



République de Guinée
Ministère de l'Agriculture et de l'Elevage



PROJET DE MOBILITÉ ET DE CONNECTIVITÉ RURALES - PMCR



Rapport de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) de 320 Km de pistes et routes à réhabiliter dans les préfectures de Dubréka, Dalaba, Pita et Labé

Resumé du rapport final

Mars 2026

Table des matières

SIGLES ET ABREVIATIONS.....	III
RÉSUMÉ EXÉCUTIF	V
EXECUTIVE SUMMARY	22

Sigles et abréviations

AGR	Activité Génératrice de Revenus
AGEE	Agence Guinéenne d'Evaluation Environnementale
ANAFIC	Agence National de Financement des Collectivités Locales
APS	Avant-Projet Sommaire
APD	Avant-Projet Détaillé
APEAE	Association des Parents d'Elèves et Amis de l'Ecole
BANI IC	BANI Ingénierie Conseil
BM	Banque Mondiale
CC	Code de Conduite
CEC	Constat d'Exclusion Catégorielle
CFD	Code Foncier et Domanial
CGES	Cadre de Gestion Environnemental et Social
CGR	Comité local de Gestion des Réclamations
CNSS	Caisse Nationale de la Sécurité Sociale
COVT	Composés Organiques Volatils Totaux
CPR	Cadre de Politique de Réinstallation
CTAE	Comité Technique d'Analyse Environnementale
DNGR	Direction Nationale du Génie Rural
DNRP	Direction Nationale des Routes Préfectorales
DSRP	Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
EAS/HS	Exploitation et Abus Sexuel/Harcèlement Sexuel
EC	Équipe de Conformité
EIES	Etude d'Impacts Environnementale et Sociale
EPC	Équipements de Protection Collective
EPI	Équipements de Protection Individuelle
ESPC	Etablissement Sanitaire de Premier Contact
ESHS	Environnement Social Hygiène et Sécurité
IDA	Association International de Développement
HVA	Pompe Hydraulique Villageoise Amélioré
IST	Infection Sexuellement Transmissible
MMR	Mesures de Maîtrise des Risques
MAGEL	Ministère de l'Agriculture et de l'Elevage
MATD	Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation
MASPFE	Ministère de l'Action Sociale, de la Promotion Féminine et de l'Enfance
MdC	Mission de Contrôle
MES	Matières En Suspension
MPFEPV	Ministère de la Promotion de la Femme, de l'Enfance et des Personnes Vulnérables
MST	Maladie Sexuellement Transmissible
NAFA	Nomenclature d'Activités Française de l'Artisanat
ODP	Objectif Développement du Projet
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
OMM	Organisation Mondiale de la Météorologie
OMVG	Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Gambie
OMVS	Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PACV	Projet d'Appui aux Communautés Villageoises

PAIB	Projet d'Appui aux Initiatives de Base
PAP	Personne Affectées par le Projet
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PB	Procédures de la Banque
PDL	Plan de Développement Local
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PIC	Plan d'Installation de Chantier
PFNL	Produits Forestiers Non Ligneux
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMCR	Projet de Mobilité et de Connectivité Rurale
PNDES	Programme National de Développement Economique et Social
PNG	Politique Nationale Genre
PNPS	Politique Nationale de l'Hygiène Publique
PO	Politique Opérationnelle
PPGED	Plan Particulier de Gestion et d'Elimination des Déchets
PPGP	Plan Particulier de Gestion des Plaintes
PRCI	Projet de Renforcement des Capacités Institutionnelles
RA	Région Administrative
RCM	Ressources Culturelles et Matérielles
RI	Règlement Intérieur
SDAM	Schéma Directeur d'Aménagement de la Mangrove
SDS	Spécialiste en Développement Social
SIDA	Syndrome d'Immunodéficience Acquise
SSP	Soins de Santé Primaire
TDR	Termes de Référence
UCP	Unité de Coordination du Projet
VIH	Virus de l'Immunodéficience Humaine
VBG	Violence Basée sur le Genre
VCE	Violence Contre les Enfants

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Contexte et justification du projet

Le Projet de Mobilité et de Connectivité Rurales (PMCR) vise essentiellement la réduction de la pauvreté, l'augmentation de la sécurité alimentaire et l'amélioration des conditions de vie des populations rurales par la mise en place d'un réseau fonctionnel et durable d'infrastructures rurales de transport, durable et respectueux de l'environnement en Guinée.

Le PMCR est une suite logique des deux projets nationaux d'infrastructures rurales (PNIR), le premier de 1991 à 1996, le deuxième de 2004 à 2013 financés sur les ressources de l'IDA et qui se sont exécutés à la satisfaction de toutes les parties.

L'Objectif Développement du Projet (ODP) est d'améliorer et de maintenir l'accès routier dans la zone du projet pour le bénéfice des populations rurales. La notion de « réhabilitation » des pistes et routes rurales dans le cadre du PMCR se réfère essentiellement aux travaux en vue de l'amélioration de la praticabilité en toute saison de sections desdites pistes et routes rurales, en réaménageant 320 km de pistes et de routes rurales dans les préfectures de Labé, Pita, Dalaba et Dubréka.

Les composantes du projet sont :

Composante 1 : Réhabilitations de pistes rurales et de routes préfectorales ainsi que la construction de petites installations communautaires. Cette réhabilitation des pistes rurales et des routes préfectorales concerne les zones de production agricole et des domaines d'élevage.

Composante 2 : renforcement des capacités pour l'entretien des routes et la sécurité routière.

Composante 3 : Gestion du Projet.

Dans le cadre de sa composante 1, relative à la réhabilitation de pistes rurales et de routes préfectorales ainsi que la construction de petites installations communautaires, le PMCR se traduit par le désenclavement des zones de production agricole et des domaines d'élevage.

Le sous-projet, objet de cette Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) porte sur la réhabilitation de 29 pistes rurales et de 5 routes préfectorales dans les Préfectures de Labé, Pita, Dalaba et Dubréka.

Conformément au Cadre de Gestion Environnemental et Social, un Screening a été préparé. À l'issue de la sélection environnementale et sociale « screening », que les itinéraires d'une longueur totale de 320 km, se sont vus classés dans la catégorie « B », indiquant ainsi que le sous-projet peut être associé à des risques et impacts environnementaux et sociaux importants.

Par conséquent, la réalisation d'une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) est requise suivant la réglementation de la Guinée et les exigences de la Banque mondiale.

A. OBJECTIF DE LA MISSION

L'objectif de cette mission est de réaliser une Etude d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de 320 Km de pistes et routes dans les préfectures de Dubréka, Dalaba, Pita et Labé conformément aux dispositions du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale.

B. DESCRIPTION DU SOUS-PROJET

Le sous-projet de réhabilitation de 320 km de pistes rurales (10 mètres d'emprises) et routes préfectorales (15 mètres d'emprises), objet de la présente étude, s'étend aux préfectures de Labé, de Pita, de Dalaba et de Dubréka.

B1. Objectif du sous projet

L'objectif de cette réhabilitation est de faciliter l'accès aux services socio-économiques de base dans les préfectures de Labé, Pita, Dalaba et Dubréka.

B2. Promoteur du sous-projet

Le promoteur du sous-projet est le ministère de l'Agriculture et de l'Elevage à travers l'Unité de Coordination du sous-projet de Mobilité et de Connectivité Rurales (PMCR). Il est le Maître d'Ouvrage. La Maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux routiers est confiée à la Direction Nationale du Génie Rural (DNGR) avec l'appui de la Direction Nationale des Routes Préfectorales (DNRP).

B3. Localisation géographique des itinéraires du sous-projet

Le sous-projet de réhabilitation de 320 km de pistes et routes, objet de la présente étude est localisé dans les communes de Hafia, Kalan, Dalein, Popodara, Sangareha, Ley-Miro, Ninguelandé, Timbi-Madina, Timbi Tounni, Kankalabé, Kebaly, Koba, Ditinn, Khorira et Bady.

C. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS DU SOUS-PROJET

C1. Description de la technologie d'aménagement envisagée

La description comprend toutes les opérations nécessaires à la bonne exécution des différents ouvrages : topographie, reconnaissances géotechniques, la signalisation de chantier, la mise en place obligatoire de déviations de la circulation et concerne les étapes suivantes :

- Installation ;
- Préparation du terrain ;
- Travaux de terrassements ;
- Travaux de la piste ;
- Travaux d'assainissement et d'ouvrages de drainage.

L'emprise retenue dans le cadre du sous-projet pour les pistes rurales est de 10 mètres contre 15 mètres pour les routes Préfectorales.

C2. Description de l'état actuel des différents tronçons

Le choix de réhabiliter ces 34 pistes n'est pas fortuit. Elles sont toutes en état de dégradation. D'autres sont même en état de dégradation très avancé.

C3. Description des activités du sous projet

Le présent sous-projet consiste à réhabiliter 34 pistes et routes d'une longueur totale de 320 Km. L'aménagement d'un sol support, d'une couche de roulement en graveleux latéritiques d'épaisseur variable selon les pistes, de fosses latérales pour le drainage longitudinal, d'ouvrages hydrauliques pour le drainage transversal.

C4. Consistance des travaux

Les travaux de réhabilitation consisteront notamment à :

- Les travaux de réhabilitation consisteront notamment aux :
- Marquage de la largeur totale des pistes et routes de 10 m (pistes rurales) et 15 m (routes préfectorales et nationale) tout ouvrage compris, incluant surface roulante, fosses latérales, ouvrages hydrauliques et bande de travail/sécurité.
- Marquage de la bande de travail/sécurité de 2 m y comprise dans la largeur des 10 m (pistes rurales) et 15 m (routes préfectorales et nationale). Cette bande de travail/sécurité sera destinée au stockage du matériel et des équipements des constructeurs de la route ; et éventuellement, en cas de nécessité, pour le prélèvement des emprunts pour les travaux de réhabilitation.

- Aménagement d'un sol support, d'une couche de roulement en graveleux latéritiques d'épaisseur variable selon les pistes, de fosses latérales pour le drainage longitudinal, d'ouvrages hydrauliques pour le drainage transversal ;
- Installation de panneaux de signalisation verticale et de ralentisseurs.
- L'installation de panneaux de signalisation verticale et de ralentisseurs ;
- L'élargissement de la surface de 15 pistes rurales (10 m en dehors des agglomérations et 7 m à l'intérieur des agglomérations) et aménagements d'une bande sécurité inclus ;
- L'élargissement de la surface de 5 routes préfectorales ou nationales (15 m), aménagements de la bande sécurité inclus.

C5. Durée des travaux de réhabilitations des pistes et routes rurales

La durée prévisionnelle des activités de réhabilitation est de 6 à 12 mois. Cette période de travaux est planifiée de sorte que les travaux n'affectent que d'une année maximum de revenus/ressources par PAP et conséquemment une indemnisation pour cette période est nécessaire.

C6. Principaux enjeux environnementaux et sociaux liés à la réalisation du sous projet.

Au terme du diagnostic de terrain qui a permis de relever toutes les caractéristiques de l'ensemble des itinéraires concernés par le sous-projet dans les quatre Préfectures, des enjeux environnementaux et socio-économiques ont été identifiés. Ces enjeux auxquels il faudra accorder une attention significative durant l'exécution des travaux sont entre autres :

☞ Milieu biophysique

Enjeux liés à la proximité avec les cours d'eaux et des nappes phréatiques. Les cours d'eau sur lesquels seront construits les ouvrages de drainage (buses, dalots) devront être préservés durant les travaux de toute pollution ou obstruction ;

Enjeux liés à l'érosion et la pollution. L'Entrepreneur doit améliorer la résistance des sols et les stabiliser pour éviter ou réduire l'effet de l'érosion (itinéraires). Aussi doit-il aménager une aire étanche pour l'entretien des engins et véhicules, ainsi qu'une aire de stockage des produits hydrocarbure pour éviter la pollution du sol ;

Enjeux liés à la destruction de la faune et de la flore. Lors des travaux, la destruction massive de la végétation doit être proscrite, et effectuer une exploitation rationnelle des zones d'emprunt. Il doit aussi maintenir les conditions de sol et de drainage afin que la végétation naturelle puisse se reconstituer rapidement. ;

☞ Milieu humain

Enjeux liés à la proximité des infrastructures socio-communautaires. La réalisation des travaux de réhabilitation des itinéraires va perturber (nuisances sonores, de poussières) les locataires de ces infrastructures socio-communautaires ;

Enjeux liés à la perte des arbres le long des pistes. La réalisation des travaux de réhabilitation des itinéraires engendrera la coupe d'arbres en bordure des itinéraires ;

Enjeux liés à la présence de sites culturels et archéologiques à proximité des pistes. Lors des opérations de dégagement des emprises des travaux, des risques existent quant à la profanation de lieux de cultes, de sites sacrés et à la destruction de biens culturels. L'entrepreneur doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour respecter les sites culturels et sacrés dans le voisinage des travaux et ne pas leur porter atteinte. ;

Enjeux liés à circulation routière. La réalisation des travaux de réhabilitation des itinéraires va perturber dans une certaine mesure la circulation routière sur les différents itinéraires des localités traversées.

D. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL APPLICABLE AU SOUS PROJET

Comparaison entre l'OP4.01 de la Banque mondiale et les dispositions du code guinéen de l'environnement en matière d'évaluation environnementale

Les PO concernés par le sous-projet	Législation guinéenne	Exigences de l'OP/PB	Observations	Propositions par rapport aux différences
PO 4.01 « Évaluation environnementale »	<p>Evaluation environnementale et Sociale Conformément aux articles 82 et 83 de l'Ordonnance N°045/PRG/87 du 28 mai 1987 portant Code de l'environnement de la République de Guinée et ses textes d'application, les projets d'investissements publics ou privés susceptibles de porter atteinte à l'environnement doivent faire l'objet d'études d'impact. Ainsi, le respect des normes environnementales de référence est obligatoire. A défaut de normes nationales sur une activité précise d'une composante du sous-projet, le promoteur et/ou pétitionnaire doit se référer aux normes internationales reconnues et relatives au sous-projet. Dans le cas où plusieurs normes seraient disponibles, les critères de choix des normes retenues devront être inclus à l'étude.</p>	<p><u>Evaluation environnementale</u> La PO énonce les responsabilités de l'Emprunteur en matière d'évaluation, de gestion et de suivi des risques et effets environnementaux et sociaux associés à chaque étape d'un sous-projet appuyé par la Banque mondiale. En effet l'évaluation environnementale est déclenchée si un sous-projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence. L'OP4.01 rend obligatoire la réalisation de l'Evaluation Environnementale (ÉE) d'une opération dont le financement est assuré par la Banque Mondiale.</p>	<p>La politique de la Banque mondiale et la législation guinéenne se rejoignent en matière de PO/PB 4.01</p>	<p>NEANT</p>
	<p>Examen environnemental préalable Le Décret N°199/PRG/SGG/89 du 8 novembre 1989 pris en application des articles 82 et 83 du Code de l'environnement relatifs à l'étude d'impact environnemental fixe la liste des travaux, ouvrages, aménagements ou installations assujettis à la présentation d'une étude d'impact sur l'environnement : Catégorie A : impact élevé, soumis à une EIE Catégorie B : impact moyen, soumis à une notice d'impact Catégorie C : impact faible, soumis à une notice d'impact environnemental Toutefois, il n'existe pas de formulaire d'analyse et de sélection qui permet d'aboutir à cette catégorisation</p>	<p>La PO 4.01 classe les projets comme suit : Catégorie A : impacts négatifs majeurs certains et irréversibles Catégorie B : impacts négatifs potentiels, réversibles et gérables Catégorie C : impacts négatifs non significatifs.</p>	<p>Conformité entre la PO 4.01 et la législation nationale. Toutefois, il y a nécessité d'élaborer un formulaire d'analyse et de sélection (screening) qui permet d'aboutir à cette catégorisation. Cette insuffisance de la législation nationale est déjà prise en compte dans le CGES du PMCR</p>	<p>NEANT</p>

Les PO concernés par le sous-projet	Législation guinéenne	Exigences de l'OP/PB	Observations	Propositions par rapport aux différences
	<p>Participation publique</p> <p>L'Ordonnance N°045/PRG/87 du 28 mai 1987 portant code de l'environnement et la Loi L/2011/006/CNT du 9 septembre 2011 portant code minier de la République de Guinée, disposent que l'information et la participation du public doivent être assurée pendant l'exécution de l'étude d'impact sur l'environnement, en collaboration avec les organes compétents de la circonscription administrative et de la commune concernée. Les consultations devront aussi être conduites durant le processus d'analyse environnementale et sociale initiale des sous-projets. L'information du public comporte notamment une ou plusieurs réunions de présentation du sous-projet regroupant les autorités locales, les populations, etc. Ces consultations permettront d'identifier les principaux problèmes et de déterminer les modalités de prise en compte des différentes préoccupations dans les Termes de Référence de l'EIES à réaliser. Les résultats des consultations seront incorporés dans le rapport de l'EIES et seront rendus accessibles au public</p>	<p>La PO 4.01 dispose que pour tous les sous-projets de Catégorie A et B, les groupes affectés par le sous-projet et les ONG locales sont consultés sur les aspects environnementaux du sous-projet, et tient compte de leurs points de vue. Pour les sous-projets de catégorie A, ces groupes sont consultés au moins à deux reprises : a) peu de temps après l'examen environnemental préalable et avant la finalisation des termes de référence de l'EIE ; et b) une fois établi le sous-projet de rapport d'EIE. Par ailleurs, ces groupes sont consultés tout au long de l'exécution du sous-projet, en tant que de besoin.</p>	<p>Les dispositions des lois nationales en matière d'information du public sont conformes à celles de la Banque.</p>	<p>NEANT</p>
	<p>Diffusion d'information</p> <p>La directive du Bureau Guinéen d'Etudes et Evaluation Environnementale (octobre 2013), devenu Agence Guinéenne d'Evaluation Environnementale (AGEE) vient en renfort à l'Ordonnance N°045/PRG/87 du 28 mai 1987 portant code de l'environnement et à la Loi L/2011/006/CNT du 9 septembre 2011 portant Code minier de la République de Guinée, lesquels assujettissent les projets à la diffusion des études d'impact dans les Institutions concernées par leur mise en œuvre</p>	<p>La PO 4.01 dispose de rendre disponible le projet d'EIE (pour les projets de la catégorie A) ou tout rapport EIE séparé (pour les projets de la catégorie B) dans le pays et dans la langue locale à une place publique accessible aux groupes affectés par le projet et aux ONG locales avant l'évaluation. En plus, la Banque mondiale diffusera les rapports appropriés sur son site internet</p>	<p>Les Sociétés minières, industrielles et les projets assujettis aux EIES respectent les dispositions de ces lois et celles des directives de l'AGEE</p>	<p>La présente EIES sera diffusée non seulement en Guinée, mais également via le site web de la Banque mondiale. Un atelier aussi sera organisé pour valider la présente EIES, avant sa diffusion</p>

Les PO concernés par le sous-projet	Législation guinéenne	Exigences de l'OP/PB	Observations	Propositions par rapport aux différences
PO 4.04 « Habitats naturels »	<p>N° 2018/0049/AN Portant code de protection de la faune sauvage et de réglementation de la chasse Titre II : Protection des milieux naturels</p> <p>Section 2 : Les Zones naturelles (Catégorie Ib) Article 15 : Sont strictement interdits, sur toute l'étendue des zones naturelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ toutes fouilles ou prospections, sondages, terrassements ou constructions; ☞ tous travaux tendant à modifier l'aspect du terrain ou de la végétation; ☞ toute pollution des eaux; ☞ tout acte de nature à nuire ou à apporter des perturbations à la faune ou à la flore. 	La PO 4.04, Habitats naturels n'autorise pas le financement de projets dégradant ou convertissant des habitats critiques. Les sites naturels présentent un intérêt particulier et sont importants pour la préservation de la diversité biologique ou à cause de leurs fonctions écologiques.	Dans la zone du sous-projet, on note la présence de zones humides, de zones protégées et autres écosystèmes fragiles que les activités et travaux du sous-projet pourraient perturber. C'est pourquoi cette politique est déclenchée dans le cadre du sous-projet et des dispositions spécifiques devront être prises pour protéger ces zones écologiques sensibles.	La politique de la Banque mondiale et la législation guinéenne se rejoignent en matière de PO/PB 4.04

E. CONSULTATION PUBLIQUE DES PARTIES PRENANTES

Les différentes consultations publiques se sont déroulées du 20 février au 14 mars 2023 à travers des séances collectives d'informations et d'échanges avec les services techniques et les populations riveraines du sous-projet.

Lors des réunions publiques, les populations ont exprimé leurs attentes, craintes et satisfactions vis-à-vis du sous-projet. En réponse à leurs préoccupations, les experts (Experts Socio-économistes, l'Expert en Environnement, l'Expert Faune et Flore, l'Experte en Genre, etc.), les autorités préfectorales et communales ont rassuré les populations et ont fait des recommandations dans le souci de faciliter la mise en œuvre du sous-projet dans les différentes zones concernées.

Au terme des consultations publiques, il ressort des réactions des différents acteurs, une approbation générale du sous-projet. En effet, aux yeux des acteurs locaux, le sous-projet présente des avantages majeurs pour les populations des localités concernées, dont les plus importants sont :

- l'amélioration des conditions de circulation des biens et des personnes ;
- le gain de temps lors des voyages sur les itinéraires réhabilités ;
- l'amélioration des conditions de vie.

Cependant, même si on note une forte attente de la part des populations susceptibles de bénéficier du sous-projet et de ses opportunités pressenties, quelques préoccupations liées à la question du recensement des personnes susceptibles d'être impactées par le sous-projet (cultures, bâtis, arbres forestiers, etc.) et la prise en compte des zones d'emprunt dans le processus de dédommagement et de régénérescence ont été relevées dans les tableaux ci-dessus. On a aussi noté des doléances faites par les populations. Dans ce sens, le PMCR gagnerait à développer des stratégies d'information, de communication et de sensibilisation pour capitaliser et renforcer ces bonnes dispositions des populations vis-à-vis du sous-projet afin d'assurer une meilleure adhésion de celles-ci au sous-projet.

F. ACTIVITES SOURCE D'IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU SOUS-PROJET

Tableau des activités source d'impact selon la phase des travaux

PHASES DU SOUS-PROJET	ACTIVITÉS
Préparatoire	<ul style="list-style-type: none">- l'implantation de la base vie ;- le transport et l'installation de chantier (amené des engins, matériels...);- la libération de l'emprise de la route (déplacement et relocalisation des activités économiques);- l'ouverture des zones d'emprunt/carriers (débroussaillage);- le déboisement des emprises du tronçon;- le recrutement de la main d'œuvre/employés;- la présence de la main d'œuvre et du personnel de l'entreprise;- l'aménagement des déviations et des contournements;- l'aménagement des lieux de stockage- le stockage des carburants et lubrifiants ;
Construction et replis	<p>Construction</p> <ul style="list-style-type: none">- la présence de la main d'œuvre ;- la démolition, et construction des ouvrages de franchissement/art ;- la gestion des déchets solide et liquides ;- l'exploitation de gîtes d'emprunt, de carrières et des eaux ;- l'exécution des terrassements (déblais et remblais) ;- la pose du revêtement;- l'achat et le transport du matériel, du personnel et des ouvriers ;

PHASES DU SOUS-PROJET	ACTIVITÉS
	<ul style="list-style-type: none"> - la présence et activités du personnel - la démolition, et construction d'ouvrages hydrauliques - la circulation des engins, camions et véhicules de chantier - le revêtement de la chaussée - le fonctionnement des bases vie et installations fixes ; - le déplacement des réseaux; Repli <ul style="list-style-type: none"> - la fermeture de la base vie ; - la démobilisation (retrait et repli du matériel, démontage et démantèlement) ; - la remise en état des zones d'emprunts.
Exploitation et entretien des ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> - les travaux d'entretien périodique des ouvrages ; - les activités régulières de débroussaillage et de nettoyage des emprises ; - la circulation des biens (produits agricole, la production d'élevage, etc.) et des personnes.

Les tableaux ci-dessous présentent respectivement la synthèse des impacts positifs et la synthèse des impacts négatifs du sous-projet

Tableau Synthèse des impacts positifs du sous-projet

Phases	Activités	Impacts positifs
Préparation	<ul style="list-style-type: none"> - Economique - Emplois - Foncière 	<ul style="list-style-type: none"> - activités génératrices de revenus ; - création d'emplois ; - le paiement des droits de purges coutumières par le promoteur,
Construction	<ul style="list-style-type: none"> - Emplois - Economique commerciale et	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la consommation des produits locaux ; - Prioriser l'accompagnement des jeunes et femmes dans les activités génératrices de revenus ; - Prévoir des aires de restauration et de repos aux ouvriers et autres employés du chantier.
Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilité - Production agricole - Cadre de vie et santé - Socio-économique - Transport - Accès aux infrastructures - Capacité d'intervention de services et ONG - Paysage et sol 	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la mobilité dans la zone ; - Facilitation de l'évacuation des productions agricoles ; - Amélioration du cadre de vie ; - Amélioration des conditions de transport et réduction des pertes après récoltes ; - Facilitation d'accès aux services sociaux et aux équipements et infrastructures socioéconomiques ; - Création d'emplois et lutte contre l'exode rural ;

Tableau synthèse des impacts négatifs significatifs du sous-projet

Composantes de l'environnement	Impacts Potentiels Négatifs
Phase de préparation et de construction	
Air	Pollution de l'air par les poussières et gaz d'échappement
Eaux	Pollution des eaux de surfaces et souterraines, présence de maladies hydriques
Sols	Accentuation du phénomène d'érosion et de dégradation des sols lors des travaux
Végétation/faune	Réduction ou destruction du couvert végétal suite aux déboisements Divagation des animaux vers les zones reculées
Microclimat	Modification du microclimat de la zone et diminution des capacités des sites à purifier l'air par l'absorption de gaz carbonique et le rejet d'oxygène (photosynthèse)
Nuisance sonore	Utilisation de matériel et d'engins de chantier
Paysage visuel	Modification de l'aspect visuel de l'environnement actuel
Milieu humain	Développement de maladies sur les populations et les travailleurs

Composantes de l'environnement	Impacts Potentiels Négatifs
	Perturbation de la mobilité des biens et des personnes à la traversée des agglomérations
	Pollution et nuisances du cadre de vie des populations locales par les activités de chantier
	Conflits sociaux entre les populations locales et le personnel de chantier
	Pertes de bien, sources de revenus socioéconomiques
	Risques d'EAS/HS
	Dégradation du paysage et pollution visuelle lors des travaux
Phase d'exploitation	
Air	Pollution de l'air par les poussières et gaz d'échappement Pollution de l'air avec une intensité faible, une étendue locale et une longue durée
Eaux	Pollution des eaux de surfaces et souterraines, présence des maladies hydriques
Sols	Risques de fuite et de rejet accidentel ou volontaire d'hydrocarbure et d'huile usée lors de l'entretien des ouvrages
Végétation/faune	Réduction ou destruction du couvert végétal suite aux déboisements Divagation des animaux vers les zones reculées
Nuisance sonore	Opérations de transport et de maintenance pourront nuire à l'environnement acoustique immédiat
Milieu humain	Pollution de l'air par le trafic et augmentation des gaz à effet de serre
	Manque d'entretien ou de transformation du réseau sur le site de collecte de déchets peut entraîner des risques de contaminations, de vandalisme ou de fraude sur le réseau, donc un retour à l'état initial
	Accidents avec l'accroissement des véhicules, l'excès de vitesse, le non-respect du code de la route

G. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Le PGES vise à assurer l'efficacité et la durabilité des mesures envisagées pour réduire les nuisances potentielles, prévenir et gérer toute pollution accidentelle et maximiser les impacts positifs. Le PGES constitue un ensemble d'actions et de procédures visant à garantir :

- ☞ La conformité du sous-projet aux exigences de protection de l'environnement ;
- ☞ La préservation de la santé publique et la qualité de vie ;
- ☞ L'utilisation rationnelle des ressources naturelles ;
- ☞ La sécurité des intervenants dans la réalisation du sous-projet ;
- ☞ La sécurité et la pérennité des activités.

G1. Mesures d'atténuation, de compensation et de bonification

Le tableau suivant met en exergue les mesures d'atténuation, de compensation et de bonification.

Phases du sous-projet	Éléments pouvant être impactés	Impacts positifs et négatifs potentiels	Mesures d'atténuation, de compensation et/ou de bonification
Impacts positifs potentiels			
Préparatoire et construction	Les propriétaires de maisons et de terre	Opportunités d'affaires pour les propriétaires de maisons et des terres des sites d'emprunts	Le paiement des coûts de locations de façon juste et équitable
	Les femmes créatrices d'activités économiques dans le secteur informel	Développement circonstanciel d'activités génératrices de revenus dans le secteur informel	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la capacité des femmes et des jeunes ; • Accompagner les femmes et les jeunes à créer les activités génératrices de revenus • Sensibiliser la population à la bonne pratique agricole pour une meilleure productivité • Augmenter la consommation des produits locaux ; • Prioriser l'accompagnement des jeunes et femmes dans les activités génératrices de revenus ; • Prévoir des aires de restauration et de repos aux ouvriers et autres employés du chantier.
	Les personnes sans emploi	Création d'emplois	<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier le recrutement de la main d'œuvre locale, y compris les femmes et les jeunes
	Les propriétaires terriens (foncier)	Expropriation inévitable de terre	<ul style="list-style-type: none"> • Payer des droits de purges coutumières par le promoteur, • Verser des compensations justes et équitables
Exploitation	Les producteurs agricoles des zones du sous-projet	Facilité d'écoulement de leur produit agricole et création de nouvelles activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les capacités des femmes et des jeunes ; • Sensibiliser les communautés pour une amélioration de la productivité
	Les populations des zones du sous-projet	Facilitation de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer le suivi et entretien des pistes ; • Impliquer la population dans les activités d'entretien des routes ; • Sensibiliser les communautés pour l'entretien des routes • Sensibiliser les usagers
	Les populations	Amélioration du cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Informer et sensibiliser les ménages sur l'importance de la réhabilitation des pistes ; • Veiller à la fréquence d'entretien des installations ; • Améliorer l'accès et entretien des infrastructures routières • Sensibiliser les communautés pour une amélioration de la productivité
Impacts négatifs potentiels			

Phases du sous-projet	Eléments pouvant être impactés	Impacts positifs et négatifs potentiels	Mesures d'atténuation, de compensation et/ou de bonification
Préparation et construction	Qualité de l'air	Altération de la qualité de l'air par la poussière et gaz d'échappement	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien de la machinerie en bon état de fonctionnement ; • Limitation de la vitesse des véhicules affectés aux travaux à 20 Km/h ; • L'arrosage régulier des remblais afin d'éviter la poussière ; au moins trois (3) fois par jour ; • Procéder aux visites techniques des camions, machines et engins de chantier ; • Les camions de transport des matériaux de construction et gravats doivent être bâchées afin d'éviter que les particules de terre s'épandent sur les pistes. • Imposer aux entreprises, le bâchage de tous les camions transportant les matériaux de construction lors des travaux (sable, siliteux, gravier, ciment, fer, etc.) ; • Limiter la vitesse des engins/camions impliqués dans le chantier à 20 km/h lors des traversées de routes non revêtues ; Procéder aux visites techniques des camions, machines et engins de chantier ;
	Dégradation du Sol	Dégradation du sol et risques de pollution	<ul style="list-style-type: none"> • Remettre en état les sites perturbés ; • Éviter d'ouvrir partout les sites carrières • Mettre en place une plateforme étanche pour la gestion des huiles et hydrocarbures • Gestion adéquate des déchets solides et liquides qui seront générés sur les chantiers. • Maintien de la machinerie en bon état de fonctionnement au cours des travaux afin d'éviter les fuites accidentelles d'hydrocarbure.
	Perte du couvert végétal	Coupe d'arbre	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter la coupe des arbres à 11236 pieds ; • Faire un reboisement compensatoire de 282,928 ha avec les autorités locales ; • Aménager les bandes d'emprunt
	Faune	Destruction de l'habitat de la petite faune	<ul style="list-style-type: none"> • Information et sensibilisation des ouvriers
	Santé et Sécurité des travailleurs et populations	Sécurité et santé des travailleurs et populations (Risques d'accidents et des blessures, Risque des maladies respiratoires, Risques d'infections sexuellement transmissibles)	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation des travailleurs sur les impacts potentiels avant le démarrage des travaux ; • Formation et sensibilisation en matière de sécurité et de santé au travail et en secourisme ; • Dotation des travailleurs en EPI adéquats et leur port obligatoire ; • Mise à disposition des chantiers et véhicules une boîte à pharmacie ; • Mise en place des panneaux d'indication et des consignes de sécurité ; • Faire des visites médicales d'embauches et périodique en fonction des postes ; • Sensibilisation sur les maladies respiratoires et les maladies sexuellement
	Risque d'EAS/HS		<ul style="list-style-type: none"> • Elaborer un plan de prévention contre le MST/IST et VIH/SIDA lors de la phase de

Phases du sous-projet	Eléments pouvant être impactés	Impacts positifs et négatifs potentiels	Mesures d'atténuation, de compensation et/ou de bonification
			construction ; <ul style="list-style-type: none"> • Faire des séances d'information, éducation et communication (IEC) du grand public sur les effets néfastes des MST/IST et VIH/SIDA ; • Sensibiliser les ouvriers et populations, y compris les femmes et les filles, sur les MST/IST et VIH/SIDA voire les maladies transmissibles et les stupéfiants ; • Doter le personnel de préservatifs et d'équipement de protection appropriés ; • Former également les travailleurs sur le MGP et sur les EAS/HS ainsi que les EAS/HS de façon générale et le Code de conduite ; • Disséminer les codes de conduites (y compris avec des illustrations visuelles telles que les affiches) et en parler avec les employés et les communautés locales dans une ; langue qui leur sera accessible ; • S'assurer en cas de plaintes EAS/HS que la survivante puisse accéder aux services holistiques de prise en charge (médicaux, psychosociaux, juridiques) si elle le souhaite ; • Organiser des émissions radiophoniques sur le code de conduite envers les femmes et des filles en impliquant les garçons et les filles particulièrement en milieu rural dans les différentes circonscriptions de Labé, Pita, Dalaba et Dubréka. • S'assurer que les exigences du code de conduite sont bien comprises par les signataires, qu'ils sont signés par tous les travailleurs et que des formations régulières sont conduites pour assurer une bonne compréhension sur son contenu par tous les travailleurs ;
	Nuisance sonore	Gênes et nuisance sonores causés par les activités de préparation et construction	<ul style="list-style-type: none"> • Limitation des vitesses, • Maintien des véhicules en bon état, • Eviter de laisser tourner inutilement le moteur. Utilisation des engins qui émettent moins de bruit • Eviter de klaxonner inutilement, • Respecter les heures réglementaires des travaux • Doter les travailleurs d'EPI (casques anti-bruit) et veiller à leur port effectif.
	Modification du Paysage	Modification de la qualité visuelle du paysage	<ul style="list-style-type: none"> • Restaurer les emprises en état initiale perturbés au cours des travaux • Délimitation et respect des aires destinées aux travaux

Phases du sous-projet	Eléments pouvant être impactés	Impacts positifs et négatifs potentiels	Mesures d'atténuation, de compensation et/ou de bonification
	Circulation des riverains	Restriction d'accès temporaire aux champs et habitations	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des dalles de passage pour piéton et véhicule notamment aux intersections, écoles et mosquées Fermer systématiquement les tranchées après la pose ;
	Perturbation d'activités économiques	Risques de perturbations d'activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> Informer et sensibiliser les PAP et toute la population Indemniser toutes les personnes affectées par le sous-projet selon les dispositions du PAR Mettre en place un mécanisme de gestion des réclamations/plaintes sensible également aux EAS/HS Mettre en état ou dédommager les personnes dont les activités économiques sont affectées par le sous-projet lors des travaux
Repli chantier	Qualité de l'air	Altération de la qualité de l'air par la poussière et gaz d'échappement	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de la machinerie en bon état de fonctionnement ; Limitation de la vitesse des véhicules affectés aux travaux ; L'arrosage régulier des remblais afin d'éviter la poussière.
	Pollution du Sol	Détérioration de la texture du sol et risques pollution	<ul style="list-style-type: none"> Remettre en état les sites perturbés ; Mettre en place une plateforme étanche pour la gestion des huiles et hydrocarbures Gestion adéquate des déchets solides et liquides qui seront générés sur les chantiers. Maintien de la machinerie en bon état de fonctionnement au cours des travaux afin d'éviter les fuites accidentelles d'hydrocarbure.
	Santé et Sécurité des travailleurs et populations	Sécurité et santé des travailleurs et populations (Risques d'accidents et des blessures, Risque des maladies respiratoires, Risques d'infections sexuellement transmissibles)	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation des travailleurs sur les impacts potentiels avant le démarrage des travaux; Formation et sensibilisation en matière de sécurité et de santé au travail et en secourisme ; Dotation des travailleurs en EPI adéquats et leur port obligatoire ; Mise à disposition des chantiers et véhicules une boîte à pharmacie ; Mise en place des panneaux d'indication et des consignes de sécurité ; Faire des visites médicales d'embauches et périodique en fonction des postes ; Sensibilisation sur les maladies respiratoires et les maladies sexuellement Procéder à la prise en charge sanitaire du personnel de chantier Exiger le recrutement d'un responsable hygiène santé et sécurité au sein l'entreprise;
Exploitation	Qualité de l'air	Altération de la qualité de l'air par des particules en	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un comité de sensibilisation des usagers ; Inciter les transporteurs à l'entretien de leurs engins roulants ;

Phases du sous-projet	Eléments pouvant être impactés	Impacts positifs et négatifs potentiels	Mesures d'atténuation, de compensation et/ou de bonification
		suspension (les poussières et émissions gazeuses des engins roulants)	<ul style="list-style-type: none"> • Exiger la présence des fiches techniques des véhicules de transport.
	Dégradation du Sol	Modification de la structure des sols Exposition à l'érosion éolienne et hydrique	<ul style="list-style-type: none"> • Entretenir les véhicules affectés pour l'entretien des pistes ; • Inciter les transporteurs à l'entretien de leurs engins roulants ; • Exiger la présence des fiches techniques des véhicules de transport ; • Faire des missions de suivi de l'état des pistes et leur niveau de dégradation
	Milieu humain	Détérioration du cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir les véhicules en bon état ; • Eviter de tourner inutilement le moteur une fois en stationnement ; • Utiliser des engins qui émettent moins de bruit ; • Eviter de klaxonner inutilement à proximité des villages. • Remettre en état le sol après les travaux de réhabilitation

G2. Renforcement des capacités des acteurs

Il est ressorti des entretiens avec les différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PGES, le besoin de renforcement des capacités des acteurs en vue de leur permettre de remplir correctement leur mission sans oublier les séances d'informations et de sensibilisations des différents acteurs.

G3. Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP)

Il est envisagé le recrutement d'une ONG locale qui sera mobilisée pour le Mécanisme de Gestion des Plaintes et développera les procédures de gestion des plaintes EAS/HS et d'opérationnalisation du plan d'action.

Types des réclamations et conflits qui peuvent subvenir

Au cours de la mise en œuvre du sous-projet des réclamations et conflits peuvent subvenir.

Ces réclamations peuvent être causées par les différentes situations, entre autres :

- Destruction de plantations et de biens ;
- Erreurs dans l'identification et l'évaluation des biens, des zones d'usage, etc. ;
- Désaccord sur les limites des parcelles/zones d'usage, soit entre la personne affectée et l'agence d'expropriation, ou soit entre deux voisins ;
- Conflit sur la propriété d'un bien (deux personnes/villages affectées, ou plus déclarent être le propriétaire d'un certain bien) ;
- Désaccord sur l'évaluation d'une parcelle/zone d'usage ou d'un autre bien ;
- Successions, divorces, et autres problèmes familiaux, provoquant des conflits entre héritiers ou membres d'une même famille concernant une propriété ou des parties d'une propriété ou encore d'un autre bien donné ;
- Cas de relations sexuelles entre ouvriers et femmes d'autrui ;
- Profanation/destruction de sites sacrés ;
- Non-respect des us et coutumes ;
- Conflit entrepreneur et personnel, ou entre personnel et populations locales ;
- Destruction des tuyaux de canalisation des eaux
- etc.

Il faudra procéder à l'enregistrement de toutes les plaintes afin de procéder à leurs résolutions.

Enregistrement des réclamations

Au niveau de chaque Communes Rurales, un Comité Local de Gestion des Réclamations et Requêtes sera mis en place selon l'Agence National de Financement des Collectivités Locales (ANAFIC) et communément appelé CGR. Toute personne se sentant lésée à plusieurs voies et différents formats pour la présentation des réclamations, par ex. une boîte à réclamations, le téléphone, des lettres, par l'intermédiaire d'une personne de confiance, dans le cadre d'assemblées communautaires, etc.

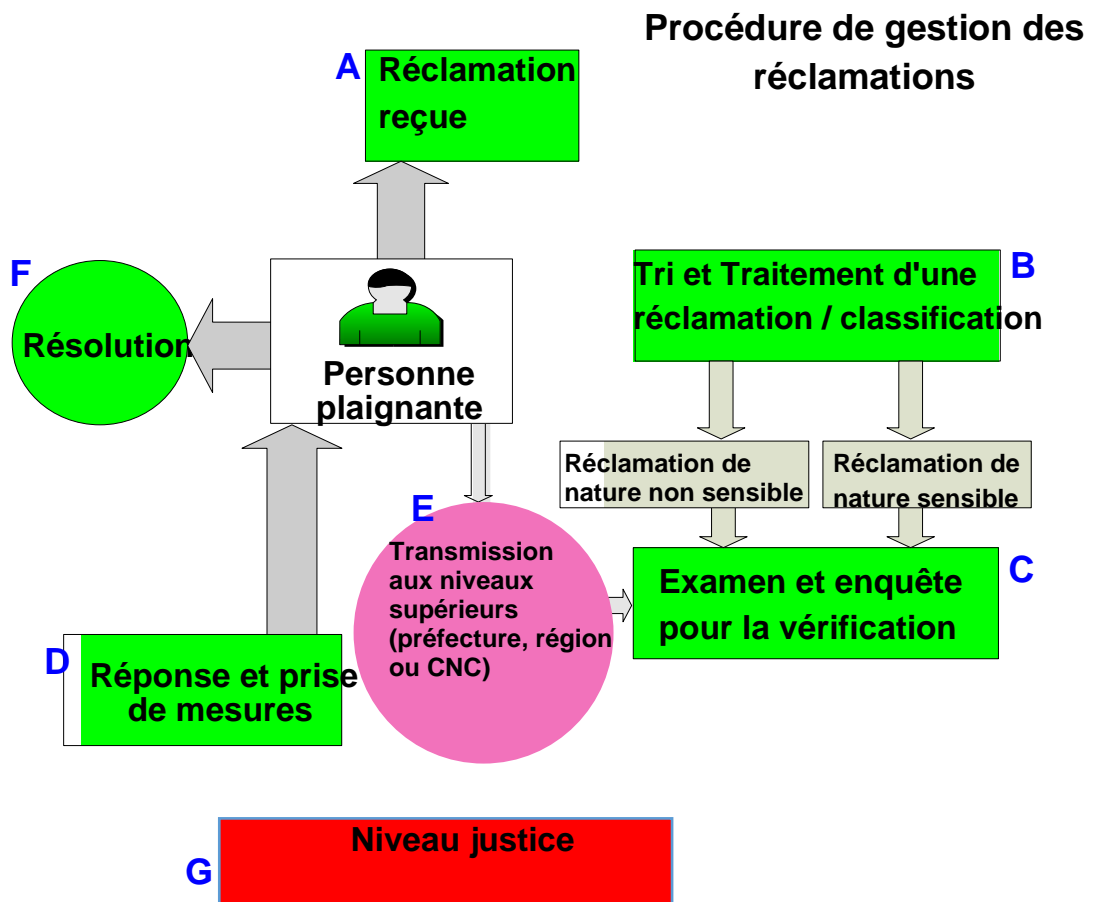
Mécanisme de résolution amiable

Toute personne se sentant lésée par le processus d'évaluation/indemnisation devra déposer, dans sa localité, une requête auprès de du Comité local de Gestion des Réclamations (CGR), qui analyse les faits et statue.

Mécanisme de gestion des réclamations

Chaque niveau du MGP doit répondre au traitement de la plainte dans les 7 jours (en dehors du niveau national), et chaque réclamation doit être notée par le Comité et communiquée à la Mairie et les niveaux supérieurs. L'ANAFIC a mis en place dans chaque Commune Rurale de la Guinée, un Comité de Gestion des Réclamations.

Le MGR au sein des collectivités locales comporte l'ensemble des principaux éléments indiqués ci-dessous.



Coûts du Mécanisme de Gestion des RECLAMATIONS
 Le coût de mise en œuvre du MGP s'élève 366 200 000 GNF/Préfecture.

G4. Mécanisme de suivi-évaluation

La supervision des activités est réalisée par l'Unité de Coordination du Projet (UCP en collaboration avec la Direction Nationale du Génie Rural (DNGR), la Direction Nationale des Routes Préfectorales (DRP), et l'Agence Guinéenne d'Évaluation Environnementale (AGEE).

G5. Coût des mesures environnementales et sociales

Le coût global des mesures pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux négatifs du sous-projet est estimé à six milliards sept millions cinq cent quatre-vingt-six mille deux cent vingt-sept virgule quatre (6 007 586 227,4) F Guinéen soit 696 172,91 Dollar) à la date du 04 avril 2024 dont les détails sont donnés dans le Tableau ci-dessous.

Tableau de Synthèse des coûts du PGES

Mesures environnementales et sociales	Montant total (GNF)	Responsable
Recrutement des Spécialistes en Environnement, Social et VBG avec de fortes compétences en HSE au sein de chaque entreprise des travaux	Pris en compte dans le DQE	PMCR
Mise en œuvre du PAR	2 969 963 451,4	PMCR
Mise en œuvre du MGP	366 200 000	PMCR

Obtention du permis de défrichement pour 282,928 hectares	857 782 056	Entreprises
Reboisement compensatoire pour 11236 arbres (majorés à 30% pieds comme mesure d'accompagnement, soit 3371 pieds comme mesure d'accompagnement)	Entreprise	Entreprises
Acquisition des EPI et EPC et panneaux de signalisation (gestion du trafic routier)	PMCR ; Entreprise	PMCR ; Entreprise
Suivi des composantes environnementales : eau, air et bruits	90 000 000	Comité de suivi environnemental
Mise en œuvre des mesures de surveillance, suivi et évaluation	500 000 000	CSEC
Sensibilisation des CSEC et des populations	483 000 000	PMCR
Séances de formation des CSEC sur la mise en œuvre du PGES	740 640 720	PMCR
Audit environnemental	PMCR	PMCR
Total général	6 007 586 227,4	

Source : BANI IC, Février – Mars 2023

Il faut préciser également que la plupart des coûts des mesures environnementales et sociales sont inclus généralement dans le marché de l'entreprise chargée des travaux.

EXECUTIVE SUMMARY

Project background and justification

The Rural Mobility and Connectivity Project (PMCR) essentially aims to reduce poverty, increase food security and improve the living conditions of rural populations by setting up a functional, sustainable and environmentally-friendly network of rural transport infrastructures in Guinea.

The PMCR is a logical continuation of the two national rural infrastructure projects (PNIR), the first from 1991 to 1996, the second from 2004 to 2013, financed from IDA resources and implemented to the satisfaction of all parties.

The Project Development Objective (PDO) is to improve and maintain road access in the project area for the benefit of rural populations. The concept of "rehabilitation" of rural tracks and roads within the framework of the PMCR essentially refers to work to improve the all-season practicability of sections of these rural tracks and roads, by upgrading 320 km of rural tracks and roads in the Labé, Pita, Dalaba and Dubréka prefectures.

The project components are :

Component 1: Rehabilitation of rural tracks and prefectural roads, and construction of small community facilities. This rehabilitation of rural tracks and prefectural roads concerns agricultural production areas and livestock domains.

Component 2: Capacity building for road maintenance and road safety.

Component 3: Project management.

Under Component 1, which covers the rehabilitation of rural tracks and prefectural roads, as well as the construction of small community facilities, the PMCR will open up agricultural production and livestock areas.

The sub-project covered by this Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) involves the rehabilitation of 29 rural tracks and 5 prefectural roads in the Labé, Pita, Dalaba and Dubréka prefectures.

In accordance with the Environmental and Social Management Framework, a screening was prepared. At the end of the environmental and social screening, the routes, with a total length of 320 km, were classified in category "B", indicating that the sub-project may be associated with significant environmental and social risks and impacts.

Consequently, an Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) is required under Guinean regulations and World Bank requirements.

A. OBJECTIVE OF THE MISSION

The aim of this mission is to carry out an Environmental and Social Impact Assessment of the rehabilitation work on 320 km of tracks and roads in the prefectures of Dubréka, Dalaba, Pita and Labé, in accordance with the provisions of the Environmental and Social Management Framework.

B. DESCRIPTION OF THE SUB-PROJECT

The sub-project to rehabilitate 320 km of rural tracks (10 m right-of-way) and prefectural

roads (15 m right-of-way), the subject of this study, covers the prefectures of Labé, Pita, Dalaba and Dubreka.

B1. Purpose of the sub-project

The aim of this rehabilitation is to facilitate access to basic socio-economic services in the prefectures of Labé, Pita, Dalaba and Dubréka.

B2. Sub-project sponsor

The promoter of the sub-project is the Ministry of Agriculture and Livestock through the Coordination Unit of the Rural Mobility and Connectivity sub-project (PMCR). It is the Project Owner. Delegated management of the roadworks is entrusted to the Direction Nationale du Génie Rurale (DNGR), with support from the Direction Nationale des Routes Préfectorales (DNRP).

B3. Geographical location of sub-project routes

The sub-project to rehabilitate 320 km of tracks and roads is located in the communes of Hafia, Kalan, Dalein, Popodara, Sangareha, Ley-Miro, Ninguelandé, Timbi-Madina, Timbi Tounni, Kankalabé, Kebaly, Koba, Ditinn, Khorira and Bady.

C. DESCRIPTION OF SUB-PROJECT ACTIVITIES

C1. Description of proposed layout technology

The description includes all the operations necessary for the proper execution of the various works: topography, geotechnical reconnaissance, site signage, compulsory installation of trafficdetour and concerns the following stages:

- Installation;
- Site preparation ;
- Earthworks ;
- Track work ;
- Sanitation and drainage works.

The right-of-way used in the sub-project for rural tracks is 10 meters, compared with 15 meters for Prefectoral roads.

C2. Description of the current state of the various sections

The choice to rehabilitate these 34 tracks is not accidental. They are all in a state of disrepair. Others are even in a very advanced state of disrepair.

C3. Description of sub-project activities

This sub-project consists of rehabilitating 34 tracks and roads with a total length of 320 km . The construction of a subgrade, a wearing course of lateritic gravel of varying thickness depending on the runway, lateral pits for longitudinal drainage and hydraulic structures for transverse drainage;

C4. Scope of work

The rehabilitation work will include :

- The rehabilitation work will include :
- Marking of total track and road widths of 10 m (rural tracks) and 15 m (prefectoral and national roads) including all structures, rolling surface, side pits, hydraulic structures and working/safety strip.
- Marking of the 2 m working/safety strip within the 10 m (rural tracks) and 15 m (prefectoral and national roads) widths. This working/safety strip will be used to store material and equipment belonging to the road builders and, if necessary, to take out loans for rehabilitation work.
- Construction of a subgrade, a wearing course of lateritic gravel of varying thickness

XXII

- depending on the runway, lateral pits for longitudinal drainage, hydraulic structures for transverse drainage;
- Installation of vertical road signs and speed bumps.
 - Installation of vertical signs and speed bumps;
 - The widening of the surface of 15 rural tracks (10 m outside built-up areas and 7 m inside built-up areas), including the creation of a safety strip;
 - Surface widening of 5 prefectural or national roads (15 m), including safety lane improvements.

C5. Duration of rehabilitation work on rural tracks and roads

The estimated duration of rehabilitation activities is 6 to 12 months. This period of work is planned so that the work only affects a maximum of one year's income/resources per PAP, and consequently compensation for this period is necessary.

C6. Main environmental and social issues related to the sub-project .

At the end of the field survey, which identified all the characteristics of the routes concerned by the sub-project in the four Prefectures, environmental and socio-economic issues were identified. These issues, to which significant attention will need to be paid during the execution of the work, include the following:

Biophysical environment

Issues related to proximity to watercourses and water tables. Watercourses over which drainage structures (culverts, scuppers) will be built must be protected from pollution or obstruction during construction;

Erosion and pollution issues. The Contractor must improve soil resistance and stabilize it to avoid or reduce the effects of erosion (itineraries). He must also provide a watertight area for machine and vehicle maintenance, as well as a storage area for hydrocarbon products to prevent soil pollution;

Issues relating to the destruction of flora and fauna. During construction work, massive destruction of vegetation must be avoided, and rational use of borrow areas must be ensured. Soil and drainage conditions must also be maintained, so that natural vegetation can quickly re-establish itself;

Human environment

Issues related to the proximity of socio-community infrastructures. Route rehabilitation work will disturb the tenants of these socio-community infrastructures (noise and dust pollution);

Issues relating to the loss of trees along the trails. Route rehabilitation work will result in the felling of trees along the edges of the routes;

Cultural and archaeological sites in the vicinity of runways. During clearing operations, there is a risk of desecration of places of worship and sacred sites, and destruction of cultural property. The contractor must take all necessary steps to respect religious and sacred sites in the vicinity of the work and not to damage them;

Road traffic issues. Route rehabilitation work will cause some disruption to road traffic on the various routes through the localities concerned.

D. POLICY, LEGAL AND INSTITUTIONAL FRAMEWORK APPLICABLE TO THE SUB-PROJECT

Comparison between the World Bank's OP4.01 and the Guinean Environmental Code's provisions on environmental assessment

OPs concerned by the sub-projec	Guinean legislation	OP/PB requirements	Comments	Proposals for differences
PO 4.01 "Environmental assessment	<p>Environmental and Social Assessment</p> <p>In accordance with Articles 82 and 83 of Ordinance No. 045/PRG/87 of May 28, 1987 on the Environmental Code of the Republic of Guinea and its implementing regulations, public or private investment projects likely to affect the environment must be subject to impact assessments. Compliance with reference environmental standards is mandatory. In the absence of national standards for a specific sub-project activity, the promoter and/or petitioner must refer to recognized international standards relating to the sub-project. In the event that several standards are available, the criteria for choosing the standards selected must be included in the study.</p>	<p><u>Environmental assessment</u></p> <p>The OP sets out the Borrower's responsibilities for assessing, managing and monitoring the environmental and social risks and impacts associated with each stage of a World Bank-supported sub-project. Indeed, environmental assessment is triggered if a sub-project is likely to experience potential (negative) environmental risks and impacts in its area of influence. OP4.01 makes it mandatory to carry out an Environmental Assessment (EA) of an operation financed by the World Bank.</p>	World Bank policy and Guinean legislation converge on OP/GP 4.01	NEANT
	<p>Environmental screening</p> <p>Decree No. 199/PRG/SGG/89 of November 8, 1989, issued in application of Articles 82 and 83 of the Environmental Code on environmental impact assessment, sets out the list of works, structures, developments or installations subject to the submission of an environmental impact assessment:</p> <p>Category A: high impact, subject to EIA Category B: medium impact, subject to impact statement Category C: low impact, subject to environmental impact statement</p> <p>However, there is no analysis and selection form for this categorization.</p>	<p>OP 4.01 classifies projects as follows:</p> <p>Category A: major negative impacts that are certain and irreversible Category B: Potential, reversible and manageable negative impacts Category C: insignificant negative impacts.</p>	Compliance between OP 4.01 and national legislation. However, there is a need to develop a screening form to achieve this categorization. This shortcoming in national legislation is already taken into account in the PMCR's CGES.	NEANT

OPs concerned by the sub-projec	Guinean legislation	OP/PB requirements	Comments	Proposals for differences
	<p>Public participation</p> <p>Ordinance N°045/PRG/87 of May 28, 1987 on the Environmental Code and Law L/2011/006/CNT of September 9, 2011 on the Mining Code of the Republic of Guinea, stipulate that public information and participation must be ensured during the environmental impact assessment process, in collaboration with the competent bodies of the administrative district and commune concerned. Consultations must also be carried out during the initial environmental and social analysis of sub-projects. Public information includes, in particular, one or more meetings to present the sub-project to local authorities, local communities, etc. These consultations will make it possible to identify the main issues and determine how the various concerns are to be taken into account in the Terms of Reference of the ESIA to be carried out. The results of the consultations will be incorporated into the ESIA report and made available to the public.</p>	<p>OP 4.01 states that for all Category A and B sub-projects, groups affected by the sub-project and local NGOs are consulted on the environmental aspects of the sub-project, and their views are taken into account. For Category A sub-projects, these groups are consulted on at least two occasions: a) shortly after the environmental screening and before the finalization of the EIA terms of reference; and b) once the EIA report sub-project has been drawn up. In addition, these groups are consulted throughout the execution of the sub-project, as and when required.</p>	<p>The provisions of national laws on public information are consistent with those of the Bank.</p>	<p>NEANT</p>

	<p>Information distribution</p> <p>The directive issued by the Bureau Guinéen d'Etudes et Evaluation Environnementale (October 2013), now known as the Agence Guinéenne d'Evaluation Environnementale (AGEE), reinforces Ordinance N°045/PRG/87 of May 28, 1987 on the Environmental Code and Law L/2011/006/CNT of September 9, 2011 on the Mining Code of the Republic of Guinea, which require projects to have impact assessments circulated to the institutions involved in their implementation.</p>	<p>OP 4.01 requires that the draft EIA (for Category A projects) or any separate EIA report (for Category B projects) be made available in the country and in the local language at a public place accessible to project-affected groups and local NGOs prior to appraisal. In addition, the World Bank will post the relevant reports on its website.</p>	<p>Mining and industrial companies and projects subject to ESIA comply with the provisions of these laws and the AGEE guidelines.</p>	<p>The present ESIA will be disseminated not only in Guinea, but also via the World Bank website. A workshop will also be organized to validate the present ESIA, prior to its dissemination.</p>
<p>OP 4.04 "Natural habitats"</p>	<p>N° 2018/0049/AN Portant code de protection de la faune sauvage et de réglementation de la chasse Title II: Protection of natural environments</p> <p>Section 2: Natural areas (Category Ib) Article 15: The following are strictly prohibited throughout natural zones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ all excavations, surveys, earthworks or constructions; ☞ any work intended to modify the appearance of the land or vegetation; ☞ water pollution; <p>any act likely to harm or disturb flora or fauna.</p>	<p>OP 4.04, Natural Habitats, does not allow the funding of projects that degrade or convert critical habitats. Natural sites are of particular interest and are important for the preservation of biological diversity or because of their ecological functions.</p>	<p>In the sub-project area, there are wetlands, protected areas and other fragile ecosystems that could be disturbed by the sub-project's activities and works. For this reason, this policy has been triggered within the framework of the sub-project, and specific measures will have to be taken to protect these ecologically sensitive areas.</p>	<p>World Bank policy and Guinean legislation converge on OP/GP 4.04</p>

E. PUBLIC STAKEHOLDER CONSULTATION

The various public consultations took place from February 20 to March 14, 2023, through collective information and discussion sessions with the technical departments and local residents of the sub-project.

At the public meetings, local people expressed their expectations, fears and satisfaction with the sub-project. In response to their concerns, the experts (socio-economic experts, the environmental expert, the wildlife expert, the gender expert, etc.) and the prefectural and communal authorities reassured the people and made recommendations to facilitate implementation of the sub-project in the various zones concerned.

At the end of the public consultations, the reactions of the various stakeholders revealed a general approval of the sub-project. Indeed, in the eyes of local stakeholders, the sub-project presents major advantages for the populations of the localities concerned, the most important of which are :

- improving conditions for the movement of goods and people;
- time savings when travelling on rehabilitated routes;
- improving living conditions.

However, even if we note a high level of expectation on the part of the populations likely to benefit from the sub-project and its anticipated opportunities, a few concerns linked to the question of the census of people likely to be impacted by the sub-project (crops, buildings, forest trees, etc.) and the taking into account of borrowed areas in the compensation and regeneration process were noted in the above tables. We also noted a number of grievances raised by local residents. In this respect, the PMCR would benefit from developing information, communication and awareness-raising strategies to capitalize on and reinforce the positive attitude of local people towards the sub-project, in order to ensure their greater support for it.

F. ACTIVITIES GENERATING THE SUB-PROJECT'S ENVIRONMENTAL AND SOCIAL IMPACTS

Table of impact-causing activities by work phase

SUB-PROJECT PHASES	ACTIVITIES
Preparatory	<ul style="list-style-type: none">- setting up the base camp;- site transport and installation (bringing in machinery, equipment, etc.);- freeing up the road right-of-way (relocation of economic activities);- opening up borrow/carrying areas (clearing undergrowth);- clearing the right-of-way for the section;- recruitment of manpower/employees;- the presence of the company's workforce and personnel;- development of bypasses;- layout of storage areas- storage of fuels and lubricants ;

Building and folding	<p>Construction</p> <ul style="list-style-type: none"> - the presence of manpower; - demolition and construction of crossing structures/art ; - solid and liquid waste management; - exploitation of borrow pits, quarries and water ; - earthworks (cuttings and fills); - laying the covering; - purchase and transport of equipment, personnel and workers; - staff presence and activities - demolition and construction of hydraulic structures - circulation of machinery, trucks and site vehicles
SUB-PROJECT PHASES	ACTIVITIES
	<ul style="list-style-type: none"> - road surface - operation of living quarters and fixed installations; - network relocation;Withdrawal - closure of the base; - demobilization (removal and storage of equipment, dismantling anddismantling); - restoration of borrowed areas.
Plant operation and maintenance	<ul style="list-style-type: none"> - periodic maintenance work on structures; - regular clearing and cleaning of rights-of-way; - the movement of goods (agricultural products, livestock production, etc.)and people.

The tables below summarize the positive and negative impacts of the sub-project.

Table Summary of positive impacts of the sub-project

Phases	Activities	Positive impacts
Preparation	<ul style="list-style-type: none"> - Economical - Jobs - Foncière 	<ul style="list-style-type: none"> - income-generating activities ; - job creation ; - payment of customary purge fees by the developer,
Construction	<ul style="list-style-type: none"> - Jobs - Economic and commercial 	<ul style="list-style-type: none"> - Increase consumption of local products; - Prioritize support for young people and women in income-generating activities; - Provide eating and rest areas for workers and other siteemployees.
Operation	<ul style="list-style-type: none"> - Mobility - Agricultural production - Living and health - Socio-economic - Transport - Infrastructure access - Intervention capacity of services and NGOs - Landscape and soil 	<ul style="list-style-type: none"> - Improving mobility in the area ; - Facilitating the evacuation of agricultural produce; - Improving the quality of life ; - Improving transport conditions and reducing post-harvestlosses; - Facilitating access to social services and socio-economicequipment and infrastructure; - Creating jobs and combating rural exodus;

Table summarizing the significant negative impacts of the sub-project

Environmental components	Potential Negative Impacts
Preparation and construction phase	
Air	Air pollution from dust and exhaust gases
Water	Pollution of surface and ground water, presence of water-borne diseases
Floors	Increased erosion and soil degradation during construction work
Vegetation/fauna	Reduction or destruction of vegetation cover following deforestationAnimals roaming to remote areas

Microclimate	Modification of the area's microclimate and reduction in the sites' capacity to purify the air by absorbing carbon dioxide and releasing oxygen (photosynthesis).
Noise pollution	Use of construction equipment and machinery
Visual landscape	Modification of the visual aspect of the current environment
Human environment	Development of diseases in populations and workers
Environmental components	Potential Negative Impacts
	Disruption to the mobility of goods and people when crossing built-up areas
	Pollution and nuisance to the local population caused by construction site activities
	Social conflicts between local populations and site workers
	Loss of assets, sources of socio-economic income
	EAS/HS risks
	Landscape degradation and visual pollution during construction
Operating phase	
Air	Air pollution from dust and exhaust gases Air pollution of low intensity, local extent and long duration
Water	Pollution of surface and ground water, presence of water-borne diseases
Floors	Risk of leakage and accidental or deliberate release of hydrocarbons and used oil during maintenance of facilities
Vegetation/fauna	Reduction or destruction of vegetation cover following deforestation Animals roaming to remote areas
Noise pollution	Transport and maintenance operations may affect the immediate acoustic environment
Human environment	Air pollution from traffic and increased greenhouse gas emissions Lack of maintenance or transformation of the network at the waste collection site can lead to risks of contamination, vandalism or fraud on the network, and thus a return to its original state. Accidents caused by increasing numbers of vehicles, speeding and disregard for traffic regulations

G. ENVIRONMENTAL AND SOCIAL MANAGEMENT PLAN

The ESMP aims to ensure the effectiveness and sustainability of the measures envisaged to reduce potential nuisances, prevent and manage accidental pollution and maximize positive impacts. The ESMP is a set of actions and procedures designed to guarantee :

- ☞ Compliance of the sub-project with environmental protection requirements;
- ☞ Preserving public health and quality of life;
- ☞ Rational use of natural resources ;
- ☞ Safety of sub-project participants;
- ☞ Safety and sustainability.

G1. Mitigation, compensation and enhancement measures

The following table highlights mitigation, compensation and enhancement measures.

Sub-project phases	Elements that may be affected	Potential positive and negative impacts	Mitigation, compensation and/or enhancement measures
Potential positive impacts			
Preparation and construction	House and land owners	Business opportunities for homeowners and landowners on loansites	Fair and equitable payment of rental costs
	Women creating economic activities in the informal sector	Circumstantial development of income-generating activities in the informal sector	<ul style="list-style-type: none"> • Building the capacity of women and young people ; • Support women and young people in creating income-generating activities; • Raising public awareness of good farming practices for greater productivity • Prioritize support for young people and women in income-generating activities; • Provide eating and rest areas for workers and other site employees.
	Unemployed people	Job creation	<ul style="list-style-type: none"> • Give priority to recruiting local workers, including women and young people
	Landowners	Unavoidable expropriation of land	<ul style="list-style-type: none"> • Payment of customary purging fees by the developer, • Paying fair and equitable compensation
Operation	Agricultural producers in the sub-project areas	Easier marketing of their agricultural produce and creation of new economic activities	<ul style="list-style-type: none"> • Strengthening the capacities of women and young people ; • Raising community awareness to improve productivity
	The populations of the sub-project areas	Facilitating traffic flow	<ul style="list-style-type: none"> • Follow-up and maintenance of trails; • Involve the public in road maintenance activities; • Raising community awareness of road maintenance • Raising user awareness
	The people	Improving the living environment	<ul style="list-style-type: none"> • Inform and raise awareness among households about the importance of track rehabilitation; • Ensure frequent maintenance of installations; • Improving access and maintaining road infrastructures • Raising community awareness to improve productivity
Potential negative impacts			
Preparation and construction	Air quality	Alteration of air quality by dust and exhaust gases	<ul style="list-style-type: none"> • Maintaining machinery in good working order; • 20 Km/h speed limit for work vehicles; • Regular watering of backfill to prevent dust; at least three (3) times a day; • Carry out technical inspections of trucks, machinery and site equipment; • Trucks transporting building materials and rubble must be tarpaulin-covered to prevent soil particles from spreading on the runways. • Require contractors to cover all trucks transporting construction materials
Sub-project phases	Elements that may be affected	Potential positive and negative impacts	Mitigation, compensation and/or enhancement measures
			<ul style="list-style-type: none"> • Limit the speed of machinery/trucks involved in the project to 20 km/h when crossing unpaved roads; Carry out technical inspections of trucks, machinery and site equipment;

	Soil degradation	Soil degradation and pollution risks	<ul style="list-style-type: none"> Restoring disturbed sites ; Avoid opening quarry sites everywhere Install a watertight platform for oil and hydrocarbon management Appropriate management of solid and liquid waste generated on construction sites. Keep machinery in good working order during work to avoid accidental hydrocarbon leaks.
	Loss of vegetation cover	Tree cutting	<ul style="list-style-type: none"> Limit tree cutting to 11236 feet; Compensatory reforestation of 282.928 ha with local authorities; Designing borrow lanes
	Fauna	Destruction of small wildlife habitat	<ul style="list-style-type: none"> Informing and raising awareness among workers
	Health and safety of workers and populations	Health and safety for workers and the general public (Risk of accident and injury, Risk of respiratory diseases, Risks of sexually transmitted infections)	<ul style="list-style-type: none"> Raising workers' awareness of potential impacts before work begins; Training and awareness-raising in occupational health and safety and first aid; Providing workers with appropriate PPE and making it compulsory for them to wear it; A first-aid kit is made available to construction sites and vehicles; Installation of signs and safety instructions ; Carry out medical examinations for new hires and periodically for different positions; Raising awareness of respiratory and sexually transmitted diseases
		EAS/HS risk	<ul style="list-style-type: none"> Develop an STD/STI and HIV/AIDS prevention plan for the construction phase; Information, education and communication (IEC) sessions for the general public on the harmful effects of STDs/STIs and HIV/AIDS; Raise awareness among workers and the general public, including women and girls, about STDs/STIs and HIV/AIDS, and even about communicable diseases and narcotics; Provide staff with condoms and appropriate protective equipment; Also train workers on the PGM and EAS/HS as well as EAS/HS in general and the Code of Conduct; Disseminate the codes of conduct (including visual illustrations such as posters) and discuss them with employees and local communities in a language they can understand; In the event of EAS/HS complaints, ensure that the survivor can access holistic care services (medical, psychosocial, legal) if she so wishes; Organize radio programs on the code of conduct for women and girls, involving boys and girls, particularly in rural areas, in the different districts of Labé, Pita, Dalaba and Dubréka.

Sub-project phases	Elements that may be affected	Potential positive and negative impacts	Mitigation, compensation and/or enhancement measures
			<ul style="list-style-type: none"> • Ensure that the requirements of the code of conduct are well understood by the signatories, that they are signed by all workers and that regular training is conducted to ensure that all workers understand its content;
	Noise pollution	Noise and inconvenience caused by preparation and construction activities	<ul style="list-style-type: none"> • Speed limits, • Maintaining vehicles in good condition, • Avoid leaving the engine running unnecessarily. Use machines that emit less noise • Avoid unnecessary honking, • Respect the regulatory work hours • Equip workers with PPE (e.g. ear muffs) and ensure that they are worn.
	Landscape modification	Changes in the visual quality of the landscape	<ul style="list-style-type: none"> • Restore rights-of-way to their original state if disturbed during construction • Delimiting and respecting work areas
	Residents' traffic	Temporary access restrictions to fields and homes	<ul style="list-style-type: none"> • Create pedestrian and vehicle crossing slabs, especially at intersections, schools and mosques • Systematically close trenches after installation;
	Disruption of economic activities	Risk of disruption to economic activities	<ul style="list-style-type: none"> • Informing and raising awareness among PAPs and the general public • Compensate all persons affected by the sub-project in accordance with the provisions of the RAP • Set up a claims/complaints management mechanism that is also sensitive to EAS/HS • Rehabilitate or compensate people whose economic activities are affected by the subproject during construction.
Site withdrawal	Air quality	Alteration of air quality by dust and exhaust gases	<ul style="list-style-type: none"> • Maintaining machinery in good working order; • Speed limits for work vehicles; • Regular watering of backfill to prevent dust build-up.
	Soil pollution	Deterioration of soil texture and pollution risks	<ul style="list-style-type: none"> • Restoring disturbed sites ; • Install a watertight platform for oil and hydrocarbon management • Appropriate management of solid and liquid waste generated on construction sites. • Keep machinery in good working order during work to avoid accidental hydrocarbon leaks.
	Health and safety of workers and populations	Health and safety for workers and the general public (Risk of accident and injury, Risk of respiratory diseases, Risks of sexually transmitted infections)	<ul style="list-style-type: none"> • Worker awareness of potential impacts before work begins; • Training and awareness-raising in occupational health and safety and first aid; • Providing workers with appropriate PPE and making it compulsory for them to wear it; • A first-aid kit is made available to construction sites and vehicles; • Installation of signs and safety instructions ; • Carry out medical examinations for new hires and periodically for different positions; • Raising awareness of respiratory and sexually transmitted diseases

			<ul style="list-style-type: none"> • Take care of the health of site personnel • Demand the recruitment of a health and safety manager within the company;
Operating	Air quality	Alteration of air quality by suspended particles (dust and gaseous emissions from rolling stock)	<ul style="list-style-type: none"> • Set up a user awareness committee; • Encourage carriers to maintain their rolling stock; • Require the presence of technical data sheets for transport vehicles.
	Soil degradation	Modification of soil structure Exposure to wind and water erosion	<ul style="list-style-type: none"> • Maintain vehicles assigned to runway maintenance; • Encourage carriers to maintain their rolling stock; • Require the presence of technical data sheets for transport vehicles; • Monitor the condition of runways and their level of deterioration
	Human environment	Deterioration of the living environment	<ul style="list-style-type: none"> • Maintain vehicles in good condition; • Avoid running the engine unnecessarily when parked; • Use equipment that emits less noise; • Avoid unnecessary honking near villages. • Restoring the soil after rehabilitation work

G2. Capacity-building for players

Interviews with the various players involved in implementing the ESMP revealed a need for capacity-building to enable them to fulfill their mission properly, not forgetting information and awareness-raising sessions for the various players.

G3. Complaints Management Mechanism (CMM)

It is envisaged that a local NGO will be recruited to mobilize the Complaints Management Mechanism and develop procedures for managing EAS/HS complaints and operationalizing the action plan.

Types of claims and disputes that may arise

During the implementation of the sub-project, claims and conflicts may arise. These claims may be caused by various situations, including :

- Destruction of plantations and property ;
- Errors in the identification and valuation of assets, usage zones, etc. ;
- Disagreement over the boundaries of parcels/zones of use, either between the affected person and the expropriation agency, or between two neighbors;
- Conflict over ownership of a property (two or more affected persons/villages claim to be the owner of a certain property);
- Disagreement over the valuation of a parcel/use area or other property ;
- Inheritances, divorces and other family problems, causing disputes between heirs or family members over property or parts of property or other assets;
- Cases of sexual relations between workers and other people's wives ;
- Desecration/destruction of sacred sites;
- Non-respect of habits and customs;
- Conflict between contractor and staff, or between staff and local populations;
- Destruction of water pipes
- etc.

All complaints will have to be recorded and resolved. Claims registration

At the level of each Communes Rurales, a Comité Local de Gestion des Réclamations et Requêtes will be set up in accordance with the Agence National de Financement des Collectivités Locales (ANAFIC) and commonly referred to as CGR. Anyone who feels aggrieved has several channels and different formats for submitting claims, e.g. a claims box, the telephone, letters, through a trusted person, at community assemblies, etc.

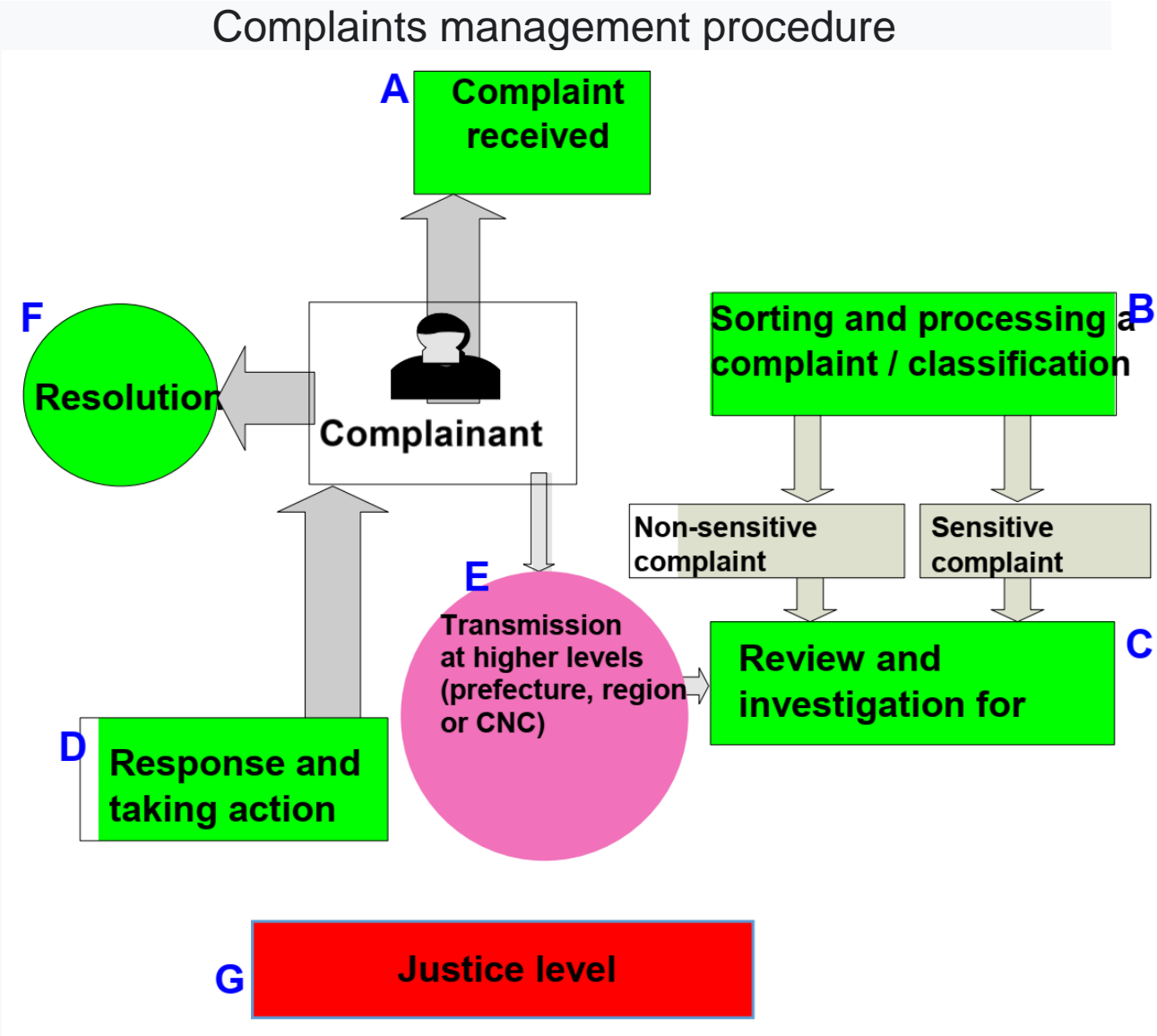
Amicable resolution mechanism

Anyone who feels aggrieved by the assessment/compensation process should submit a request to the local Claims Management Committee (CGR), which will analyze the facts and reach a decision.

Claims management mechanism

Each level of the MGP must respond to the complaint within 7 days (apart from the national level), and each complaint must be noted by the Committee and communicated to the Mairie and higher levels. ANAFIC has set up a Complaints Management Committee in each of Guinea's rural communes.

The RMM in local authorities includes all the main elements listed below.



Costs of the Complaints Mechanism
 The cost of implementing the MGP is 366,200,000 GNF/Prefecture.

G4. Monitoring and evaluation mechanism

Activities are supervised by the Project Coordination Unit (UCP) in collaboration with the Direction Nationale du Génie Rural (DNGR), the Direction Nationale des Routes Préfectorales (DRP), and the Agence Guinéenne d'Evaluation Environnementale (AGEE).

G5. Cost of environmental and social measures

The overall cost of measures to mitigate the negative environmental and social impacts of the sub-project is estimated at six billion seven million five hundred and eighty-six thousand two hundred and twenty-seven point four (6,007,586,227.4) Guinean francs (696,172.91 dollars) as at April 04, 2024, details of which are given in the table below.

Summary table of ESMP costs

Environmental and social measures	Total amount (GNF)	Manager
Recruitment of Environmental, Social and GBV Specialists with strong HSE skills within each works company	Taken into account in the DQE	PMCR
RAP implementation	2 969 963 451,4	PMCR
MGP implementation	366 200 000	PMCR
Clearing permit obtained for 282.928 hectares	857 782 056	Companies
Compensatory reforestation for 11236 trees (increased to 30% as an accompanying measure, i.e. 3371 trees as an accompanying measure)	Company	Companies
Acquisition of PPE and EPC and traffic signs (road traffic management)	PMCR; Company	PMCR; Company
Monitoring environmental components: water, air and noise	90 000 000	Environmental Monitoring Committee
Implementation of monitoring, follow-up and evaluation measures	500 000 000	CSEC
Raising awareness among CSECs and the general public	483 000 000	PMCR
CSEC training sessions on ESMP implementation	740 640 720	PMCR
Environmental audit	PMCR	PMCR
Grand total	6 007 586 227,4	

Source: BANI IC, February - March 2023

It should also be pointed out that most of the costs of environmental and social measures are generally included in the contract with the company in charge of the work.