahira & Engineers International
4	Shigehito Endo	Chef adjoint de l'équipe/ Planification du pont	Eight-Japan Engineering Consultants Inc.
5	Itoh Satoshi	Construction du pont	Katahira & Engineers International
6	Hiromi Tanaka	Interprète	Katahira & Engineers International

3. Liste des homologues participants (visiteurs)

(1) 1ère étude de terrain (du 22 juin 2021 au 18 juillet 2021)

1) Ministère des Travaux Publics (MTP)

Nom.	Fonction
Mr Gueye Amadou	Conseiller principal du Ministre
Eng KABA Bakary	Directeur National de l'Infrastructure
Eng Oumar CAMARA	Directeur National Adjoint de l'Infrastructure
Eng SANDOUNO Benjamin	Directeur National Adjoint des Routes Nationales
Eng Mamadou Bathé KABA	Chef de division d'études de direction des routes nationales
Mr Félix SANGBE	Chargé d'étude / DNI
Mr Keita SIRAKATA	Chargé d'étude / DNI

2) Ministère de la Coopération et de l'Intégration Africaine (MCIA)

Nom.	Fonction
Mr. Jean Matho DORE	Directeur Général de la Coopération Bilatérale
Mr. SANE Oumar	Chef de division de l'Asie de sud et de l'est
Mr Almamy Moussa Bah	Chef de section Japon

3) Faranah Travaux Publics

Nom.	Fonction
Eng Naby Moussa Cissé	Directeur Régional des Travaux Publics
Eng Naby Moussa Kondé	Directeur Préfectoral des Travaux Publics

4) Ambassade du Japon en Guinée

Nom.	Fonction
Hideo Matsubara	Ambassadeur
Masakazu Hisaeda	Conseiller diplomatique
Chie Okawa	Troisième secrétaire

5) Filiale guinéenne de la JICA

Nom.	Fonction
Mika Kanno	Chargé de recherche et de planification

(2) 2ème étude de terrain (du 5 novembre 2022 au 18 novembre 2022)

1) Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT)

Nom.	Fonction
Fodé Aboubacar Camara	Directeur National Adjoint/Direction nationale des investissements routiers
Moussa Berete	Directeur général Agence routière de guinée (AGEROUTE)
Moussa Camara	Directeur Général adjoint/Agence routière de guinée (AGEROUTE)
Mamadou Alimou Balde	Chef section études et programmation des routes nationales revêtues/Direction nationale des routes nationales (DNRN)/MIT
Mamady KABA	Ingénieur des ponts et chaussées/AGEROUTE/MIT
Félix Sangbe	Ingénieur/DNIR

2) Ministère des Affaires Etrangères, de la Coopération Internationale, de l'Intégration Africaine et des Guinéens de l'Etranger (MAECIAGE)

Nom.	Fonction
Kabelé Soumah	Secrétaire général
Boinan Fangamou	Directeur général de la coopération bilatérale (DGRB)
Diaminatou Diallo	Directrice générale Adjointe de la coopération bilatérale
Mohamed Camara	Directeur général Adjoint /Direction de coordination et suivi des aides (DGCSA)/MAECIAGE
Almamy Moussa Bah	Chef service/ DGRB /MAECIAGE
Noumouké Condé	Chef section/ DGCSA /MAECIAGE
Camara Mariama II	Chargée d'études/ DGCSA /MAECIAGE
Assaitou DIALLO	Assistante du coordinateur général/DGCSA/MAECIAGE

3) Ministère de l'économie, des finances et Plan

Nom.	Fonction
Elhadj Abdoulaye toure	Secrétaire général
Gnouma Mamadou Doumbouya	Conseiller chargé des investissements et des partenaires au développement
Lamine CAMARA	Conseiller chargé des gestions de finances publiques

4) Energie de guinée (EDG)

Nom.	Fonction
Mamadou oury Diallo	Chef de département équipement et travaux
Oury Dadhi DIALLO	Chef de département étude planification et investissement (EPI)
KEITA Mohamed	Chef de département projets
Mamady Keita	Chef de département Energie renouvelable
Amara Camara	Directeur étude travaux et équipement

5) Société des eaux de guinée (SEG)

Nom.	Fonction
CAMARA Aboubacar	Directeur général Adjoint chargé des investissements
KOMARA Mamady	Directeur central des gestions techniques
Gervais germous	Consultant SEG
KEITA Kadidja	Directrice des études et de la planification des investissements

6) Régional des Infrastructures et des Transports

Nom.	Fonction
Eng Balbe Boubacar	Directeur Régional des Infrastructures et des Transports
Eng Naby Moussa Kondé	Directeur Préfectoral des Travaux Publics

7) Agence de régulation des postes et télécominucations (ARPT)

Nom.	Fonction
Traoré Ousmane	Responsable de la division infrastructure et environnement
Keita Mohamed	Directeur des réseaux
Diallo Ousmane Oury	Conseiller chargé du suivi du cahier de charge/ARPT.
Thiam Mahmadou	Conseiller chargé de la relance du secteur/ARPT

8) Ministère du budget

Nom.	Fonction
Joseph Kovana Kourouma	Conseiller fiscal du ministère du budget

9) Ambassade du Japon en Guinée

Nom.	Fonction
Hideo Matsubara	Ambassadeur
Yoko Inagaki	Chercheur

10) Filiale guinéenne de la JICA

Nom.	Fonction
Mika Kanno	Chargé de recherche et de planification

(3) 3ème étude de terrain (du 10 août 2023 au 25 août 2023)

1) Ministère du Plan et la Coopération Internationale(MPCI)

Nom.	Fonction
Mamadou Saïdou Diallo	Directeur National de la Coopération/MPCI
Mohamed Camara	DGCSA/MPCI MPCI
Noumoube Condé	Directeur Technique, Direction Générale Coordination de l'Aide/MPCI
Bah Almany Moussa	Chef de division Asie du Sud et de l'Est/MPCI
Gaoussou Sougoulé	DGCSA/MPCI
Diakite Karfalla	Assistant du DNC/MPCI
Ibrahima Safiatou Bah	Chef Section Japon a.i./MPCI

2) Ministère des Infrastructures et des Travaux Publics (MITP)

Nom.	Fonction
Mohamed Mandjan Traoré	Directeur National des Infrastructures/MITP
Bah Thierno Madiou	Directeur National Adjoint des Routes Nationales/MITP
Thierno Madiou Bah	Directeur National Adjoint de s Routes Nationales/MITP

3) Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE)

Nom.	Fonction
Mohamed Youssof Camara	AGEROUTE Conseil
Camara Ibrahima	AGEROUTE

4) Agence de régulation des postes et télécominucations (ARPT)

Nom.	Fonction
Keita Mohamed	Directeur des Réseaux
Diallo Alhaneins	Responsable Division Infrastructure et environnement
Diallo Ousmane Oury	Conseiller chargé du suivi des cahiers de charges
Thiam Mahmadou	Conseiller chargé de la relance de la poste et des télécoms et FAI
Cissé Mohamed	Directeur Technique

5) Electricité De Guinée (EDG)

Nom.	Fonction
Diallo Mamadou Oury	Chef de Département Equipement et travaux
Keita Mamady	Assistant technqe Drecteur DEPE/Directeur Études, Planification et Équipements
Komouma Sakor Oumar	Ingénieur Réserau Eléctrique DEPE/Directeur Études, Planification et Équipements

6) Société des Eaux de Guinée (SEG)

Nom.	Fonction
Keita Kadidja	Directrice des études et de la planification des investissements
Komara Mamady	Directeur Central chargé de al gestion technique (DCGT)
Sidibé Tidiane	Chef Service Etudes, Contrôle et Supervision
Camara Moussa Aboubacar	Directeur Général Adjoint chargé des Infrastructures et du Développement

7) Ambassade du Japon en Guinée

Nom.	Fonction
Ryuichi Kato	Ambassadeur
Tohru Koike	Chercheur
Akari Kondo	Troisième secrétaire

8) Filiale guinéenne de la JICA

Nom.	Fonction
Ai Bando	Chargé de recherche et de planification
Tolno saa Emile	Chargé de programme

4. Procès-verbal (M/D) et notes techniques (T/N)

4-1 Procès-verbal (M/D1) anglais

**Minutes of Discussions
on the Preparatory Survey for the Project for
"Reconstruction of Faranah Bridge on National Road No. 2"**

Based on the preliminary discussions between the Government of the Republic of Guinea (hereinafter referred to as "Guinea") and JICA Guinea Field Office, Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") dispatched the Preparatory Survey Team for the Outline Design (hereinafter referred to as "the Team") of the Project for Reconstruction of Faranah Bridge on National Road No. 2 (hereinafter referred to as "the Project") to Guinea. The Team held a series of discussions with the officials of the Government of Guinea and conducted a field survey. In the course of the discussions, both sides have confirmed the main items described in the attached sheets.

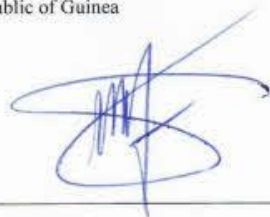
Conakry, 2nd July 2021



Koizumi Yukihiro
Leader
Preparatory Survey Team
Japan International Cooperation Agency
Japan



Camara Oumar
Directeur Adjoint
Direction Nationale des Infrastructures
Ministère des Travaux Publics
Republic of Guinea



Doré Jean Matho
Directeur Général de la Coopération Bilatérale
Ministère de la Coopération et de l'Intégration
Africaine
Republic of Guinea

ATTACHMENT

1. Objective of the Project

The objective of the Project is to ensure smooth traffic and safety, and improve transportation service of National Road No. 2, through reconstructing a deteriorated single-lane bridge to a double-lane bridge, thereby contributing to facilitate passenger and freight transport, and foster economic activities in Guinea and neighboring countries.

2. Title of the Preparatory Survey

Both sides confirmed the title of the Preparatory Survey as “the Preparatory Survey for the Project for Reconstruction of Faranah Bridge over the Niger River on National Road No. 2”.

3. Project site

Both sides confirmed that the site of the Project is in Faranah city, which is shown in Annex 1.

4. The route agreed by the both sides

The Japanese side compared possible three routes which were selected from five routes discussed in the kickoff meeting on 24th March, 2021. Based on the series of discussion about the construction cost, construction technology, and number of houses to be affected, both sides agreed the option D as shown in the Annex 1 is the best route.

5. Responsible authority for the Project

Both sides confirmed the authorities responsible for the Project are as follows:

5-1. Ministry of Cooperation and the African Integration (MCIA) will be the responsible organization for the Project. Ministry of Public Works (Direction Nationale des Infrastructures) will be the executing agency for the Project (hereinafter referred to as “the Executing Agency”). The Executing Agency shall coordinate with all the relevant authorities to ensure smooth implementation of the Project and ensure that the undertakings for the Project shall be managed by relevant authorities properly and on time. The organization charts are shown in Annex 2.

5-2. After the completion of the Project, Direction Nationale de l'Entretien Routier (hereinafter referred to as “DNER”) will be responsible for maintenance and

JK IHD

ce

management of the facilities constructed by the Project.

6. Items requested by the Government of Guinea

6-1. As a result of discussions, both sides confirmed that the items requested by the Government of Guinea are as follows:

- 1) Reconstruction of Faranah Bridge;
- 2) Approach road works from existing roads to the bridge; and
- 3) Protection works for abutments and piers.

6-2. JICA will assess the feasibility of the above requested items through the survey and will report the findings to the Government of Japan. The final scope of the Project will be decided by the Government of Japan.

6-3. The Government of Guinea shall submit an official request to the Government of Japan through a diplomatic channel before the appraisal of the Project, which is scheduled in January, 2022.

7. Procedures and Basic Principles of Japanese Grant

7-1. The Guinea side agreed that the procedures and basic principles of Japanese Grant (hereinafter referred to as "the Grant") as described in Annex 3 shall be applied to the Project.

As for the monitoring of the implementation of the Project, JICA requires Guinea side to submit the Project Monitoring Report, the form of which is attached as Annex 4.

7-2. The Guinea side agreed to take the necessary measures, as described in Annex 5, for smooth implementation of the Project. The contents of the Annex 5 will be elaborated and refined during the Preparatory Survey and be agreed in the mission dispatched for explanation of the Draft Preparatory Survey Report.

The contents of Annex 5 will be updated as the Preparatory Survey progresses, and eventually, will be used as an attachment to the Grant Agreement.

8. Schedule of the Survey

8-1. The Team will proceed with further survey in Guinea until the 16th of July 2021.

8-2. JICA will prepare a draft Preparatory Survey Report in French and dispatch a mission to Guinea in order to explain its contents around January 2022.

8-3. If the contents of the draft Preparatory Survey Report is accepted and the undertakings for the Project are fully agreed by the Guinea side, JICA will finalize the Preparatory Survey Report and send it to the Guinea side around April 2022.

JICA

e

8-4. The above schedule is tentative and subject to change.

9. Environmental and Social Considerations

9-1. The Guinea side confirmed to give due environmental and social considerations before and during implementation, and after completion of the Project, in accordance with the JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (April, 2010).

9-2. The Project is categorized as “B” from the following considerations:

The project is not considered to be a large scale transportation project; is not located in a sensitive area; has none of the sensitive characteristics under the JICA guidelines for environmental and social considerations (April 2010); and is not likely to have a significant adverse impact on the environment.

9-3 The Guinea side confirmed to conduct the necessary procedures concerning the environmental social impact assessment (including stakeholder meetings, Environmental Impact Assessment (EIA) / Initial Environmental Examination (IEE), Resettlement Action Plan and information disclosure, etc.) and make EIA/IEE report of the Project. The EIA/IEE approval shall be received from the responsible authorities and submitted to JICA by February 2022.

9-4. The Guinea side confirmed to prepare a Resettlement Action Plan (RAP)/Abbreviated Resettlement Action Plan (ARAP) and make it available to the public in case that the Project accompanies involuntary resettlement. In addition, the Guinea side confirmed to provide the affected people with sufficient compensation and/or support in accordance with RAP/ARAP, which is consistent with JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (April, 2010), in a timely manner.

10. Safety Measures

To avoid accidents on sites during the implementation of the Project, the Guinea side agreed to cause the consultant and the contractor to enforce safety measures such as setting safety assurance to the site, providing information for security control to public, and deploying adequate security personnel, based on “The Guidance for the Management of Safety for Construction Works in Japanese ODA Projects” which has been published on JICA’s URL below.

http://www.jica.go.jp/activities/schemes/oda_safety/ku57pq00001nz4eu-att/guidance_spa.pdf

The Team recommended to the Guinea side to explain to the residents about the

JK JTB

e

Project (necessity and significance, construction period, sites, impact etc.), so that consensus support can be obtained from them for the smooth implementation of the Project.

11. Other Relevant Issues

11-1. The Inception Report

The Team explained the methodology of Preparatory Survey based on the Inception Report in 19th March 2021. The Guinea side understood the contents and accepted the Report.

11-2. Assistance to the Preparatory Survey

The Guinea side shall, at its own expense, provide the Team with the following items in cooperation with other organizations concerned.

- 1) Security-related information as well as measures to ensure the safety of the Team;
- 2) Data and information necessary for the Preparatory Survey, such as a cadastral map, and the buried objects, e.g. water pipes and fiber networks;
- 3) Counterpart personnel;
- 4) Identification cards, if necessary;
- 5) Entry permits necessary for the Team members to conduct field surveys;
- 6) Permission for the implementation of surveys; and
- 7) Supports in obtaining other privileges and benefits, if necessary.

11-3. Undertakings taken by the Guinea side

The Guinea side agreed that the undertakings shown in Annex 5 should be taken by the Guinea side. The Japanese side explained that the Guinea side should take the following issues by the Guinea side at its own expense under the Project if implementation of the Project is approved by the Government of Japan:

- 1) To provide tax exemption for construction materials and equipment for the Project;
- 2) To secure the lots of land necessary for the implementation of the Project including land for site office, plant yards, material storing yard, motor pool, temporary construction yard, and waste disposal site;
- 3) To relocate existing utilities (water pipes, electric lines, etc.) within the Project site;
- 4) To demolish the existing bridge, if necessary.

11-4. Necessary security measures

Both sides confirmed that the Executing Agency shall take necessary measures to

yk 3/20

Q.

ensure and maintain the security of the Project site and the persons related to the implementation of the Project, in cooperation with relevant authorities during the Project period. Such security measures shall reasonably reflect needs of the Consultant/the Contractor engaging in the Project, as shown in Annex 5.

Both sides agreed that in case the additional security cost would be necessary for the implementation of the Project, such cost shall be borne by the Recipient without using the Grant.

11.5 Divergence of interpretation

The Minutes of Discussions are made in duplicate in the languages of French and English, both equally authentic. In case of divergence of interpretation, English text shall prevail.

Annex 1 Project Site

Annex 2 Organization Chart

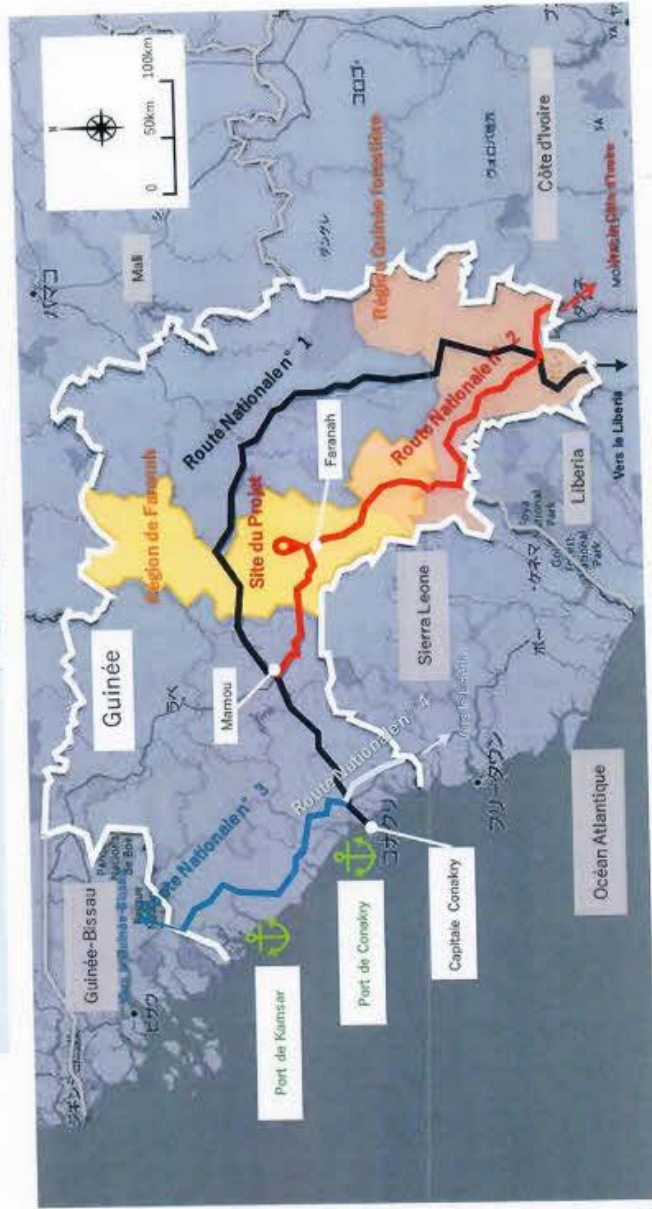
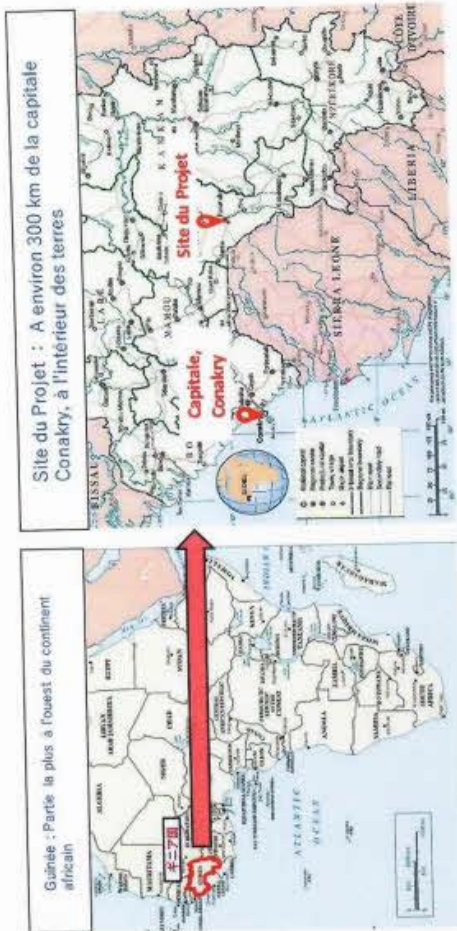
Annex 3 Japanese Grant

Annex 4 Project Monitoring Report (template)

Annex 5 Major Undertakings to be taken by the Government of Guinea *gk*

JNA @

Annex 1



JMA ©

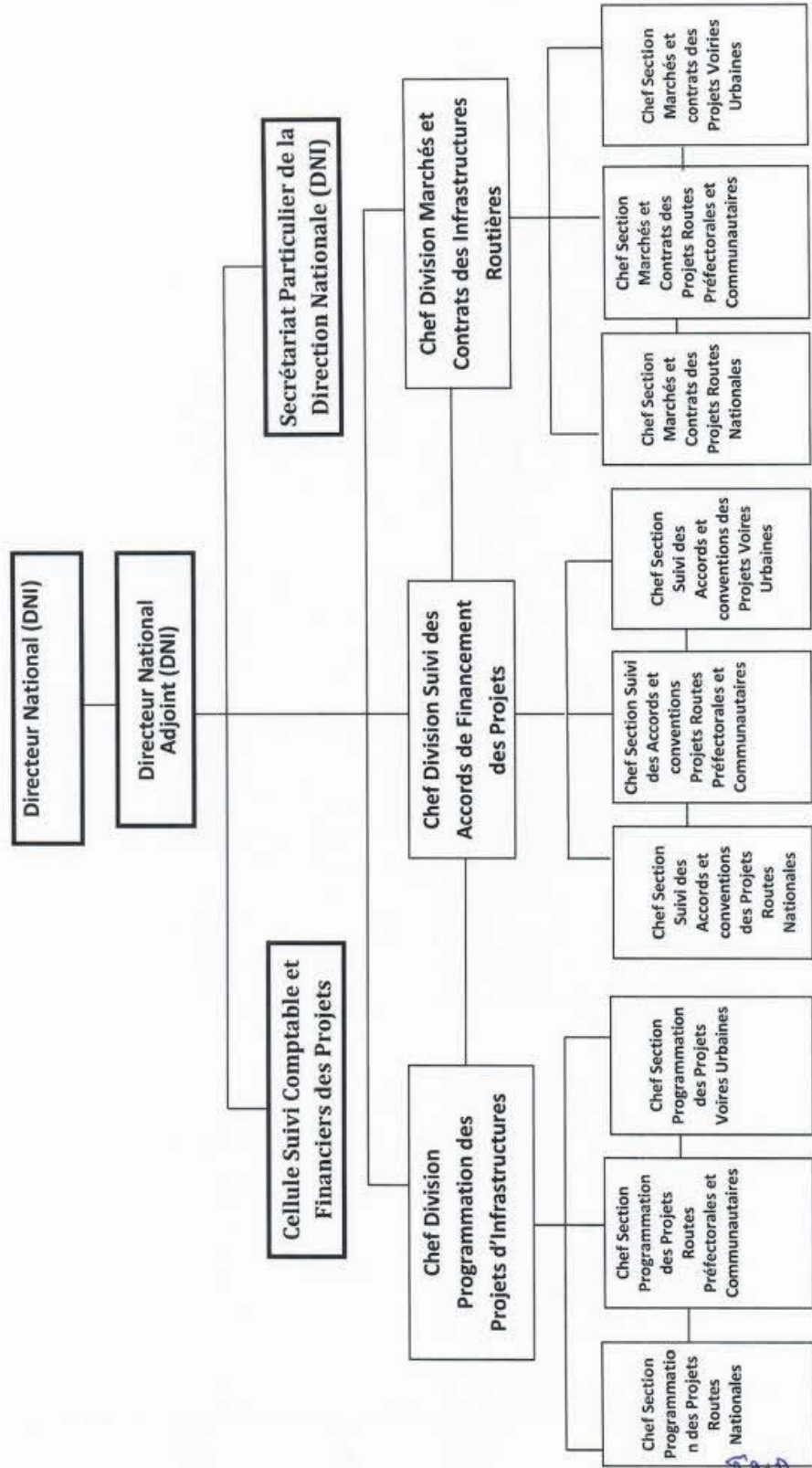
Faranah Bridge



yh

JND

Organigramme de la Direction Nationale des Infrastructures



JAPANESE GRANT

The Japanese Grant is non-reimbursable fund provided to a recipient country (hereinafter referred to as "the Recipient") to purchase the products and/or services (engineering services and transportation of the products, etc.) for its economic and social development in accordance with the relevant laws and regulations of Japan. Followings are the basic features of the project grants operated by JICA (hereinafter referred to as "Project Grants").

1. Procedures of Project Grants

Project Grants are conducted through following procedures (See "PROCEDURES OF JAPANESE GRANT" for details):

- (1) Preparation
 - The Preparatory Survey (hereinafter referred to as "the Survey") conducted by JICA
- (2) Appraisal
 - Appraisal by the government of Japan (hereinafter referred to as "GOJ") and JICA, and Approval by the Japanese Cabinet
- (3) Implementation
 - Exchange of Notes
 - The Notes exchanged between the GOJ and the government of the Recipient
 - Grant Agreement (hereinafter referred to as "the G/A")
 - Agreement concluded between JICA and the Recipient
 - Banking Arrangement (hereinafter referred to as "the B/A")
 - Opening of bank account by the Recipient in a bank in Japan (hereinafter referred to as "the Bank") to receive the grant
 - Construction works/procurement
 - Implementation of the project (hereinafter referred to as "the Project") on the basis of the G/A
- (4) Ex-post Monitoring and Evaluation
 - Monitoring and evaluation at post-implementation stage

2. Preparatory Survey

(1) Contents of the Survey

The aim of the Survey is to provide basic documents necessary for the appraisal of the the Project made by the GOJ and JICA. The contents of the Survey are as follows:

- Confirmation of the background, objectives, and benefits of the Project and also institutional capacity of

JICA 4/1
E

relevant agencies of the Recipient necessary for the implementation of the Project.

- Evaluation of the feasibility of the Project to be implemented under the Japanese Grant from a technical, financial, social and economic point of view.
- Confirmation of items agreed between both parties concerning the basic concept of the Project.
- Preparation of an outline design of the Project.
- Estimation of costs of the Project.
- Confirmation of Environmental and Social Considerations

The contents of the original request by the Recipient are not necessarily approved in their initial form. The Outline Design of the Project is confirmed based on the guidelines of the Japanese Grant.

JICA requests the Recipient to take measures necessary to achieve its self-reliance in the implementation of the Project. Such measures must be guaranteed even though they may fall outside of the jurisdiction of the executing agency of the Project. Therefore, the contents of the Project are confirmed by all relevant organizations of the Recipient based on the Minutes of Discussions.

(2) Selection of Consultants

For smooth implementation of the Survey, JICA contracts with (a) consulting firm(s). JICA selects (a) firm(s) based on proposals submitted by interested firms.

(3) Result of the Survey

JICA reviews the report on the results of the Survey and recommends the GOJ to appraise the implementation of the Project after confirming the feasibility of the Project.

3. Basic Principles of Project Grants

(1) Implementation Stage

1) The E/N and the G/A

After the Project is approved by the Cabinet of Japan, the Exchange of Notes (hereinafter referred to as "the E/N") will be signed between the GOJ and the Government of the Recipient to make a pledge for assistance, which is followed by the conclusion of the G/A between JICA and the Recipient to define the necessary articles, in accordance with the E/N, to implement the Project, such as conditions of disbursement, responsibilities of the Recipient, and procurement conditions. The terms and conditions generally applicable to the Japanese Grant are stipulated in the "General Terms and Conditions for Japanese Grant (January 2016)."



2) Banking Arrangements (B/A) (See “Financial Flow of Japanese Grant (A/P Type)” for details)

- a) The Recipient shall open an account or shall cause its designated authority to open an account under the name of the Recipient in the Bank, in principle. JICA will disburse the Japanese Grant in Japanese yen for the Recipient to cover the obligations incurred by the Recipient under the verified contracts.
- b) The Japanese Grant will be disbursed when payment requests are submitted by the Bank to JICA under an Authorization to Pay (A/P) issued by the Recipient.

3) Procurement Procedure

The products and/or services necessary for the implementation of the Project shall be procured in accordance with JICA's procurement guidelines as stipulated in the G/A.

4) Selection of Consultants

In order to maintain technical consistency, the consulting firm(s) which conducted the Survey will be recommended by JICA to the Recipient to continue to work on the Project's implementation after the E/N and G/A.

5) Eligible source country

In using the Japanese Grant disbursed by JICA for the purchase of products and/or services, the eligible source countries of such products and/or services shall be Japan and/or the Recipient. The Japanese Grant may be used for the purchase of the products and/or services of a third country as eligible, if necessary, taking into account the quality, competitiveness and economic rationality of products and/or services necessary for achieving the objective of the Project. However, the prime contractors, namely, constructing and procurement firms, and the prime consulting firm, which enter into contracts with the Recipient, are limited to "Japanese nationals", in principle.

6) Contracts and Concurrence by JICA

The Recipient will conclude contracts denominated in Japanese yen with Japanese nationals. Those contracts shall be concurred by JICA in order to be verified as eligible for using the Japanese Grant.

7) Monitoring

The Recipient is required to take their initiative to carefully monitor the progress of the Project in order to ensure its smooth implementation as part of their responsibility in the G/A, and to regularly report to JICA about its status by using the Project Monitoring Report (PMR).

8) Safety Measures

The Recipient must ensure that the safety is highly observed during the implementation of the Project.

9) Construction Quality Control Meeting

Construction Quality Control Meeting (hereinafter referred to as the “Meeting”) will be held for quality assurance and smooth implementation of the Works at each stage of the Works. The member of the Meeting will be composed by the

JND/gk
6

Recipient (or executing agency), the Consultant, the Contractor and JICA. The functions of the Meeting are as followings:

- a) Sharing information on the objective, concept and conditions of design from the Contractor, before start of construction.
- b) Discussing the issues affecting the Works such as modification of the design, test, inspection, safety control and the Client's obligation, during of construction.

(2) Ex-post Monitoring and Evaluation Stage

- 1) After the project completion, JICA will continue to keep in close contact with the Recipient in order to monitor that the outputs of the Project is used and maintained properly to attain its expected outcomes.
- 2) In principle, JICA will conduct ex-post evaluation of the Project after three years from the completion. It is required for the Recipient to furnish any necessary information as JICA may reasonably request.

(3) Others

1) Environmental and Social Considerations

The Recipient shall carefully consider environmental and social impacts by the Project and must comply with the environmental regulations of the Recipient and JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (April, 2010).

2) Major undertakings to be taken by the Government of the Recipient

For the smooth and proper implementation of the Project, the Recipient is required to undertake necessary measures including land acquisition, and bear an advising commission of the A/P and payment commissions paid to the Bank as agreed with the GOJ and/or JICA. The Government of the Recipient shall ensure that customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in the Recipient with respect to the purchase of the Products and/or the Services be exempted or be borne by its designated authority without using the Grant and its accrued interest, since the grant fund comes from the Japanese taxpayers.

3) Proper Use

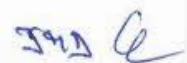
The Recipient is required to maintain and use properly and effectively the products and/or services under the Project (including the facilities constructed and the equipment purchased), to assign staff necessary for this operation and maintenance and to bear all the expenses other than those covered by the Japanese Grant.

JK JND

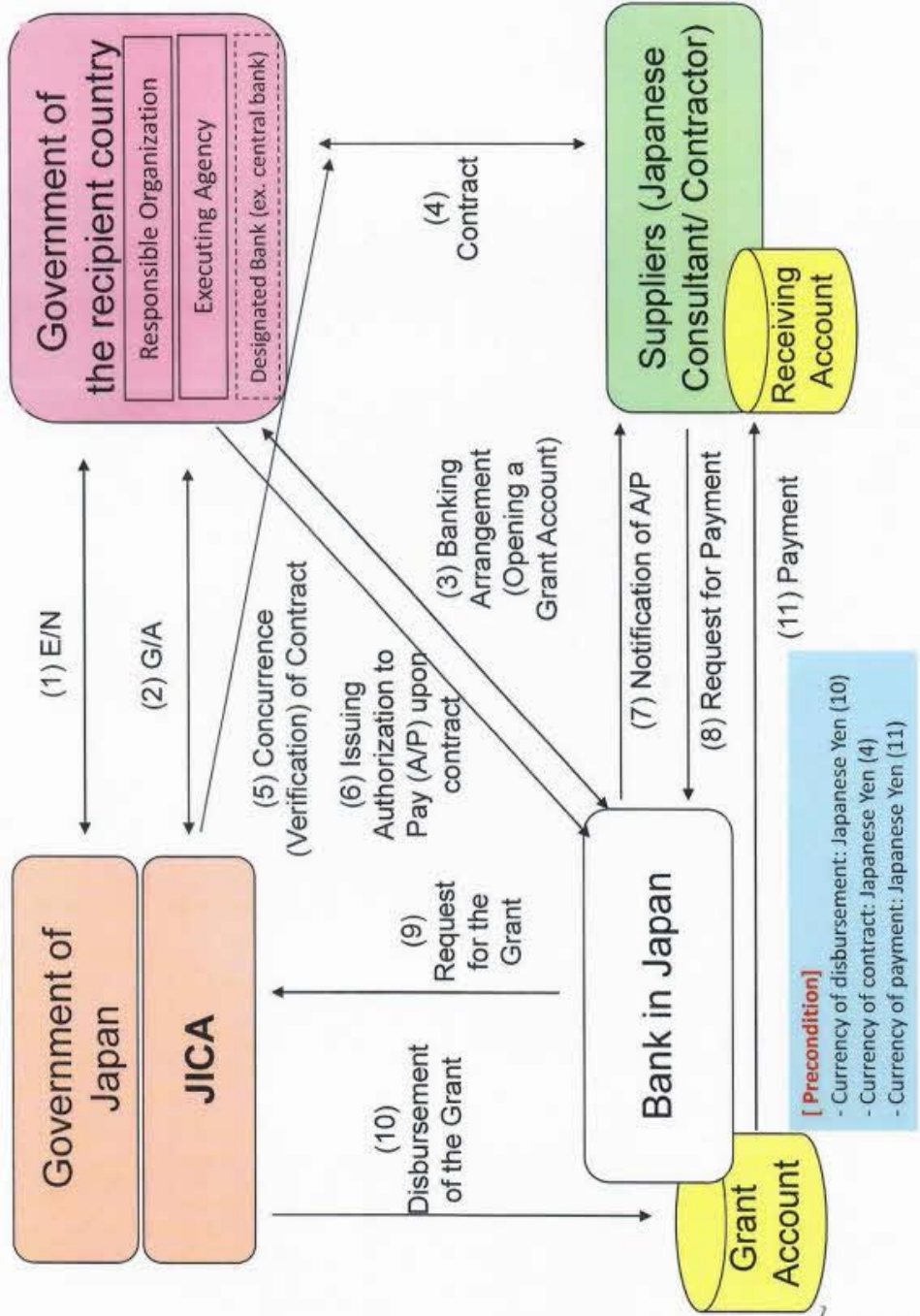
CC

4) Export and Re-export

The products purchased under the Japanese Grant should not be exported or re-exported from the Recipient.



Financial Flow of Japanese Grant (A/P Type)



Handwritten notes: *4/2 JND* and a signature.

PROCEDURES OF JAPANESE GRANT

Stage	Procedures	Remarks	Recipient Government	Japanese Government	JICA	Consultants	Contractors	Agent Bank
Official Request	Request for grants through diplomatic channel	Request shall be submitted before appraisal stage.	x	x				
1. Preparation	(1) Preparatory Survey Preparation of outline design and cost estimate		x		x	x		
2. Appraisal	(2) Preparatory Survey Explanation of draft outline design, including cost estimate, undertakings, etc.		x		x	x		
	(3) Agreement on conditions for implementation	Conditions will be explained with the draft notes (E/N) and Grant Agreement (G/A) which will be signed before approval by Japanese government.	x	x (E/N)	x (G/A)			
	(4) Approval by the Japanese cabinet			x				
3. Implementation	(5) Exchange of Notes (E/N)		x	x				
	(6) Signing of Grant Agreement (G/A)		x		x			
	(7) Banking Arrangement (B/A)	Need to be informed to JICA	x					x
	(8) Contracting with consultant and issuance of Authorization to Pay (A/P)	Concurrence by JICA is required	x			x		x
	(9) Detail design (D/D)		x			x		
	(10) Preparation of bidding documents	Concurrence by JICA is required	x			x		
	(11) Bidding	Concurrence by JICA is required	x			x	x	
	(12) Contracting with contractor/supplier and issuance of A/P	Concurrence by JICA is required	x				x	x
	(13) Construction works/procurement	Concurrence by JICA is required for major modification of design and amendment of contracts.	x			x	x	
(14) Completion certificate		x			x	x		
4. Ex-post monitoring & evaluation	(15) Ex-post monitoring	To be implemented generally after 1, 3, 10 years of completion, subject to change	x		x			
	(16) Ex-post evaluation	To be implemented basically after 3 years of completion	x		x			

notes:

1. Project Monitoring Report and Report for Project Completion shall be submitted to JICA as agreed in the G/A.
2. Concurrence by JICA is required for allocation of grant for remaining amount and/or contingencies as agreed in the G/A.

ya

Jaya E

Project Monitoring Report
on
Project Name
Grant Agreement No. XXXXXXXX
20XX, Month

Organizational Information

Signer of the G/A (Recipient)	Person in Charge (Designation) _____ Contacts _____ Address: _____ Phone/FAX: _____ Email: _____
Executing Agency	Person in Charge (Designation) _____ Contacts _____ Address: _____ Phone/FAX: _____ Email: _____
Line Ministry	Person in Charge (Designation) _____ Contacts _____ Address: _____ Phone/FAX: _____ Email: _____

General Information:

Project Title	
E/N	Signed date: Duration:
G/A	Signed date: Duration:
Source of Finance	Government of Japan: Not exceeding JPY _____ mil. Government of (_____): _____

y/h JND

e

1: Project Description

1-1 Project Objective

1-2 Project Rationale

- Higher-level objectives to which the project contributes (national/regional/sectoral policies and strategies)
- Situation of the target groups to which the project addresses

1-3 Indicators for measurement of "Effectiveness"

Quantitative indicators to measure the attainment of project objectives		
Indicators	Original (Yr)	Target (Yr)
Qualitative indicators to measure the attainment of project objectives		

2: Details of the Project

2-1 Location

Components	Original <i>(proposed in the outline design)</i>	Actual
1.		

2-2 Scope of the work

Components	Original* <i>(proposed in the outline design)</i>	Actual*
1.		

Reasons for modification of scope (if any).

(PMR)

JHD gh Q

2-3 Implementation Schedule

Items	Original		Actual
	(proposed in the outline design)	(at the time of signing the Grant Agreement)	

Reasons for any changes of the schedule, and their effects on the project (if any)

2-4 Obligations by the Recipient

2-4-1 Progress of Specific Obligations
 See Attachment 2.

2-4-2 Activities
 See Attachment 3.

2-4-3 Report on RD
 See Attachment 11.

2-5 Project Cost

2-5-1 Cost borne by the Grant(Confidential until the Bidding)

Components			Cost (Million Yen)	
	Original (proposed in the outline design)	Actual (in case of any modification)	Original ^{1),2)} (proposed in the outline design)	Actual
1.				
Total				

Note: 1) Date of estimation:
 2) Exchange rate: 1 US Dollar = Yen

2-5-2 Cost borne by the Recipient

Components			Cost (1,000 Taka)	
	Original (proposed in the outline design)	Actual (in case of any modification)	Original ^{1),2)} (proposed in the outline design)	Actual
1.				

JAD gh Q

Note: 1) Date of estimation:
2) Exchange rate: 1 US Dollar =

Reasons for the remarkable gaps between the original and actual cost, and the countermeasures (if any)

(PMR)

2-6 Executing Agency

- Organization's role, financial position, capacity, cost recovery etc,
- Organization Chart including the unit in charge of the implementation and number of employees.

Original (at the time of outline design) name: role: financial situation: institutional and organizational arrangement (organogram): human resources (number and ability of staff):
Actual (PMR)

2-7 Environmental and Social Impacts

- The results of environmental monitoring based on Attachment 5 (in accordance with Schedule 4 of the Grant Agreement).
- The results of social monitoring based on in Attachment 5 (in accordance with Schedule 4 of the Grant Agreement).
- Disclosed information related to results of environmental and social monitoring to local stakeholders (whenever applicable).

3: Operation and Maintenance (O&M)

3-1 Physical Arrangement

- Plan for O&M (number and skills of the staff in the responsible division or section, availability of manuals and guidelines, availability of spareparts, etc.)

Original (at the time of outline design)
Actual (PMR)

3-2 Budgetary Arrangement

- Required O&M cost and actual budget allocation for O&M

Original (at the time of outline design)

JHD yk Ce

Actual (PMR)

4: Potential Risks and Mitigation Measures

- Potential risks which may affect the project implementation, attainment of objectives, sustainability
- Mitigation measures corresponding to the potential risks

Assessment of Potential Risks (at the time of outline design)

Potential Risks	Assessment
1. (Description of Risk)	Probability: High/Moderate/Low
	Impact: High/Moderate/Low
	Analysis of Probability and Impact:
	Mitigation Measures:
	Action required during the implementation stage:
2. (Description of Risk)	Probability: High/Moderate/Low
	Impact: High/Moderate/Low
	Analysis of Probability and Impact:
	Mitigation Measures:
	Action required during the implementation stage:
3. (Description of Risk)	Probability: High/Moderate/Low
	Impact: High/Moderate/Low
	Analysis of Probability and Impact:
	Mitigation Measures:
	Action required during the implementation stage:

JND /h

6

	Contingency Plan (if applicable):
Actual Situation and Countermeasures (PMR)	

5: Evaluation and Monitoring Plan (after the work completion)

5-1 Overall evaluation

Please describe your overall evaluation on the project.

--

5-2 Lessons Learnt and Recommendations

Please raise any lessons learned from the project experience, which might be valuable for the future assistance or similar type of projects, as well as any recommendations, which might be beneficial for better realization of the project effect, impact and assurance of sustainability.

--

5-3 Monitoring Plan of the Indicators for Post-Evaluation

Please describe monitoring methods, section(s)/department(s) in charge of monitoring, frequency, the term to monitor the indicators stipulated in 1-3.

--

yk

JND E

Attachment

1. Project Location Map
 2. Specific obligations of the Recipient which will not be funded with the Grant
 3. Monthly Report submitted by the Consultant
- Appendix - Photocopy of Contractor's Progress Report (if any)
- Consultant Member List
 - Contractor's Main Staff List
4. Check list for the Contract (including Record of Amendment of the Contract/Agreement and Schedule of Payment)
 5. Environmental Monitoring Form / Social Monitoring Form
 6. Monitoring sheet on price of specified materials (Quarterly)
 7. Report on Proportion of Procurement (Recipient Country, Japan and Third Countries) (PMR (final) only)
 8. Pictures (by JPEG style by CD-R) (PMR (final) only)
 9. Equipment List (PMR (final) only)
 10. Drawing (PMR (final) only)
 11. Report on RD (After project)
- yk*

Monitoring sheet on price of specified materials

1. Initial Conditions (Confirmed)		Initial Volume A	Initial Unit Price (¥) B	Initial total Price C=A×B	1% of Contract Price D	Condition of payment Price (Decreased) E=C-D	Condition of payment Price (Increased) F=C+D
Items of Specified Materials							
1 Item 1	●●●	●	●	●	●	●	●
2 Item 2	●●●	●	●	●	●		
3 Item 3							
4 Item 4							
5 Item 5							

2. Monitoring of the Unit Price of Specified Materials

(1) Method of Monitoring : ●●

(2) Result of the Monitoring Survey on Unit Price for each specified materials

Items of Specified Materials	1st month, 2015	2nd month, 2015	3rd month, 2015	4th	5th	6th
1 Item 1	●	●	●			
2 Item 2						
3 Item 3						
4 Item 4						
5 Item 5						

(3) Summary of Discussion with Contractor (if necessary)

42 570 e

Report on Proportion of Procurement (Recipient Country, Japan and Third Countries)
 (Actual Expenditure by Construction and Equipment each)

	Domestic Procurement (Recipient Country) A	Foreign Procurement (Japan) B	Foreign Procurement (Third Countries) C	Total D
Construction Cost	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Direct Construction	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Cost others	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Equipment Cost	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Design and Supervision Cost	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Total	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	

yk

JND Ce

Major Undertakings to be taken by the Government of Guinea

1. Specific obligations of the Government of Guinea which will not be funded with the Grant

(1) Before the Tender

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
1	To open Bank Account (Banking Arrangement (B/A))	within 1 month after G/A	MEF*		
2	To implement EIA(if necessary)	before notice of the tender documentation	DNI** /MTP		
3	To secure the necessary budget and implement land acquisition and resettlement (including preparation of resettlement sites), and compensation with full replacement cost in accordance with RAP(if necessary)	before notice of the tender documentation	DNI/MTP		
4	To implement social monitoring, and to submit the monitoring results to JICA, by using the monitoring form, on a quarterly basis as a part of Project Monitoring Report(if necessary)	till land acquisition and resettlement complete	DNI/MTP		
5	To secure lands 1) right of way 2) temporary construction yard and stock yard near the Project area 3) borrow pit and disposal site near the Project area	before notice of the tender document	DNI/MTP		
6	To obtain the planning, zoning, building permit, if necessary	before notice of the tender document	DNI/MTP		
7	To clear, level and reclaim the following sites when needed the site to be confirmed in the DRAFT FINAL REPORT	before notice of the tender document	DNI/MTP		***

* Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)

** Direction Nationale des Infrastructures (DNI)

*** Both sides confirmed that this will be conducted with the reference to the practice of the Soumb Bridge Project.

yl

JND Ce

(2) During the Project Implementation

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
1	To issue A/P to a bank in Japan (the Agent Bank) for the payment to the Supplier(s)	within 1 month after the signing of the contract(s)	MCIA		
2	To bear the following commissions to a bank in Japan for the banking services based upon the B/A		MCIA		
3	1) Advising commission of A/P	within 1 month after the signing of the contract(s)	MCIA		
4	2) Payment commission for A/P	every payment	MCIA		
5	to ensure prompt unloading and customs clearance at ports of disembarkation in recipient country and to assist the Supplier(s) with internal transportation therein	during the Project	MCIA		
6	To accord Japanese nationals and/or physical persons of third countries whose services may be required in connection with the supply of the products and the services such facilities as may be necessary for their entry into the country of the Recipient and stay therein for the performance of their work	during the Project	MCIA		
7	To ensure that customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in the country of the Recipient with respect to the purchase of the products and/or the services be exempted	during the Project	MCIA		
8	To bear all the expenses, other than those covered by the Grant, necessary for the implementation of the Project	during the Project	MCIA		
9	1) submit Project Monitoring Report	every month	DNI/MTP		
	2) submit Project Monitoring Report (final)	within one month after signing of Certificate of Completion for the works under the contract(s)	DNI/MTP		
10	To submit a report concerning completion of the Project	within six months after completion of the Project	DNI/MTP		

yk

INA CE

(3) After the Project

NO	Items	Deadline	In charge	Estimated Cost	Ref.
1	To implement EMP and EMoP	for a period based on EMP and EMoP	DNI/BGEE*		
2	To submit results of environmental monitoring to JICA, by using the monitoring form, semiannually - The period of environmental monitoring may be extended if any significant negative impacts on the environment are found. The extension of environmental monitoring will be decided based on the agreement between Ministère des Travaux Publics and JICA.	for three years after the Project	DNI/BGEE		
3	To maintain and use properly and effectively the facilities constructed and equipment provided under the Grant Aid 1) Allocation of maintenance cost 2) Operation and maintenance structure Routine check/Periodic inspection	After completion of the construction	DNER		

* Bureau Guineen d'Etudes et d'Evolution Environnementale (BGEEE)

JK

JAN C

3) Other obligations of the Government of Guinea funded with the Grant

NO	Items	Deadline	Amount (Million Japanese Yen)*
1	1) Reconstruction of Faranah Bridge 2) Approach road works from existing roads to the bridge 3) Protection works for abutments and piers		/
2	To implement detailed design, tender support and construction supervision (Consulting Service)		

* The Amount is provisional. This is subject to the approval of the Government of Japan.

yd

IND C

4-2 Procès-verbal (M/D1) français

Procès-verbal des discussions

sur

l'Étude préparatoire

pour

le Projet de « Reconstruction du Pont Faranah sur la Route nationale N° 2 »

Sur la base des discussions préliminaires entre le Gouvernement de la République de Guinée (ci-après dénommée « la Guinée ») et le Bureau de la JICA en Guinée, l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après dénommée « la JICA ») a envoyé en Guinée l'équipe chargée de l'étude préparatoire pour la conception générale (ci-après dénommée « l'Équipe ») du Projet de Reconstruction du Pont Faranah sur la Route nationale n° 2 (ci-après dénommé « le Projet »). L'Équipe a tenu une série de discussions avec les représentants officiels du Gouvernement guinéen et a mené une enquête sur le terrain. Au cours de ces discussions, les deux parties ont confirmé les principaux points décrits dans le document ci-attaché.

Fait à Conakry, le 2 juillet 2021



Koizumi Yukihiko

Chef

Équipe chargée de l'étude préparatoire

Agence Japonaise de Coopération Internationale

Japon



Camara Oumar

Directeur Adjoint

Direction Nationale des Infrastructures

Ministère des Travaux Publics

République de Guinée



Doré Jean Matho

Directeur Général de la Coopération Bilatérale

Ministère de la Coopération et de l'Intégration

Africaine

République de Guinée

DOCUMENT ATTACHÉ

1. Objectif du Projet

L'objectif du projet est d'assurer une circulation fluide et la sécurité du trafic et d'améliorer le service de transport sur la Route nationale N°2, en reconstruisant un pont à une voie détériorée en un pont à deux voies en vue de contribuer ainsi à faciliter le trafic et à promouvoir les activités économiques en Guinée et dans les pays voisins.

2. Titre de l'Étude préparatoire

Les deux parties ont confirmé que l'Étude préparatoire est intitulée « l'Étude préparatoire pour le Projet de Reconstruction du Pont Faranah de la Route nationale N° 2 sur le fleuve Niger ».

3. Site du Projet

Les deux parties ont confirmé que le site du Projet se trouve dans la ville de Faranah comme indiqué à l'Annexe 1.

4. L'itinéraire convenu par les deux parties

La partie japonaise a comparé les trois itinéraires possibles qui ont été sélectionnés parmi les cinq itinéraires discutés au cours de la réunion de lancement tenue le 24 mars 2021. Sur la base d'une série de discussions sur le coût de construction, la technologie de construction et le nombre de maisons impactées, les deux parties ont convenu que l'option D indiquée à l'Annexe 1 est la meilleure.

5. Autorité responsable du Projet

Les deux parties ont confirmé que les autorités responsables du Projet sont les suivantes :

- 5-1. Le Ministère de la Coopération et de l'Intégration Africaine (MCIA) sera l'organisation responsable du projet. Le Ministère des Travaux Publics (Direction Nationale des Infrastructures) sera l'agence d'exécution du Projet (ci-après dénommée « l'Agence d'Exécution »). L'Agence d'Exécution sera chargée de la coordination avec toutes les autorités compétentes pour assurer le bon déroulement du Projet et s'assurer que les engagements pour le Projet seront gérés correctement et à temps opportun par les autorités compétentes. Les organigrammes sont présentés à l'Annexe 2.

[Signature]

[Signature]

- 5-2. Après l'achèvement du Projet, la Direction Nationale de l'Entretien Routier (ci-après dénommée « la DNER ») sera responsable pour la gestion et la maintenance des installations construites par le Projet.
6. Éléments demandés par le Gouvernement guinéen
- 6-1. À la suite des discussions, les deux parties ont confirmé que les éléments demandés par le Gouvernement guinéen sont les suivants :
- 1) Reconstruction du Pont Faranah,
 - 2) Travaux de voie d'accès entre les routes existantes et le pont, et
 - 3) Travaux de protection pour les culées et les piles.
- 6-2. La JICA évaluera la faisabilité des éléments demandés ci-dessus par le biais des enquêtes et rendra compte des résultats au Gouvernement japonais. L'étendue des travaux finale sera décidée par le Gouvernement japonais.
- 6-3. Le Gouvernement guinéen soumettra une requête officielle au Gouvernement japonais par voie diplomatique avant l'évaluation du Projet, qui est prévue courant janvier 2022.
7. Procédures et Principes de base de la Coopération Financière Non Remboursable du Japon
- 7-1. La partie guinéenne a pris bonne connaissance des procédures et des principes de base de la Coopération Financière Non Remboursable du Japon (ci-après dénommée « le Don ») tels que décrits à l'Annexe 3 qui s'appliqueront au Projet. En ce qui concerne le suivi de la mise en œuvre du Projet, la JICA demande à la partie guinéenne de présenter le rapport de suivi du Projet dont le formulaire est joint à l'Annexe 4.
- 7-2. La partie guinéenne a accepté de prendre les mesures nécessaires telles que décrites à l'Annexe 5, pour le bon déroulement du Projet. Le contenu de l'Annexe 5 sera élaboré et affiné au cours de l'Étude préparatoire et sera approuvé par la mission envoyée pour l'explication de l'avant-projet de rapport de l'Étude préparatoire. Le contenu de l'Annexe 5 sera mis à jour en fonction de l'avancement de l'Étude préparatoire et, éventuellement sera utilisé comme pièce jointe à l'Accord de Don.
8. Calendrier de l'Étude
- 8-1. L'Équipe mènera les enquêtes complémentaires en Guinée jusqu'au 16 juillet 2021.
- 8-2. La JICA préparera un avant-projet de rapport de l'Étude préparatoire en français et enverra une mission en Guinée en vue d'en expliquer le contenu à partir de

Handwritten signature/initials

Handwritten signature/initials

janvier 2022.

- 8-3. Lorsque le contenu de l'avant-projet du rapport de l'Étude préparatoire sera accepté et les engagements pour le Projet seront pleinement accordés par la partie guinéenne, la JICA finalisera le rapport de l'Étude préparatoire et l'enverra à la partie guinéenne à partir d'avril 2022.
- 8-4. Le calendrier susmentionné est provisoire et sujet à être changé.

9. Considérations environnementales et sociales

- 9-1. La partie guinéenne a confirmé qu'elle prendrait dûment en compte les considérations environnementales et sociales avant et pendant la mise en œuvre, et après l'achèvement du Projet, conformément aux Lignes Directrices relatives aux Considérations Environnementales et Sociales de la JICA (Avril 2010).
- 9-2. Le Projet est classé en catégorie « B » sur la base des considérations suivantes :
Le Projet n'est pas considéré comme étant un projet de transport à grande échelle ; il n'est pas situé dans une zone sensible ; il ne présente aucune des caractéristiques sensibles selon les Lignes Directrices relatives aux Considérations Environnementales et Sociales de la JICA (Avril 2010) ; et il n'est pas susceptible de donner un impact négatif significatif sur l'environnement.
- 9-3. La partie guinéenne a confirmé qu'elle poursuivra les procédures nécessaires concernant l'évaluation de l'impact environnemental et social (y compris les réunions des parties prenantes, l'évaluation de l'impact environnemental (EIE)/l'examen environnemental initial (EEI), le plan d'action de réinstallation et la divulgation d'informations, etc.) et qu'elle rédigera le rapport de l'EIE/EEI du Projet. L'EIE/EEI doit être approuvé par les autorités responsables et soumis à la JICA avant février 2022.
- 9-4. La partie guinéenne a confirmé qu'elle préparera un Plan d'Action de Réinstallation (PAR)/un Plan d'Action de Réinstallation Sommaire (PARS) et qu'elle le mettra à la disposition du public au cas où le Projet s'accompagnerait d'une réinstallation involontaire. En outre, la partie guinéenne a confirmé qu'elle fournira en temps opportun aux populations affectées une compensation et/ou un soutien suffisants conformément au PAR/PARS, qui est conforme aux Lignes Directrices relatives aux Considérations Environnementales et Sociales de la JICA (Avril 2010).

10. Mesures de sécurité

Afin d'éviter les accidents sur les sites pendant l'exécution du Projet, la partie guinéenne a accepté de faire en sorte que le Consultant et le Contractant appliquent

yl JMD

B

les mesures de sécurité telles que la mise en place d'une assurance de sécurité sur le site, la fourniture d'informations sur le contrôle de la sécurité au public et la disposition d'un personnel de sécurité adéquat, sur la base du « Guide pour la gestion de la sécurité des travaux de construction dans les projets d'APD japonais » qui est publié sur l'URL de la JICA ci-dessous.

http://www.jica.go.jp/activities/schemes/oda_safety/ku57pq00001nz4eu-att/guidance_spa.pdf

L'Équipe a recommandé à la partie guinéenne d'expliquer aux populations locales le Projet (nécessité et importance, période de construction, sites, impact, etc.), afin qu'un consensus puisse être obtenu de leur part pour le bon déroulement du Projet.

11. Autres points discutés

11-1. Le rapport initial

L'Équipe a expliqué la méthodologie de l'Étude préparatoire sur la base du rapport initial le 19 mars 2021. La partie guinéenne en a pris bonne connaissance du contenu et a accepté ce rapport.

11-2. Assistance à l'Étude préparatoire

La partie guinéenne fournira, à ses propres frais, à l'Équipe les éléments ci-dessous en coopération avec les autres organisations concernées.

- 1) Informations relatives à la sécurité ainsi que les mesures pour assurer la sécurité de l'Équipe ;
- 2) Données et informations nécessaires pour l'Étude préparatoire, telles que le plan de cadastre, les objets enterrés concernant par exemple les canalisations d'eau et les réseaux de fibres optiques ;
- 3) Personnel de contrepartie ;
- 4) Cartes d'identité, le cas échéant ;
- 5) Permis d'entrée requis pour les membres de l'Équipe afin de mener des enquêtes sur le terrain ;
- 6) Autorisations pour la réalisation des enquêtes ; et
- 7) Supports pour l'obtention d'autres privilèges et avantages, le cas échéant.

11-3. Engagements pris par la partie guinéenne

La partie guinéenne a accepté de prendre en charge les engagements figurant à l'Annexe 5. La partie japonaise a expliqué que la partie guinéenne devrait prendre les dispositions ci-après à ses propres frais dans le cadre du Projet, si la mise en œuvre du Projet est approuvée par le Gouvernement japonais.

- 1) Accorder une exonération fiscale pour les matériaux et équipements de

g/h JMD

Ⓟ

construction du Projet ;

- 2) Sécuriser les parcelles de terrain nécessaires à la mise en œuvre du Projet, y compris les terrains pour le bureau de chantier, les centrales d'usine, le dépôt de stockage des matériaux, le parc d'engins, l'installation de chantier temporaire, et le site de décharge des déchets ;
- 3) Déplacer les services publics (conduites d'eau, lignes électriques, etc.) sur le site du Projet ;
- 4) Démolir le pont existant, le cas échéant.

11-4. Mesures de sécurité nécessaires

Les deux parties ont confirmé que l'Agence d'Exécution devra prendre les mesures nécessaires pour assurer et maintenir la sécurité du site du Projet et celle des personnes liées à l'exécution du Projet, en coopération avec les autorités compétentes pendant la durée du Projet. Ces mesures de sécurité doivent raisonnablement refléter les besoins du Consultant/du Contractant s'engageant dans le Projet comme indiqué à l'Annexe 5.

Les deux parties ont convenu que, dans le cas où les frais supplémentaires pour la sécurité seraient nécessaires pour la mise en œuvre du Projet, ces frais seront pris en charge par le pays bénéficiaire sans utiliser le Don.

11.5 Divergence d'interprétation

Le procès-verbal des discussions sera préparé en deux exemplaires dans les versions française et anglaise faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Annexe 1 : Site du Projet

Annexe 2 : Organigramme

Annexe 3 : Coopération Financière Non Remboursable du Japon

Annexe 4 : Rapport de suivi du Projet (modèle)

Annexe 5 : Principaux engagements à prendre par le Gouvernement guinéen

Handwritten signature and initials

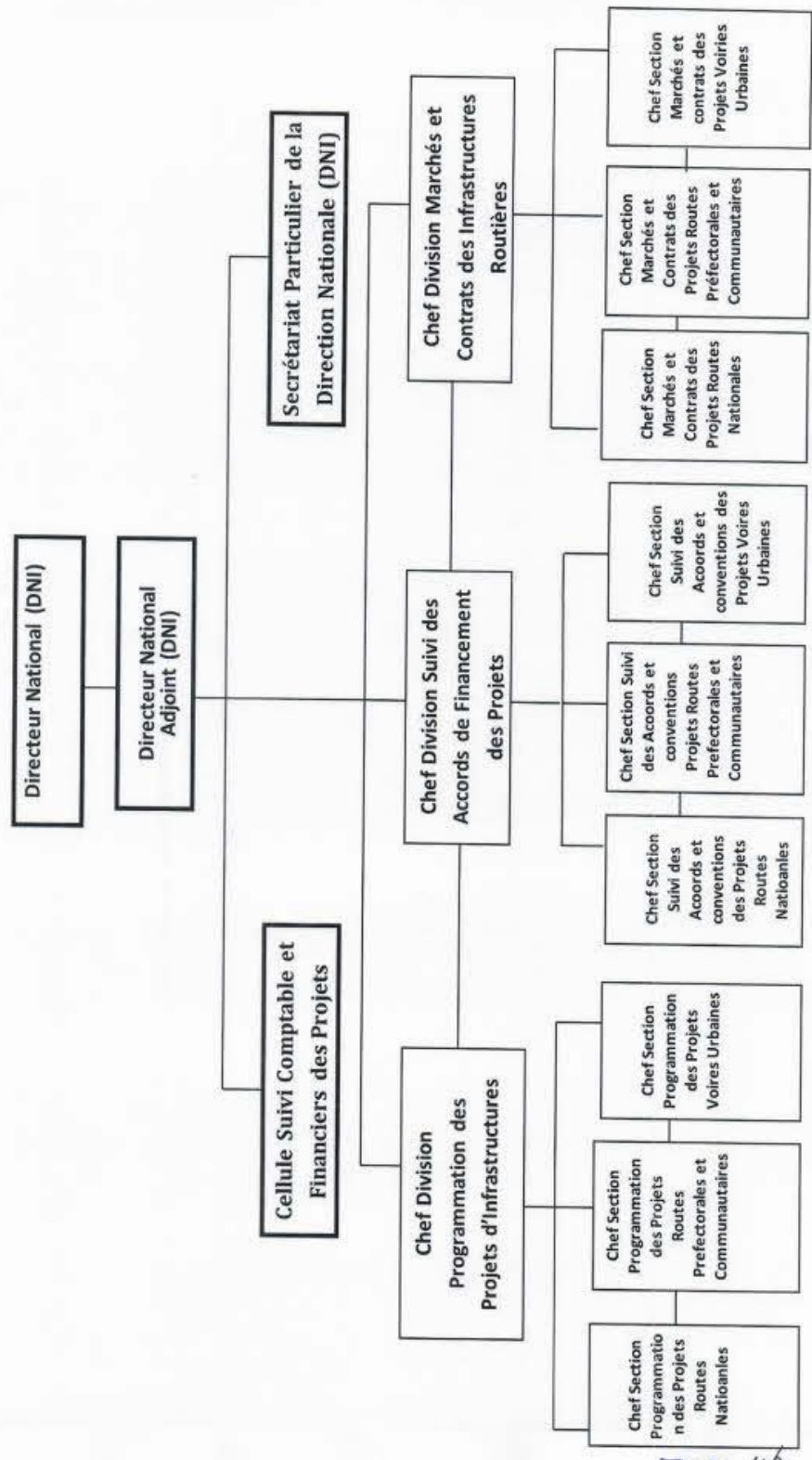
Handwritten mark

Faranah Bridge



4/2/2019

Organigramme de la Direction Nationale des Infrastructures



JMA 01
6

DON DU JAPON

Le Don du Japon est un fonds non remboursable fourni à un pays bénéficiaire (ci-après dénommé « le Bénéficiaire ») pour acheter les produits et/ou services (services d'ingénierie et transport des produits, etc.) en vue de son développement économique et social, conformément aux lois et règlements applicables au Japon. Ci-après, les caractéristiques de base des Dons pour les Projets administrés par la JICA (ci-après dénommés « Dons pour les Projets »).

I. Procédures des Dons pour les Projets

Les Dons pour les Projets sont effectués selon les procédures suivantes (voir « PROCEDURES DU DON DU JAPON » pour plus de détails) :

(1) Préparation

- L'Etude préparatoire (ci-après dénommée « l'Etude ») menée par la JICA

(2) Evaluation ex-ante

- Evaluation ex-ante par le Gouvernement du Japon (ci-après dénommé « GDJ ») et la JICA, et Approbation par le Cabinet japonais

(3) Mise en œuvre

Echange de Notes (ci-après dénommé « l'E/N »)

- Les Notes échangées entre le GDJ et le Gouvernement du Bénéficiaire

Accord de Don (ci-après dénommé « l'A/D »)

- Accord conclu entre la JICA et le Gouvernement du Bénéficiaire

Arrangement bancaire (ci-après dénommé « l'A/B »)

- Ouverture d'un compte bancaire par le Gouvernement du Bénéficiaire dans une banque au Japon (ci-après dénommée « la Banque ») pour recevoir le Don

Travaux de construction/approvisionnement

- La mise en œuvre du projet (ci-après dénommé « le Projet ») sur la base de l'A/D

(4) Suivi et Evaluation ex-post

- Suivi et Evaluation à la suite de l'étape de mise en œuvre

g/ JICA

Ⓟ

2. Etude préparatoire

(1) Contenu de l'Etude

Le but de l'Etude est de fournir les documents de base nécessaires à l'évaluation ex ante du Projet faite par le GDJ et la JICA. Le contenu de l'Etude est le suivant :

- Confirmation de l'arrière-plan, des objectifs et des effets du Projet ainsi que des capacités institutionnelles des organismes compétents du Gouvernement du Bénéficiaire nécessaires à la mise en œuvre du Projet.
- Evaluation de la faisabilité du Projet à mettre en œuvre dans le cadre du Don du Japon d'un point de vue technique, financier, social et économique.
- Confirmation des points convenus entre les deux parties concernant le concept de base du Projet.
- Préparation de la conception générale du Projet.
- Estimation des coûts du Projet.
- Confirmation des Considérations environnementales et sociales.

Le contenu de la demande originale du Gouvernement du Bénéficiaire n'est pas nécessairement approuvé dans sa forme initiale. La conception générale du Projet est confirmée sur la base des lignes directrices du Don du Japon.

La JICA demande au Gouvernement du Bénéficiaire de prendre les mesures nécessaires pour accomplir son autonomie dans la mise en œuvre du Projet. Ces mesures doivent être garanties même si elles ne relèvent pas de la compétence de l'Agence d'exécution du Projet. Par conséquent, le contenu du Projet est confirmé par tous les organismes compétents du Gouvernement du Bénéficiaire sur la base des procès-verbaux des discussions.

(2) Sélection des Consultants

Pour une mise en œuvre harmonieuse de l'Etude, la JICA conclut des contrats avec un/des cabinet(s) de consultants. La JICA sélectionne un/des cabinet(s) sur la base des propositions soumises par les cabinets intéressés.

(3) Résultat de l'Etude

La JICA passe en revue le rapport sur les résultats de l'Etude et recommande au GDJ d'approuver la mise en œuvre du Projet après avoir confirmé la faisabilité du Projet.

3. Principes de base des Dons pour les Projets

(1) Etape de mise en œuvre

1) L'E/N et l'A/D

Après que le Projet soit approuvé par le Cabinet du Japon, l'E/N sera signé entre le GDJ et le Gouvernement du Bénéficiaire pour établir un gage d'assistance, qui sera suivi de la conclusion de l'A/D entre la JICA et le Gouvernement du Bénéficiaire pour définir les articles nécessaires, conformément à l'E/N, pour mettre en œuvre le Projet, telles que les conditions de versement, les responsabilités du Gouvernement du Bénéficiaire et les conditions d'approvisionnement. Les termes et conditions généralement applicables au Don du Japon sont stipulés dans les « Conditions générales applicables au Don du Japon (janvier 2016) ».

gd JICA

②

- 2) Arrangements bancaires (A/B) (Voir « Flux financiers du Don du Japon (type A/P) » pour plus de détails)
- Le Gouvernement du Bénéficiaire devra ouvrir un compte ou faire en sorte que son autorité désignée ouvre un compte au nom du Bénéficiaire à la Banque, par principe. La JICA versera le Don du Japon en yen japonais afin que le Gouvernement du Bénéficiaire puisse couvrir les obligations contractées en vertu des contrats vérifiés.
 - Le Don du Japon sera versé lorsque les demandes de paiement seront soumises par la Banque à la JICA en vertu d'une autorisation de paiement (A/P) délivrée par le Gouvernement du Bénéficiaire.
- 3) Procédure d'approvisionnement
- Les produits et/ou les services nécessaires à la mise en œuvre du Projet seront approvisionnés conformément aux Directives de l'approvisionnement de la JICA, comme stipulé dans l'A/D.
- 4) Sélection des Consultants
- Afin de maintenir une cohérence technique, le(s) cabinet(s) de consultants qui aura(ont) mené l'Etude sera(ont) recommandé(s) par la JICA au Gouvernement du Bénéficiaire pour continuer à travailler à la mise en œuvre du Projet après l'E/N et l'A/D.
- 5) Pays d'origine éligibles
- Dans le cadre de l'utilisation du Don du Japon versé par la JICA pour l'achat de produits et/ou de services, les pays d'origine éligibles desdits produits et/ou services seront le Japon et/ou le Bénéficiaire. Le Don du Japon peut être utilisé pour l'achat des produits et/ou services d'un pays tiers éligible, si nécessaire, compte tenu de la qualité, de la compétitivité et de la rationalité économique des produits et/ou services nécessaires pour atteindre l'objectif du Projet. Toutefois, les principaux entrepreneurs, à savoir les entreprises de construction et d'approvisionnement et le principal cabinet de consultants, qui concluent des contrats avec le Gouvernement du Bénéficiaire, sont limités en principe aux « ressortissants japonais ».
- 6) Contrats et non-objection de la JICA
- Le Gouvernement du Bénéficiaire conclura des contrats libellés en yen japonais avec des ressortissants japonais. Ces contrats doivent avoir obtenu l'avis de non-objection de la JICA en vue d'être confirmés comme éligibles à l'utilisation du Don du Japon.
- 7) Suivi
- Le Gouvernement du Bénéficiaire est tenu de prendre l'initiative de suivre attentivement l'avancement du Projet afin d'assurer sa mise en œuvre, initiative faisant partie intégrante de ses responsabilités dans l'A/D, et de présenter régulièrement à la JICA sa situation en utilisant le formulaire de « Project Monitoring Report » (PMR) en anglais.
- 8) Mesures de sécurité
- Le Gouvernement du Bénéficiaire doit s'assurer que la sécurité est respectée avec la plus grande rigueur pendant la mise en œuvre du Projet.
- 9) Réunion de contrôle de la qualité de la construction
- Une réunion de contrôle de la qualité de la construction (ci-après dénommée la « Réunion ») sera organisée pour l'assurance de la qualité et la mise en œuvre harmonieuse des Travaux à chaque étape des Travaux. Les participants de la Réunion seront composés du Gouvernement du Bénéficiaire (ou l'Agence d'exécution), du Consultant, de l'Entrepreneur/du Fournisseur et de la JICA. Les fonctions de la Réunion sont les suivantes :

SMJ yk

e

- a) Partager des informations sur l'objectif, le concept et les conditions de conception de la part de l'Entrepreneur, avant le démarrage de la construction.
- b) Discuter des questions touchant les Travaux, telles que la modification de la conception, essai, inspection, contrôle de sécurité et obligation du Client pendant la construction.

(2) Etape de suivi et d'évaluation ex-post

- 1) Après l'achèvement du Projet, la JICA continuera de rester en contact étroit avec le Gouvernement du Bénéficiaire afin de s'assurer que les réalisations du Projet sont utilisées et maintenues correctement pour atteindre les résultats attendus.
- 2) En principe, la JICA procédera à une évaluation ex-post du Projet au bout de trois ans à compter de la date d'achèvement. Le Gouvernement du Bénéficiaire doit fournir tous les renseignements nécessaires que la JICA peut raisonnablement demander.

(3) Autres

1) Considérations environnementales et sociales

Le Gouvernement du Bénéficiaire doit examiner attentivement les incidences environnementales et sociales du Projet et se conformer aux réglementations environnementales du Gouvernement du Bénéficiaire et aux Lignes directrices relatives aux considérations environnementales et sociales de la JICA (avril 2010).

2) Principaux engagements à prendre par le Gouvernement du Bénéficiaire

Pour assurer la mise en œuvre harmonieuse du Projet, le Gouvernement du Bénéficiaire est tenu d'entreprendre les mesures nécessaires, y compris l'acquisition des terrains, et de régler à la Banque la commission pour notification de l'A/P et la commission de paiement comme convenu avec le GDJ et/ou la JICA. Le Gouvernement du Bénéficiaire veillera à ce que les droits de douane, les taxes intérieures et les autres prélèvements fiscaux pouvant être appliqués au Gouvernement du Bénéficiaire concernant l'achat de produits et/ou services soient exemptés ou supportés par son autorité désignée sans utiliser le Don ni ses intérêts courus, puisque les fonds du Don proviennent des contribuables japonais.

3) Utilisation adéquat

Le Gouvernement du Bénéficiaire est tenu de conserver et d'utiliser correctement et efficacement les produits et/ou services entrant dans le cadre du Projet (y compris les installations construites et l'équipement acheté), d'affecter le personnel nécessaire pour son exploitation et sa maintenance et enfin de supporter toutes les dépenses autres que celles couvertes par le Don du Japon.

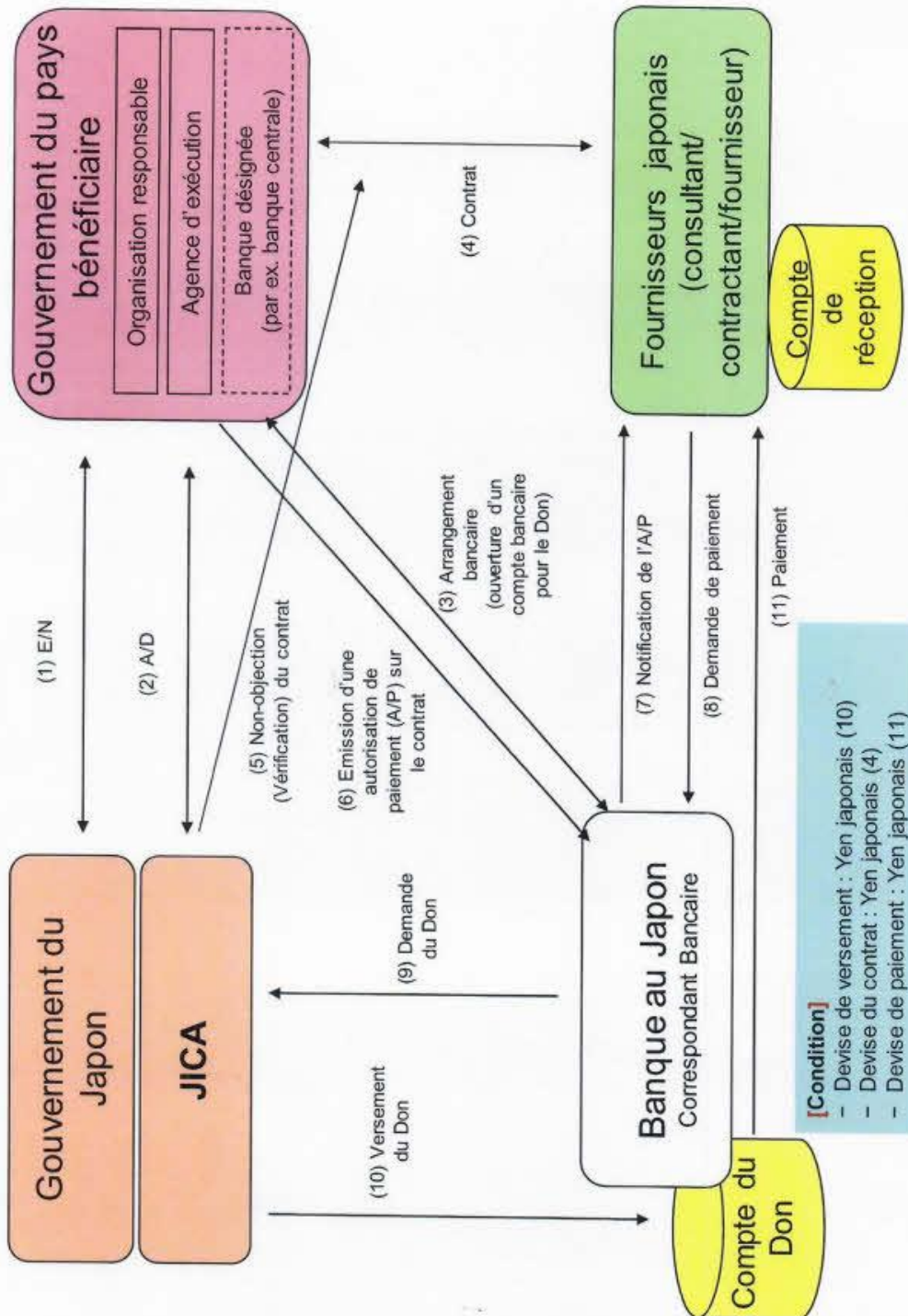
4) Exportation et réexportation

Les produits achetés dans le cadre du Don du Japon ne doivent ni être exportés ni réexportés du pays Bénéficiaire.

gh JWD

9

Flux financiers du Don du Japon (type A/P)



JICA yk

e

PROCEDURES DU DON DU JAPON

Etapes	Procédures	Remarques	Gouvernement du Bénéficiaire	Gouvernement de Japon	JICA	Consultants	Entrepreneurs	Correspondant bancaire
Requête officielle	Demande de Don par voie diplomatique	La demande doit être soumise avant l'étape de l'évaluation ex-ante.	x	x				
1. Préparation	(1) Etude préparatoire Préparation de la conception générale et estimation des coûts		x		x	x		
	(2) Etude préparatoire Explication du projet de conception générale, y compris l'estimation des coûts, les engagements, etc.		x		x	x		
2. Evaluation ex-ante	(3) Accord sur les conditions de mise en œuvre	Les conditions seront expliquées avec les projets de Notes (E/N) et d'Accord de Don (A/D) qui seront signés avant l'approbation par le Gouvernement du Japon.	x	x (E/N)	x (A/D)			
	(4) Approbation par le Cabinet japonais			x				
3. Mise en œuvre	(5) Echange de Notes (E/N)		x	x				
	(6) Signature de l'Accord de Don (A/D)		x		x			
	(7) Arrangement Bancaire (A/B)	Nécessité d'informer la JICA	x					x
	(8) Passation du contrat avec un consultant et émission de l'Autorisation de Paiement (A/P)	La non-objection de la JICA est requise	x			x		x
	(9) Plan détaillé (P/D)		x			x		
	(10) Préparation des dossiers d'appel d'offres	La non-objection de la JICA est requise	x			x		
	(11) Appel d'offres	La non-objection de la JICA est requise	x			x	x	
	(12) Passation du contrats avec contractant/fournisseur et émission d'une A/P	La non-objection de la JICA est requise	x				x	x
4. Suivi et évaluation ex-post	(13) Travaux de construction/approvisionnement	La non-objection de la JICA est requise pour une modification majeure de la conception et la modification des contrats.	x			x	x	
	(14) Certificat d'achèvement		x			x	x	
4. Suivi et évaluation ex-post	(15) Suivi ex-post	À mettre en œuvre généralement 1, 3, 10 ans après l'achèvement, sous réserve de modifications	x		x			
	(16) Evaluation ex-post	À mettre en œuvre essentiellement 3 ans après l'achèvement	x		x			

notes :

1. Le Rapport du Suivi du Projet et le Rapport d'achèvement du Projet doivent être soumis à la JICA comme convenu dans l'A/D.

2. La non-objection de la JICA est requise pour l'attribution du don pour le montant restant et/ou les imprévus comme convenu dans l'A/D.

gh JMA

e

Rapport de Suivi du Projet
pour
le Nom de projet
Accord de Don No. XXXXXXXX
Mois 20XX

Information sur l'organisation

Signataire de l'A/D (Bénéficiaire)	Personne en charge (Service)	_____
	Coordonnées	Adresse: _____
		Téléphone/FAX: _____
		Email: _____
Organisme d'exécution	Personne en charge (Service)	_____
	Coordonnées	Adresse: _____
		Téléphone/FAX: _____
		Email: _____
Ministère compétent	Personne en charge (Service)	_____
	Coordonnées	Adresse: _____
		Téléphone/FAX: _____
		Email: _____

Informations générales :

Titre du projet	
E/N	Date de signature: Durée:
A/D	Date de signature: Durée:
Source de financement	Gouvernement du Japon: Montant n'excédant pas JPY millions Gouvernement du (_____): _____

gh 2010

1: Description du projet

1-1 Objectif du Projet

--

1-2 Fondement du Projet

- Objectif global auquel le projet contribue (politiques et stratégies nationales/régionales/sectorielles)
- Situation des groupes ciblés par le Projet

--

1-3 Indicateurs pour les mesures pour «l'Efficacité»

Indicateurs quantitatifs relatifs aux mesures de réalisation pour les objectifs du Projet		
Indicateurs	Initial (Année)	Cible (Année)
Indicateurs qualitatifs relatifs aux mesures de réalisation pour les objectifs du Projet		

2: Détails du projet

2-1 Emplacement du projet

Composants	Initial <i>(Proposé lors de la conception générale)</i>	Actuel
1.		

2-2 Etendue des travaux

Composants	Initial* <i>(Proposé lors de la conception générale)</i>	Actuel*
1.		

Raisons de modification de l'étendue (s'il y a lieu).

yk JMD

e

(RSP)

2-3 Calendrier d'exécution

Désignation	Original		Actuel
	(Proposé lors de la conception générale)	(Au moment de signature de l'A/D)	

Raisons de modification de calendrier, et leurs répercussions sur le projet (s'il y a lieu)

2-4 Mesures à prendre par le Bénéficiaire

2-4-1 Avancement d'exécution des obligations spécifiques

Voir la pièce jointe 2.

2-4-2 Activités

Voir la pièce jointe 3.

2-4-3 Rapport sur le "Procès-Verbal" (PV)

Voir la pièce jointe 11.

2-5 Coût du projet

2-5-1 Coût couvert par le Don (confidentiel jusqu'à l'appel d'offres)

Composantes	Coût (Millions de yen japonais)	
	Initial (Proposé lors de la conception générale)	Actuel (en cas de modification)
1.		
Total		

Note: 1) Date d'estimation:
2) Taux de change: 1 Dollar US = Yens japonais

2-5-2 Coût pris en charge par le Bénéficiaire

Composantes	Coût (franc guinéen)	
	Initial (Proposé lors de la conception générale)	Actuel (en cas de modification)
1.		

gk JMA
e

Note: 1) Date d'estimation:
2) Taux de change : 1 Dollar US =

S'il y a un écart important entre le montant initialement prévu et le montant actuel, indiquez la(les) raison(s), les mesures prises (si elles sont prises).

(RSP)

2-6 Organisme d'Exécution

- Son rôle, situation financière, capacité, recouvrement des coûts etc.,
- Organigramme incluant le service en charge de l'exécution et le nombre d'employés.

Initial : (au moment de la conception Générale)

Nom:

Rôle:

Situation financière:

Structure institutionnelle et organisationnelle (organigramme):

Ressources humaines (nombre de l'effectif et ses compétences):

Actuel (RSP)

2-7 Impacts environnemental et social

- Les résultats du suivi environnemental sont tels qu'ils sont présentés en Pièce Jointe 5 conformément au Calendrier 4 de l'A/D.
- Les résultats du suivi social sont tels qu'ils sont présentés en Pièce Jointe 5 conformément au Calendrier 4 de l'A/D.
- L'information sur les résultats divulgués du suivi environnemental et social aux parties prenantes locales, le cas échéant.

3: Exploitation et Maintenance (E&M)

3-1 Système structurelle pour l'E&M

- Plan d'exploitation et de maintenance (le nombre et la compétence du personnel de la direction/ section responsable, la disponibilité de mode d'emploi et de manuels, la disponibilité de pièces de rechange, etc.)

Initial (au moment de la conception générale)

Actuel (RSP)

gh JMD

E

3-2 Coût et budget de l'E&M

- Coût requis de l'E&M et allocation du budget réel pour l'E&M.

Initial (au moment de la conception générale)
Actuel (RSP)

4: Risques potentiels et mesures d'atténuation

- Les risques potentiels qui pourraient affecter la mise en œuvre, les résultats et la durabilité du projet
- Mesures d'atténuation à prendre contre les risques potentiels

Evaluation des risques potentiels (au moment de la conception générale)

Risques potentiels	Evaluation
1. (Description du risque)	Probabilité: Elevée/Moyenne/Basse
	Impact: Elevé/Moyenne/Bas
	Analyses de probabilité et d'impact:
	Mesures d'atténuation:
	Action Durant la mise en œuvre :
2. (Description du risque)	Probabilité: Elevée/Moyenne/Basse
	Impact: Elevé/Moyenne/Bas
	Analyses de probabilité et d'impact:
	Mesures d'atténuation:
	Action durant la mise en œuvre :
3. (Description du risque)	Probabilité: Elevée/Moyenne/Basse
	Impact: Elevé/Moyenne/Bas
	Analyses de probabilité et d'impact:
	Mesures d'atténuation:

gk JMD

⊙

	Action durant la mise en œuvre :
	Plan de contingence (éventuellement):
Problèmes actuels et mesures prises (RSP)	

5: Evaluation lors de l'achèvement du Projet et plan de suivi

5-1 Evaluation générale

Décrivez votre évaluation générale sur le projet

--

5-2 Leçons tirées et recommandations

Veillez décrire les leçons tirées de l'expérience du projet, qui pourraient être utilisées dans le cadre de l'assistance future ou des projets similaires, et des recommandations qui pourraient être utiles pour réaliser les effets et l'impact attendus du projet, et pour assurer sa durabilité.

--

5-3 Plan de suivi relatif aux indicateurs pour la post-évaluation

Veillez décrire les méthodes de suivi, la (les) section(s) ou le (les) département(s) en charge du suivi, la fréquence, et la durée du suivi des indicateurs mentionnés à l'alinéa 1-3.

--

Handwritten signature

Pièces jointes

1. Carte de localisation du Projet
2. Obligations spécifiques du Bénéficiaire qui ne seront pas couvertes par le Don
3. Rapport mensuel soumis par le Consultant
 - Annexes - Photocopie du Rapport d'Avancement de Contractant (s'il y en a)
 - Liste des membres du Consultant
 - Liste des principaux personnels du Contractant
4. Check-list pour le Contrat (y compris le document concernant l'amendement du contrat/ Accord et le calendrier de paiement)
5. Formulaire du suivi environnemental/ Formulaire du suivi social
6. Fiche de suivi sur les prix des matériels spécifiés (Trimestriel)
7. Rapport sur la proportion des approvisionnements (pays bénéficiaire, Japon et pays tiers) (seulement le RSP final)
8. Photos (en format JPEG sous CD-ROM) (seulement le RSP final)
9. Liste des équipements (seulement le RSP final)
10. Plan de conception (seulement le RSP final)
11. Document du procès-verbal (après le projet)

gh

Fiche de suivi sur les prix des matériels spécifiés

1. Conditions initiales (Confirmé)

Articles des matériels spécifiés	Volume initial A	Prix unitaire initial (Yen japonais) B	Prix total initial C=A×B	1% du prix contractuel D	Condition de paiement Prix (réduit) E=C-D	Condition de paiement Prix (additionné) F=C+D
1 Article 1	●●●	●	●	●	●	●
2 Article 2	●●●	●				
3 Article 3						
4 Article 4						
5 Article 5						

2. Suivi du prix unitaire des matériels spécifiés

(1) Méthode de suivi : ●●

(2) Résultat de l'Etude de suivi sur le prix unitaire pour chaque matériel spécifié

Articles des matériels spécifiés	1er ●mois, 2015	2ème ●mois, 2015	3ème ●mois, 2015	4ème	5ème	6ème
1 Article 1						
2 Article 2						
3 Article 3						
4 Article 4						
5 Article 5						

(3) Résumé de la discussion avec le Contractant (si nécessaire)

gh JOLA

6

Rapport sur la proportion des approvisionnements (pays bénéficiaire, Japon et pays tiers)
(Dépenses réelles respectives de construction et d'équipement)

	Approvisionnement local (Pays bénéficiaire) A	Approvisionnement à l'étranger (Japon) B	Approvisionnement à l'étranger (Pays tiers) C	Total D
Coût de construction	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Coût direct de construction	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Autres	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Coût d'équipement	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Coût de conception et de surveillance	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	
Total	(A/D%)	(B/D%)	(C/D%)	

gh 5/10

10

Engagements majeurs à prendre par le Gouvernement guinéen

1. Obligations spécifiques du Gouvernement de Guinée qui ne seront pas financées par le Don

(1) (1) Avant l'appel d'offres

NO	Article	Echéance	En charge	Coût estimé	Ref.
1	Ouvrir un compte bancaire (Arrangement bancaire (A/B))	Dans un délai de 1 mois après A/F	MEF*		
2	Mettre en place l'EIE (si nécessaire)	Avant l'avis du document d'appel d'offres	DNI** /MTP		
3	Assurer le budget nécessaire et mettre en œuvre l'acquisition des terres et la réinstallation (y compris la préparation des sites de réinstallation), ainsi que l'indemnisation au coût de remplacement intégral conformément au PAR (si nécessaire).	Avant l'avis du document d'appel d'offres	DNI/MTP		
4	Mettre en plan le suivi social, et soumettre les résultats du suivi à la JICA, en utilisant le formulaire de suivi, sur une base trimestrielle dans le cadre du rapport de suivi du projet (si nécessaire)	Jusqu'à ce que l'acquisition des terres et la réinstallation soient terminées	DNI/MTP		
5	Garantir les terres suivantes : 1) L'emprise de la voie 2) une aire de construction temporaire et une aire de stockage près de la zone du projet 3) Banc d'emprunt et site du dépotoir près de la zone du projet	Avant l'avis du document d'appel d'offres	DNI/MTP		
6	Obtenir les permis d'urbanisme, de zonage et de construction, si nécessaire	Avant l'avis du document d'appel d'offres	DNI/MTP		
7	Nettoyer, niveler et remettre en état les sites suivants si nécessaire, le site doit être confirmé dans le projet de rapport final***	Avant l'avis du document d'appel d'offres	DNI/MTP		***

* Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)

** Direction Nationale des Infrastructures (DNI)

***Les deux parties ont confirmé que ceci sera réalisé en rapport avec ce qui a été fait pour le projet du pont Soumba.



B

(2) Pendant la mise en œuvre du projet

NO	Articles	Echéance	En charge	Coût estimé	Ref.
1	Délivrer un compte fournisseur à une banque au Japon (la banque mandataire) pour le paiement au(x) fournisseur(s).	Dans un délai d'un mois après la signature du ou des contrats	MCIA		
2	Pour supporter les commissions suivantes à une banque au Japon pour les services bancaires sur la base du A / B		MCIA		
3	1) Commission du conseil A/P	Dans un délai d'un mois après la signature du ou des contrats	MCIA		
4	2) Commission de paiement pour A/P	chaque paiement	MCIA		
5	Assurer le déchargement et le dédouanement rapides dans les ports de débarquement du pays destinataire et aider le(s) fournisseur(s) pour le transport interne du pays.	pendant le projet	MCIA		
6	Accorder aux ressortissants japonais et/ou aux personnes physiques de pays tiers dont les services peuvent être requis dans le cadre de la fourniture des produits et des services les facilités qui peuvent être nécessaires pour leur entrée dans le pays du bénéficiaire et y séjourner pour l'exécution de leur travail	Pendant le projet	MCIA		
7	Assurer l'exonération des droits de douane, des taxes internes et autres prélèvements fiscaux qui peuvent être imposés dans le pays du bénéficiaire en ce qui concerne l'achat des produits et/ou des services.	during the Project	MCIA		
8	Supporter tous les frais, autres que ceux couverts par le don, nécessaires à la mise en œuvre du projet	pendant le projet	MCIA		
9	1) soumettre le rapport de suivi du projet	chaque mois	DNI/MTP		
	1) Soumettre le rapport de suivi du projet (Final)	Dans un délai d'un mois après la signature du certificat d'achèvement des travaux prévus par le(s) contrat(s)	DNI/MTP		
10	Soumettre le rapport relatif à l'achèvement du projet	Dans les six mois suivant l'achèvement du projet	DNI/MTP		

g/2543

B

(3) Après le projet

NO	Article	Echéance	En charge	Coût estimé	Ref.
1	Mettre en place EMP et EMoP	Pour une durée définie EMP et EMoP	DNI/BGE EE*		
2	Soumettre les résultats de suivi environnemental à la JICA, en utilisant le formulaire de suivi, tous les six mois. - La période de suivi environnementale peut être prolongée si des impacts négatifs importants sur l'environnement sont constatés. La prolongation de suivi environnemental sera décidée sur la base de l'accord entre le Ministère des Travaux Publics et la JICA.	Pendant trois ans après le projet	DNI/BGE EE		
3	Entretien, utiliser correctement et efficacement les installations construites et les équipements fournis dans le cadre de l'aide financière. 1) Allocation des coûts d'entretien 2) Structure de fonctionnement et d'entretien Contrôle de routine/Inspection périodique	Après l'achèvement de la construction	DNER		

* Bureau Guinéen d'Etudes et d'Evolution Environnementale (BGEEE)

gh

JUD E

3) Autres obligations du Gouvernement de Guinée financées par le Don

NO	Articles	Echéance	Montant (Millions de yens japonais) *
1	1) Reconstruction du Pont Faranah, 2) Travaux de voie d'accès entre les routes existantes et le pont, et 3) Travaux de protection pour les culées et les piles.		
2	Mettre en œuvre la conception détaillée, l'assistance aux appels d'offres et la supervision de la construction. (Service de conseil)		

* Le montant est provisoire. Il est soumis à l'approbation du gouvernement du Japon.