

RAPPORT 23

Plan de gestion du trafic routier

Projet Simandou de Rio Tinto

Rio Tinto Simfer

Immeuble Cocotier
Coleah Route Niger
Commune de Matam
BP848, Conakry
République de Guinée

Plan de gestion du trafic routier

I-SZ-6370-H-PLN-00021

APPROBATIONS			
DOCUMENT NUMÉRO :		I-SZ-6370-H-PLN-00021	
RÉVISION :		STATUT : Incorporation des conditions CTAE	
Statut	Nom	Poste	Signature
Auteur			
Révisé			
Approuvé			

Revision History					
Rév	Date	Commentaires	Auteur	Révisé	Approuvé
	30 avril 2024	Incorporation des conditions CTAE			
	30 juin 2023	Émis avec EIES			

TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction	1
1.1	Objectif et champ d'application	1
1.2	Relations avec d'autres plans de gestion.....	1
1.3	Normes du Projet	2
1.3.1	Normes de Rio Tinto.....	2
1.3.2	Normes de la Société financière internationale (SFI), 2012.....	2
1.4	Engagements de l'EIES.....	7
2	Conformité et parties prenantes.....	8
2.1	Objectifs.....	8
2.2	Installations et opérations de transport.....	8
2.2.1	Itinéraires logistiques	8
2.2.2	Routes d'accès aux mines pour les équipements mobiles lourds et légers	10
2.2.3	Route de construction de l'embranchement ferroviaire.....	10
2.2.4	Traversées de l'embranchement ferroviaire	10
2.3	Principaux indicateurs de performance	11
2.4	Évaluation des risques.....	12
3	Plan des mesures d'atténuation.....	13
3.1	Accès au site du Projet	13
3.2	Conception des embranchements routiers et ferroviaire	14
3.3	Itinéraires du trafic et gestion des déplacements	14
3.4	Transport des employés	16
3.5	Droit de passage	16
3.6	Limites de vitesse	17
3.7	Stationnement.....	17
3.8	Protocole de communication	17
3.9	Bruit de la circulation	17
3.10	Poussières et émissions des véhicules	18
3.11	Santé et sécurité.....	19
3.12	Prévention des accidents.....	20
3.12.1	Concepts généraux.....	20
3.12.2	Transport et déchargement de matériaux	21
3.12.3	Distance de sécurité	21
3.12.4	Véhicules d'accompagnement	21
3.12.5	Conduite des conducteurs.....	21
3.12.6	Fatigue du conducteur	22
3.12.7	Interactions avec la faune	22
3.13	Réponse aux incidents et aux situations d'urgence	22
3.14	Enquête sur les incidents et gestion des plaintes.....	23
3.15	Caractéristiques techniques, entretien et inspection des véhicules.....	23
3.15.1	Caractéristiques techniques des véhicules.....	23
3.15.2	Inspections et entretien des véhicules et des équipements	24

4	Rôles et responsabilités.....	26
4.1	Résumé des rôles et responsabilités	26
4.2	Formation	27
4.3	Renforcement des capacités	27
5	Suivi et rapports.....	28
5.1	Programme de suivi de la gestion du trafic	28
5.2	Rapports et archivage.....	28
6	Contrôles et actions correctives.....	30
6.1	Gestion du changement	30
6.2	Évaluation de la conformité et mesures correctives	30
6.3	Examen de l'efficacité du Plan et révisions	30
7	La période d'exécution et le coût.....	31
8	Références	32

FIGURES

Figure 2.1	Routes logistiques pour la construction.....	9
------------	--	---

ABRÉVIATIONS

le projet	Projet Simandou de Rio Tinto – Composantes mine et embranchement ferroviaire
CPS	Communautés et performances sociales
HMV	Véhicule lourd
IVMS	Systèmes de surveillance embarqués
LMV	Véhicule léger
NBRF	Niveau le plus bas raisonnablement faisable
Non-TMD	Non-Transportant des marchandises dangereuses
SSE	Santé, sécurité, environnement
TMD	Transportant des marchandises dangereuses

1 Introduction

1.1 Objectif et champ d'application

Ce Plan de gestion du trafic routier (PGT) a été préparé pour la construction et l'exploitation du projet de mine et d'embranchement ferroviaire Simandou de Rio Tinto Simfer (le Projet). Le Projet consiste en l'exploitation à ciel ouvert d'un gisement de minerai de fer à haute teneur (Ouéléba), ainsi qu'en la construction et l'utilisation d'un embranchement ferroviaire d'environ 70 km de long. Le gisement est situé dans les blocs 3 et 4 de la concession minière de la chaîne de montagnes de Simandou, dans la région de Nzérékoré, en Guinée. Le minerai extrait sera transporté depuis la mine par l'embranchement ferroviaire qui se connecte au chemin de fer trans-guinéen menant à un port situé dans la préfecture de Forécariah en Guinée maritime.

Ce PGT présente le cadre général de la gestion du trafic et s'applique aux activités suivantes liées au trafic :

- Transport de personnes, d'équipements et de matériaux vers et depuis le Projet en utilisant le réseau routier existant du pays
- Trafic routier dans la zone minière
- Accès routier le long de l'embranchement ferroviaire pendant la construction et pour la maintenance opérationnelle
- Passages de véhicules, de piétons et de bétail sur l'embranchement ferroviaire pendant la construction et pendant l'exploitation

Les détails spécifiques de la gestion du trafic pour le Projet seront documentés dans les procédures opérationnelles standard (POS) et les protocoles spécifiques aux activités applicables qui seront préparés pendant la phase de construction et d'exploitation du Projet.

1.2 Relations avec d'autres plans de gestion

Ce PGT a été préparé en tant que document autonome, mais il constitue une partie d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) plus vaste pour le Projet.

La relation avec d'autres plans de gestion est présentée dans le tableau 1.1. Le plan tient compte des interactions entre les véhicules et les piétons et l'embranchement ferroviaire. La sécurité de l'exploitation du chemin de fer sera abordée ailleurs.

Tableau 1.1 Autres plans de gestion en rapport avec la gestion du trafic

Plan de gestion référencé	Informations pertinentes / Mise en œuvre
Critères de conception environnementaux et sociaux	Fournit des critères de conception et d'implantation pour l'infrastructure de la mine et l'embranchement ferroviaire, y compris le maintien d'une distance de sécurité entre le chemin de fer et les routes d'accès existantes ou les chemins piétonniers, les bâtiments, les structures et les établissements, ainsi que la mise en place de passages à niveau et de passages pour les piétons et la faune.
Plan de gestion de la qualité de l'air, du bruit, des vibrations et des explosions	Décrit les mesures d'atténuation associées aux activités liées au trafic du Projet susceptibles d'avoir des incidences sur la qualité de l'air, le bruit et les vibrations.
Procédure de règlement des doléances	Prévoit une procédure formalisée pour gérer les griefs découlant du Projet, y compris les préoccupations liées au trafic, et pour minimiser les risques sociaux.
Plan d'implication des parties prenantes	Définit l'approche du Projet en matière d'interaction ouverte et transparente avec les différents groupes de parties prenantes, conformément aux normes du Projet.

Plan de gestion référencé	Informations pertinentes / Mise en œuvre
Plan de gestion de la santé et de la sécurité des communautés	Décrit les mesures qui seront prises pour réduire les impacts du Projet sur la santé et la sécurité des communautés locales.
Plan de gestion des gaz à effet de serre (GES) et de l'efficacité énergétique	Décrit les exigences en matière de gestion et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre.

1.3 Normes du Projet

Rio Tinto Simfer s'engage à respecter les conventions relatives au Projet, les exigences réglementaires guinéennes et les meilleures pratiques internationales pour la construction, l'exploitation et la fermeture du Projet.

1.3.1 Normes de Rio Tinto

Rio Tinto a mis en œuvre la norme de groupe C3 Véhicules et conduite (Rio Tinto, 2015). Cette norme s'applique aux employés et aux sous-traitants travaillant dans toutes les unités commerciales de Rio Tinto et dans les exploitations gérées, à tous les stades de leur cycle de vie, de l'exploration à la fermeture. Il s'applique à tous les véhicules appartenant à Rio Tinto ou à ses sous-traitants et utilisés dans le cadre des activités de Rio Tinto ou hors site à des fins commerciales.

L'objectif de cette norme de groupe est de prévenir les blessures et les décès dans les cas suivants :

- Interactions entre véhicules
- Interactions entre piétons et véhicules
- Incidents impliquant un seul véhicule

Cette norme inclut les exigences suivantes :

- Chaque opération doit faire l'objet d'un plan de gestion du trafic approuvé.
- Toutes les activités des véhicules doivent faire l'objet d'une évaluation des risques afin de déterminer le potentiel d'interaction entre les véhicules, les véhicules et les piétons, les véhicules et l'exploitation des voies ferrées, et des contrôles doivent être mis en œuvre pour éviter tout contact involontaire.
- Chaque opération doit faire l'objet d'une procédure de gestion des déplacements fondée sur les risques.
- Le conducteur et tous les passagers doivent porter la ceinture de sécurité, le cas échéant, à tout moment.
- Lors de la conduite d'un véhicule, les téléphones mobiles et autres appareils électroniques portables, qu'ils soient ou non en mains libres, ne doivent être utilisés par le conducteur que lorsque le véhicule est à l'arrêt et dans un endroit sûr.
- Il doit exister un processus basé sur le risque pour tester périodiquement l'efficacité des systèmes de freinage.
- Toutes les personnes appelées à conduire des véhicules doivent être compétentes et autorisées à conduire ces véhicules.
- Il doit exister un processus de réévaluation des compétences à une fréquence dérivée d'une évaluation des risques appropriée pour chaque type de véhicule/équipement.

1.3.2 Normes de la Société financière internationale (SFI), 2012

Rio Tinto Simfer mettra en œuvre le Projet conformément aux normes de performance de la SFI sur la durabilité sociale et environnementale (SFI, 2012) et aux autres directives applicables de la SFI.

La norme de performance 1 de la SFI (Évaluation et gestion des risques et des impacts environnementaux et sociaux) exige l'identification et l'évaluation des risques et des impacts environnementaux et sociaux d'un projet et l'adoption

d'une hiérarchie d'atténuation afin d'éviter, de minimiser ou de compenser les risques et les impacts. Elle exige que l'évaluation des risques et des incidences du Projet couvre les installations connexes telles que les voies ferrées, les routes, les lignes de transmission, les pipelines, les services publics, les entrepôts et les terminaux logistiques qui n'auraient peut-être pas été construits ou agrandis si le Projet n'existait pas et sans lesquels le Projet ne serait pas viable.

Le critère de performance 3 de la SFI (efficacité des ressources et prévention de la pollution) encourage la mise en œuvre de stratégies de prévention de la pollution et définit une approche de l'efficacité des ressources et de la prévention/du contrôle de la pollution au niveau du Projet, conformément aux technologies et pratiques diffusées à l'échelle internationale.

Le critère de performance 4 de la SFI (santé, sécurité et sûreté des communautés) reconnaît que les activités, les équipements et les infrastructures du Projet peuvent accroître l'exposition des communautés aux risques et aux impacts. À ce titre, elle exige que la conception, la construction, l'exploitation et le déclassement des éléments structurels ou des composants du Projet soient conformes aux bonnes pratiques industrielles internationales (GIIP) et tiennent compte des risques pour la sécurité des tiers ou des communautés affectées par le Projet (CAP).

En outre, les lignes directrices générales de la SFI sur l'environnement, la santé et la sécurité () (SFI, 2007a), les lignes directrices sur l'environnement, la santé et la sécurité dans le secteur minier (SFI, 2007b), les lignes directrices sur l'environnement, la santé et la sécurité dans le secteur ferroviaire (SFI, 2007c), les lignes directrices sur l'environnement, la santé et la sécurité dans le secteur de l'extraction des matériaux de construction (SFI, 2007d), les lignes directrices sur l'environnement, la santé et la sécurité concernant les émissions atmosphériques et la qualité de l'air ambiant (SFI, 2007e) et les lignes directrices sur l'environnement, la santé et la sécurité concernant les routes à péage (SFI, 2007f) énoncent diverses recommandations en matière de gestion du trafic. Les principales recommandations de l'ensemble des lignes directrices de la SFI concernant la gestion du trafic et du bruit, des vibrations et des émissions induits par le trafic sont résumées dans le tableau 1.2.

Tableau 1.2 Recommandations de la SFI sur la gestion du trafic

Ligne directrice de la SFI	Sujet / Aspect	Exigences / Recommandations
Directives générales en matière d'ESS (SFI, 2007a)	Prévention et contrôle du bruit	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire, dans la mesure du possible, l'acheminement du trafic du Projet à travers les zones communautaires. • Mettre en place un mécanisme d'enregistrement et de traitement des plaintes.
	Conduite de véhicules de chantier et sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Établir les droits de passage, les limites de vitesse sur le site, les exigences en matière d'inspection des véhicules, les règles d'exploitation et les procédures (par exemple l'interdiction l'utilisation des chariots élévateurs dont les fourches sont en position baESS), et le contrôle des schémas ou de la direction de la circulation. • Limiter la circulation des véhicules de livraison et des véhicules privés à des itinéraires et à des zones définis, en privilégiant, le cas échéant, la circulation à sens unique. • Former les conducteurs de véhicules à l'utilisation sûre de véhicules spécialisés tels que les chariots élévateurs, y compris le chargement et le déchargement en toute sécurité, les limites de charge.

Ligne directrice de la SFI	Sujet / Aspect	Exigences / Recommandations
	Transports publics routiers et sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Adopter les meilleures pratiques en matière de sécurité des transports dans tous les aspects des opérations du Projet, dans le but de prévenir les accidents de la circulation et de minimiser les blessures subies par le personnel du Projet et le public. Les mesures devraient en particulier : <ul style="list-style-type: none"> ○ Mettre l'accent sur les aspects de sécurité auprès des conducteurs ○ Améliorer les compétences de conduite et exiger un permis de conduire ○ Fixer des limites à la durée des trajets et organiser la rotation des conducteurs afin d'éviter une fatigue excessive ○ Éviter les itinéraires et les horaires de la journée dangereux pour limiter le risque d'accident ○ Utiliser des dispositifs de contrôle de la vitesse (régulateurs) sur les camions et de surveillance à distance des actions du conducteur • Entretien régulièrement les véhicules et utiliser des pièces approuvées par le fabricant afin de minimiser les accidents potentiellement graves causés par un dysfonctionnement ou une défaillance prématurée de l'équipement. • Minimiser l'interaction des piétons avec les véhicules de construction. • Collaborer avec les communautés locales et les autorités responsables pour améliorer la signalisation, la visibilité et la sécurité générale des routes, en particulier sur les tronçons situés à proximité des écoles ou d'autres lieux où des enfants peuvent être présents. Collaborer avec les communautés locales pour l'éducation à la sécurité routière et piétonnière (par exemple les campagnes d'éducation scolaire). • Se coordonner avec les intervenants en cas d'urgence pour s'assurer que les premiers soins appropriés soient fournis en cas d'accident. • Réduire les distances de transport en plaçant les installations associées, telles que les camps de travailleurs, à proximité des sites du Projet et en organisant le transport des travailleurs par bus afin de minimiser le trafic externe. • Utiliser des mesures de contrôle de la circulation sûres, y compris des panneaux de signalisation et des avertisseurs pour signaler les conditions dangereuses. • Éviter ou minimiser les transports du Projet à travers les zones communautaires.
	Machines mobiles / Exploitation EML	<ul style="list-style-type: none"> • Planification et séparation de la circulation des véhicules, de l'utilisation des machines et des zones piétonnes, et contrôle de la circulation des véhicules par l'utilisation de voies de circulation à sens unique, l'établissement de limites de vitesse et la présence sur le site de signaleurs formés portant des gilets de haute visibilité ou des vêtements extérieurs pour diriger la circulation. • Les équipements mobiles doivent être équipés d'alarmes de secours audibles.
Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires pour l'exploitation minière (SFI, 2007b)	Émissions atmosphériques et bruit	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les schémas de circulation et réduire les vitesses de déplacement pour minimiser les émissions de poussières. • Les émissions sonores doivent être minimisées et contrôlées par l'application de techniques qui peuvent inclure l'optimisation de l'acheminement du trafic interne, en particulier pour minimiser les besoins de recul des véhicules (en réduisant le bruit de l'alarme de recul) et pour maximiser les distances par rapport aux récepteurs sensibles les plus proches.
	Machines mobiles / Exploitation EML	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser des équipements / machines mobiles équipés de champs de vision améliorés pour l'opérateur afin de limiter les accidents de la circulation. • Utilisez des marquages réfléchissants sur les structures, les carrefours et les autres zones présentant un risque d'accident. • Utiliser un éclairage approprié pour les zones de travail immédiates des équipements/machines qui tournent et reculent fréquemment. • Installer des barrières de sécurité dans les endroits à haut risque des routes intérieures et des couloirs de transport.

Ligne directrice de la SFI	Sujet / Aspect	Exigences / Recommandations
Lignes directrices d'ESS pour les chemins de fer (SFI, 2007c)	Émissions atmosphériques, bruit et vibrations	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des mesures visant à limiter au maximum l'exposition des membres de l'équipage au bruit des locomotives, du matériel roulant et des machines, ainsi qu'aux chocs et/ou vibrations mécaniques répétitifs importants, y compris : <ul style="list-style-type: none"> ○ Utilisation de systèmes de climatisation pour maintenir la température de la cabine et fournir de l'air frais afin que les fenêtres puissent rester fermées, limitant ainsi le vent et le bruit extérieur ○ Installation de systèmes actifs d'annulation du bruit ○ Utilisation d'équipements de protection individuelle (EPI) si les mesures d'ingénierie ne sont pas réalisables ou adéquates pour réduire les niveaux de bruit ○ Utilisation d'amortisseurs au niveau de l'axe du siège pour réduire les vibrations subies par l'opérateur ○ Installation de systèmes de contrôle actif des vibrations pour la suspension des locomotives, les cabines ou les sièges, si nécessaire pour se conformer aux normes et lignes directrices internationales et nationales applicables • Mettre en œuvre des mesures pour prévenir, minimiser et contrôler l'exposition des travailleurs aux gaz d'échappement des moteurs diesel, y compris : <ul style="list-style-type: none"> ○ Limitation de la durée pendant laquelle les locomotives peuvent circuler à l'intérieur et utilisation de wagons pousseurs pour déplacer les locomotives à l'intérieur et à l'extérieur des ateliers d'entretien ○ Ventilation des ateliers de locomotives ou d'autres zones fermées où les gaz d'échappement des moteurs diesel peuvent s'accumuler ○ Filtration de l'air dans la cabine du personnel de bord ○ Utilisation d'EPI lorsque les contrôles techniques ne suffisent pas à réduire l'exposition aux contaminants à des niveaux acceptables
	Accidents de train / de travail	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des mesures visant à minimiser l'exposition des travailleurs ferroviaires aux trains en mouvement à proximité des lignes de chemin de fer, y compris : <ul style="list-style-type: none"> ○ Formation des travailleurs aux procédures de sécurité des voies individuelles ○ Blocage de la circulation des trains sur les lignes où des travaux d'entretien sont en cours (« travaux en zone verte ») ou, si le blocage de la ligne n'est pas possible, utilisation d'un système d'avertissement automatique ou, en dernier recours, de vigies humaines ○ Conception et construction de lignes ferroviaires avec un dégagement suffisant pour les travailleurs ○ Séparation des zones de stabulation, de triage et d'entretien par rapport aux voies de circulation
	Sécurité aux passages à niveau	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des mesures pour prévenir, minimiser et contrôler les risques associés aux passages à niveau, y compris : <ul style="list-style-type: none"> ○ Utilisation de ponts ou de tunnels à la place des passages à niveau. La suppression des passages à niveau peut également améliorer les performances des trains, car la plupart des passages à niveau ont des limites de vitesse peu élevées afin de minimiser les risques pour le trafic routier ○ Installation de barrières automatiques à tous les passages à niveau, et inspection/entretien régulier pour garantir leur bon fonctionnement ○ Sur les voies ferrées à faible trafic, un signaleur peut être chargé d'arrêter tout le trafic au passage à niveau et de dégager les voies avant l'approche d'un train

Ligne directrice de la SFI	Sujet / Aspect	Exigences / Recommandations
	Sécurité des piétons	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des mesures visant à promouvoir la sécurité des piétons, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ Mise en place de panneaux d'avertissement clairs et bien visibles aux points d'entrée potentiels des zones de pistes (par exemple les gares et les passages à niveau) ○ Installation de clôtures ou d'autres barrières aux extrémités des gares et à d'autres endroits pour empêcher l'accès aux voies par des personnes non autorisées ○ Éducation locale, en particulier auprès des jeunes, sur les dangers d'une intrusion ○ Conception des gares de manière à ce que l'itinéraire autorisé soit sûr, clairement indiqué et facile à utiliser ○ Utilisation de la télévision en circuit fermé pour surveiller les gares ferroviaires et d'autres zones où les intrusions sont fréquentes, avec un système d'alarme vocale pour dissuader les intrus
Directives d'ESS pour l'extraction de matériaux de construction (SFI, 2007d)	Émissions atmosphériques et bruit	<ul style="list-style-type: none"> • Les routes intérieures doivent être convenablement compactées et périodiquement nivelées et entretenues. • Une limitation de vitesse pour les camions devrait être envisagée. • Optimisation de l'acheminement du trafic interne, en particulier pour minimiser les besoins de retournement des véhicules (réduction du bruit des alarmes de retournement) et pour maximiser les distances par rapport aux récepteurs sensibles les plus proches. • L'utilisation de machines à entraînement électrique devrait être envisagée.
Lignes directrices d'ESS pour les émissions atmosphériques et la qualité de l'air ambiant (IFC, 2007e)	Émissions dans l'air	<ul style="list-style-type: none"> • Les émissions des véhicules routiers et non routiers doivent être conformes aux programmes nationaux ou régionaux. En l'absence de ces éléments, il convient d'envisager l'approche suivante : <ul style="list-style-type: none"> ○ Quels que soient la taille et le type de véhicule, les propriétaires et les exploitants de flottes doivent mettre en œuvre les programmes d'entretien des moteurs recommandés par les constructeurs ○ Les conducteurs devraient être informés des avantages des pratiques de conduite qui réduisent à la fois le risque d'accident et la consommation de carburant, y compris l'accélération mesurée et la conduite dans des limites de vitesse sûres
Lignes directrices d'ESS pour les routes à péage (SFI, 2007f)	Machines mobiles et sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Établissement de zones de travail pour séparer les travailleurs à pied de la circulation et des équipements : <ul style="list-style-type: none"> ○ Acheminement du trafic vers d'autres itinéraires lorsque c'est possible ○ Fermeture de voies et déviation du trafic vers les voies restantes si la route est suffisamment large (par exemple déviation de l'ensemble du trafic d'un côté d'une autoroute à plusieurs voies) ○ Lorsque l'exposition des travailleurs à la circulation ne peut être complètement éliminée, l'utilisation de barrières de protection pour protéger les travailleurs des véhicules en circulation, ou l'installation de dispositifs de canalisation (par exemple cônes de signalisation et barils) pour délimiter la zone de travail ○ Régulation de la circulation par des feux d'avertissement, en évitant si possible l'utilisation de signaleurs ○ Conception de l'espace de travail pour éliminer ou réduire les angles morts • Formation des travailleurs aux questions de sécurité liées à leurs activités, telles que les risques liés au travail à pied autour des équipements et des véhicules ; et pratiques sûres pour le travail de nuit et dans d'autres conditions de faible visibilité, y compris l'utilisation de vêtements de sécurité à haute visibilité et un éclairage approprié de l'espace de travail (tout en contrôlant l'éblouissement afin de ne pas aveugler les travailleurs et les automobilistes qui passent).

Ligne directrice de la SFI	Sujet / Aspect	Exigences / Recommandations
	Sécurité des piétons	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des stratégies de gestion de la sécurité des piétons, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ Mise en place de corridors sûrs le long du tracé de la route et des zones de construction, y compris les tunnels et les ponts (par exemple des chemins séparés de la chaussée), et des passages sûrs (de préférence au-dessus ou au-dessous de la chaussée) pour les piétons et les cyclistes pendant la construction et l'exploitation ○ Installation de barrières (par exemple clôtures, plantations) pour empêcher les piétons d'accéder à la chaussée, sauf aux points de passage prévus à cet effet ○ Installation et entretien de dispositifs de contrôle de la vitesse et de modération du trafic dans les zones de passage pour piétons ○ Installation et entretien de tous les panneaux, signaux, marquages et autres dispositifs utilisés pour réguler le trafic, en particulier ceux liés aux installations pour piétons ou aux pistes cyclables
	Accidents de la route	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des mesures pour prévenir, minimiser et contrôler les risques d'accidents de la circulation pour la communauté, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ Installation et entretien de tous les panneaux, signaux, marquages et autres dispositifs utilisés pour réguler le trafic, y compris les limites de vitesse affichées, les avertissements concernant les virages serrés ou d'autres conditions routières particulières ○ Fixation de limites de vitesse adaptées aux conditions de la route et de la circulation ○ Conception des routes en fonction du volume et du flux de trafic prévus ○ Entretien de la route pour prévenir les défaillances mécaniques des véhicules dues à l'état de la route ○ Construction d'aires de repos sur le bord des routes à des endroits stratégiques afin de réduire la fatigue des conducteurs ; · La mise en place de mesures visant à réduire les collisions entre les animaux et les véhicules (par exemple, utilisation de panneaux pour alerter les conducteurs sur les tronçons de route où les animaux traversent fréquemment ; la construction de structures de franchissement pour les animaux ; l'installation de clôtures le long de la route pour diriger les animaux vers des structures de franchissement ; et utilisation de réflecteurs le long des routes pour dissuader les animaux de traverser la nuit lorsque des véhicules approchent) ○ Cibler l'élimination des passages à niveau ○ Cibler l'utilisation d'un système d'alerte en temps réel avec signalisation pour avertir les conducteurs des embouteillages, des accidents, des conditions météorologiques ou routières défavorables, et d'autres dangers potentiels à venir.

1.4 Engagements de l'EIES

Un Registre des engagements de l'EIES a été mis en place dans le cadre de l'EIES pour le projet de mine et d'embranchement ferroviaire de Simandou ; il est tenu à jour par Rio Tinto Simfer. Ce Plan de gestion a été élaboré en tenant compte des engagements de l'EIES. Les engagements de l'EIES applicables à ce Plan de gestion sont identifiés dans la section 3, Mise en œuvre des mesures d'atténuation.

2 Conformité et parties prenantes

2.1 Objectifs

L'objectif principal du PGT est de promouvoir la sécurité du public, des travailleurs (employés et entrepreneurs) et de la faune pendant toute la durée du Projet grâce à la mise en œuvre efficace des mesures proposées dans l'EIES pour atténuer ou gérer les impacts du trafic liés au Projet. Il identifie des recommandations supplémentaires et des bonnes pratiques issues des normes ou des lignes directrices nationales et internationales pertinentes qui guideront la gestion du trafic lié au Projet afin de réduire la probabilité et la gravité des incidents de circulation.

Conformément à cet objectif principal, le PGT prévoit :

- Informations destinées à aider Rio Tinto Simfer à évaluer les dangers/risques liés au trafic
- Conseils sur les aspects importants à prendre en compte lors de la mise en œuvre de programmes de gestion du trafic, y compris la définition des rôles et responsabilités du personnel clé, la formation, le renforcement, le suivi et l'évaluation des capacités
- Mesures pour prévenir ou réduire les incidents de circulation et/ou répondre aux situations d'urgence

Les impacts à gérer dans le cadre du PGT sont les suivants :

- Augmentation des volumes de trafic
- Perturbations de l'accès aux routes et de leur utilisation
- Usure et détérioration accrues des revêtements routiers en raison de l'augmentation du volume de trafic, nécessitant un entretien et/ou des réparations réguliers
- Augmentation des interactions homme-véhicule et du risque d'incidents ou d'accidents de la circulation routière et ferroviaire
- Augmentation du bruit généré par le trafic routier et le fonctionnement des équipements, et gêne ou perturbation potentielle pour les récepteurs sensibles (c'est-à-dire l'homme et la faune)
- Perte potentielle d'agrément / de sérénité due à l'augmentation du trafic
- Augmentation des émissions atmosphériques et dégradation de la qualité de l'air dans la zone du Projet

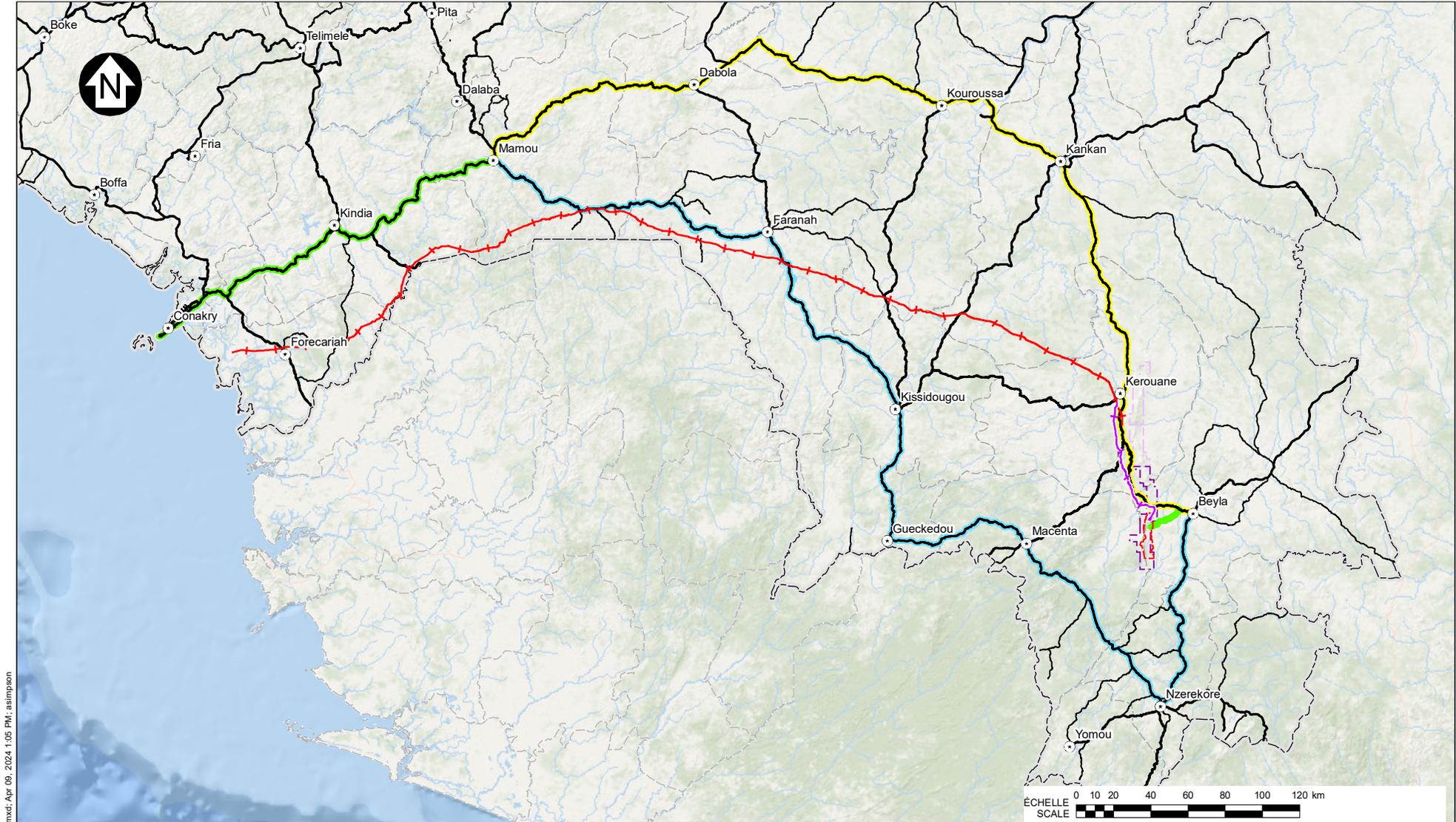
2.2 Installations et opérations de transport

L'infrastructure routière du Projet est décrite ci-dessous.

2.2.1 Itinéraires logistiques

La mobilisation des matériaux/des approvisionnements et des équipements à l'appui du Projet sera une entreprise majeure qui nécessitera la prise en compte de questions logistiques telles que l'adéquation des infrastructures portuaires, routières et douanières, et la sécurité des communautés tout au long du parcours. Deux itinéraires ont été évalués, identifiés comme l'itinéraire nord (jaune) et l'itinéraire sud (bleu), pour la mobilisation des matériaux à travers Conakry via le réseau routier national vers le site minier de et d'autres sites du Projet (Figure 2.1). L'analyse des alternatives réalisée privilégie l'itinéraire nord en tant qu'itinéraire logistique préféré, mais cela reste un domaine d'étude actif.

En ce qui concerne les mouvements de personnel (c'est-à-dire la logistique des personnes), le personnel résidant en dehors de la zone locale ou de la région du Projet accèdera au site minier par Conakry pour le contrôle de l'immigration. Les expatriés et les travailleurs basés à Conakry seront transportés à la mine par avion via un service de charter. Rio Tinto Simfer mettra également en place un service de bus entre Beyla ou d'autres points de rassemblement et le site minier, afin de transporter les employés et les entrepreneurs locaux.



SAVIED: I:\3\02\00019\06\GIS\Figs\4_159 R1.mxd: Apr 09, 2024 1:05 PM: asimpson

LÉGENDE - LEGEND:

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | LES COMMUNAUTÉS - COMMUNITY | | EMPRISE DU PROJET - LAND ACCESS BOUNDARY |
| | CHEMIN DE FER TRANSGUINÉEN - TRANS-GUINEAN RAILWAY | | LIMITE ADMINISTRATIVE - ADMINISTRATIVE BOUNDARY |
| | EMBRANCHEMENT FERROVIAIRE DE RIO TINTO SIMFER - RIO TINTO SIMFER RAIL SPUR | | CONCESSION MINIÈRE DE RIO TINTO SIMFER - RIO TINTO SIMFER'S MINING CONCESSION |
| | ROUTE PRINCIPALE - PRINCIPAL ROAD | | CONCESSION MINIÈRE DE WCS - WCS'S MINING CONCESSION |
| | ROUTE SECONDAIRE - SECONDARY ROAD | | |
| | HYDROGRAPHIE - RIVER/STREAM/DRAINAGE | | |
- ROUTES LOGISTIQUES POUR LA CONSTRUCTION - CONSTRUCTION LOGISTIC ROUTES**
- ROUTE GUINÉENNE NORD - NORTHERN GUINEAN ROUTE
 - ROUTE GUINÉENNE SUD - SOUTHERN GUINEAN ROUTE
 - ROUTE PARTAGÉE - SHARED ROUTE

REMARQUES:

1. LA GRILLE DE COORDONNÉES EST EN MÈTRES. SYSTÈME DE COORDONNÉES : WGS 1984 ZONE UTM 29N.
2. CARTE DE BASE : © ESRI ET SERVICES CARTOGRAPHIQUES EN LIGNE (2021), REDLANDS, CA : ENVIRONMENTAL SYSTEM RESEARCH INSTITUTE. TOUS DROITS RÉSERVÉS.

NOTES:

1. COORDINATE GRID IS IN METRES. COORDINATE SYSTEM: WGS 1984 UTM ZONE 29N.
2. BASE MAP: © ESRI AND DATA (ONLINE) SERVICE LAYERS (2022), REDLANDS, CA: ENVIRONMENTAL SYSTEM RESEARCH INSTITUTE. ALL RIGHTS RESERVED.



RIO TINTO SIMFER

PROJET RIO TINTO SIMANDOU

**ROUTES LOGISTIQUES POUR LA CONSTRUCTION
GUINEAN LOGISTICS ROUTES**

RioTinto

SimFer

FIGURE 2.1

REV	DATE	DESCRIPTION	AMH DESIGNED	AS DRAWN	RAC REVIEWED
1	30APR24	ISSUED WITH REPORT 23			

Une route d'accès à la mine, d'une longueur de 20 km, qui part de la route nationale N1 à l'ouest de Beyla (près de l'aéroport de Beyla), passe par Gbhobaro et Wataférédou jusqu'à la zone de l'usine de la mine, sera améliorée pour être utilisée par le personnel du Projet.

2.2.2 Routes d'accès aux mines pour les équipements mobiles lourds et légers

Le Projet nécessite l'aménagement d'un réseau de routes pour faciliter la construction, l'exploitation et l'entretien de la mine.

Deux types de routes seront utilisés dans la zone minière :

- Routes pour engins mobiles lourds (EML) - ces routes constitueront l'accès principal au gisement de Ouéléba et serviront à transporter le minerai vers les concasseurs, les stériles vers les installations de stockage des stériles, et la terre végétale vers les aires de stockage prévues à cet effet. La circulation sur ces routes sera limitée aux gros équipements miniers et aux camions.
- Routes pour engins mobiles légers (EML) - ces routes seront utilisées par des véhicules plus petits (par exemple, des camionnettes, etc.)

La séparation de ces deux types de trafic sur des routes distinctes est une mesure de sécurité essentielle.

2.2.3 Route de construction de l'embranchement ferroviaire

Une route de construction sera construite à proximité immédiate de l'embranchement ferroviaire afin de faciliter sa construction en permettant la circulation des matériaux de construction et du personnel. Des routes d'accès seront également construites pour permettre au personnel d'accéder à la route de construction du chemin de fer et au remblai du chemin de fer depuis les routes publiques, et pour permettre l'accès aux carrières, aux bancs d'emprunt et aux campements. Les voies d'accès aux voies de service ferroviaires seront maintenues pour permettre les futurs travaux de construction ou d'entretien, et elles pourront être clôturées ou barrées pour restreindre l'accès du public si nécessaire. L'embranchement ferroviaire comportera également plusieurs passages à niveau et des passages désignés pour les piétons et la faune, dotés de mécanismes de sécurité adéquats pour les utilisateurs, afin de faciliter le passage en toute sécurité et de minimiser l'effet de barrière.

Des portions de la route de construction seront conservées pour permettre l'accès à des endroits spécifiques afin de faciliter l'exploitation et l'entretien des voies ferrées.

2.2.4 Traversées de l'embranchement ferroviaire

Outre les passages d'eau, divers autres passages de l'embranchement ferroviaire seront construits là où se trouvent des routes existantes et des sentiers très fréquentés, ou pour le déplacement de la faune. Il s'agira de trois grandes catégories de passages :

- Passages à niveaux différents - des passages à niveaux différents sont proposés lorsque le niveau de trafic existant est élevé et/ou lorsque la visibilité est faible. Il existe deux types de passages à niveaux différents :
 - Passages inférieurs - lorsque la route ou le sentier existant passe sous la voie ferrée par des ponceaux ou des ponts
 - Passages supérieurs - là où la route ou le sentier passe au-dessus de la voie ferrée.
- Passages à niveau - Il s'agit des endroits où la route/le chemin de fer passe au même niveau que la voie ferrée.

Les passages désignés pour les piétons et les animaux sauvages seront dotés de mécanismes de sécurité adéquats pour les utilisateurs afin de faciliter un passage sûr et de minimiser l'effet de barrière. Les routes d'accès existantes ou les chemins piétonniers identifiés comme étant trop proches du tracé ou de l'emprise de la voie ferrée seront réalignés afin de promouvoir la sécurité publique.

À l'intersection de l'embranchement ferroviaire et de la route nationale N10, un passage supérieur à niveaux séparés sera installé. Au total, trois passages supérieurs sont prévus. Pour les routes de village à faible trafic, la principale considération est d'aménager des passages à niveau à l'intersection de la voie ferrée et des routes publiques afin de permettre le passage en toute sécurité des véhicules, des personnes, des enfants, du bétail et des marchandises.

Il y aura des passages à niveau publics passifs qui consistent en un panneau d'arrêt et une route traversant la voie ferrée. Des panneaux d'arrêt seront installés des deux côtés de la route et des deux côtés de la voie ferrée. Tous les éléments de protection des passages à niveau qui seront installés seront conformes aux règles de sécurité en vigueur dans les chemins de fer guinéens. La décision d'utiliser une signalisation passive (panneau d'arrêt) ou un système actif (feux et barrières) dépendra notamment de l'évaluation du trafic sur chaque voie publique et des exigences locales.

Des passages pour la faune seront aménagés aux endroits prioritaires identifiés lors des évaluations de la biodiversité afin de faciliter la traversée du corridor ferroviaire en toute sécurité pour diverses espèces animales. Ils sont dimensionnés de manière adéquate pour l'objectif visé et répondent aux exigences d'un indice d'ouverture de $\geq 0,75$ et d'une longueur maximale de 40 m pour faciliter l'utilisation du passage par les animaux.

2.3 Principaux indicateurs de performance

Les indicateurs clés de performance (ICP), les objectifs et les programmes de suivi relatifs au trafic sont résumés dans le tableau 2.1.

Tableau 2.1 Indicateurs clés de performance de la gestion du trafic

DI	ICP	Cible(s)	Mesures de surveillance
TMP KPI-01	Zones encombrées par le trafic le long de(s) itinéraire(s) logistique(s)	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 5 lieux de congestion prolongée pendant la construction zéro lieu de congestion prolongée pendant l'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> Identifier et caractériser toutes les zones où le trafic augmentera dans la région et évaluer annuellement les situations de trafic. Réaliser et documenter les zones d'encombrement important. Effectuer des comptages annuels de la circulation à des endroits choisis le long de l'itinéraire logistique.
TMP KPI-02	Collisions entre véhicules	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 5 incidents entraînant des dommages aux véhicules par an ≤ 3 incidents entraînant des blessures Zéro incident annuel impliquant des décès dus à des collisions de véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> Identifier et caractériser chaque année les points chauds en matière de collisions ou d'accidents de véhicules. Effectuer et documenter des inspections des zones où se produisent des incidents/collisions. Tenir un registre annuel des accidents évités de justesse, des blessures ou des décès résultant d'une collision ou d'un accident de véhicule ou de train. Déterminer la cause de l'incident et mettre en œuvre les actions de suivi nécessaires (par exemple révision des limitations de vitesse, de la signalisation, formation complémentaire, modification des routes ou des passages pour piétons).

DI	ICP	Cible(s)	Mesures de surveillance
TMP KPI-03	Collisions et accidents évités de justesse le long de l'embranchement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 1 incident ayant entraîné des blessures ou des dommages au véhicule • ≤ 1 incident ayant entraîné des dommages à l'équipement personnel ou la mortalité du bétail • Zéro incident annuel impliquant des décès dus à des collisions de trains 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler l'interaction des opérations ferroviaires avec les autres utilisateurs du territoire • Examiner chaque année les incidents ferroviaires • Étudier les endroits le long de l'embranchement ferroviaire où il existe un risque élevé de collision avec d'autres utilisateurs des terres • Déterminer la cause de l'incident et mettre en œuvre les actions de suivi nécessaires (par exemple révision des limitations de vitesse, de la signalisation, formation complémentaire, modification des routes ou des passages pour piétons).
TMP KPI-04	Usure et détérioration des revêtements routiers et des infrastructures connexes	<ul style="list-style-type: none"> • Les routes sont praticables toute l'année • Usure et détérioration des routes gérées sur une base annuelle (c'est-à-dire entretien, concernant, resurfaçage, etc.), 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation et documentation de l'état des routes dans le rapport annuel • Signalement et enregistrement des observations fortuites des conducteurs sur le mauvais état des routes
TMP KPI-05	Sécurité des utilisateurs des terres pendant la construction de l'embranchement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 10 incidents impliquant des utilisateurs des terres pénétrant dans des zones de travail autorisées mettant en péril la sécurité de l'utilisateur des terres • Pas de blessures ou de décès pour les autres utilisateurs des terres 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et signalement des incidents impliquant des utilisateurs des terres autorisés accédant à des zones de travaux de construction
TMP KPI-06	Plaintes communautaires liées au trafic	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 10 plaintes communautaires en rapport avec le trafic par an 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérification des griefs de la communauté pour tout ce qui a trait au trafic routier

2.4 Évaluation des risques

Dans le cadre de la conception/planification du Projet, Rio Tinto Simfer procédera à l'évaluation des risques de toutes les routes associées au projet pour :

- Déterminer si elles sont adaptées au trafic proposé.
- Désigner des routes pour les différents types de trafic du Projet, selon le cas (tout le trafic, y compris les véhicules lourds (HMF), ou uniquement les véhicules légers (LMV)).
- Identifier les contraintes ou les risques physiques, environnementaux ou sociaux importants posés par les routes existantes ou proposées, et concevoir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation de ces risques.

Rio Tinto Simfer proposera et mettra en œuvre des mesures pour limiter les contraintes ou les risques au niveau le plus bas raisonnablement faisable (NBRF). Il peut s'agir, entre autres, des tâches suivantes :

- Élargir les routes
- Installer des panneaux routiers d'avertissement
- Mettre en place des limites de vitesse et les faire respecter
- Installer des barrières de sécurité dans les endroits à risque
- Installer de franchissements routiers pour les personnes et la faune
- Installer des ralentisseurs sur les tronçons de route présentant un risque élevé d'interaction entre les hommes et les véhicules :

3 Plan des mesures d'atténuation

3.1 Accès au site du Projet

L'accès aux sites du Projet sera limité au personnel autorisé pendant toute la durée du Projet. L'accès au site sera limité par une signalisation et des barrières de sécurité ou des points de contrôle, le cas échéant. Les installations qui présentent un danger pour les personnes ou la faune peuvent être clôturées ou barricadées de manière appropriée pour en empêcher l'accès. Tout le trafic minier sur les routes de transport sera contrôlé par radio. En outre, des panneaux de signalisation seront installés sur toutes les routes de transport de la mine et sur les autres routes d'accès au site du Projet afin d'en contrôler l'accès et l'utilisation, ainsi que la communication d'informations critiques sur la route ou les activités en cours aux usagers de la route.

Toutes les routes du Projet seront clairement cartographiées et signalisées afin d'éviter l'utilisation de routes non autorisées. Les cartes routières ou le tracé du réseau routier autorisé seront mis à la disposition de tous les travailleurs, entrepreneurs et sous-traitants sous forme de cartes imprimées ou en ligne.

Aucune route publique ne sera bloquée, à l'exception des fermetures temporaires pour des raisons de sécurité ou lors d'activités de construction routière approuvées par les autorités réglementaires compétentes, et l'information sera clairement communiquée aux communautés/résidents de la zone concernée.

Les mesures générales supplémentaires relatives à l'accès au site du Projet, **comprennent les éléments suivants** :

- Les véhicules personnels des employés sont interdits sur le site de la mine, à moins qu'un permis d'accès au site ne soit délivré par le personnel responsable de Rio Tinto Simfer (par exemple Directeur des opérations, Superviseur / surintendant chargé de la sécurité).
- L'utilisation des routes d'accès au site et des infrastructures routières existantes sera encouragée et optimisée autant que possible afin de minimiser l'ajout de nouveaux corridors linéaires.
- Pour limiter les voies d'accès non autorisées au site du Projet, toutes les routes d'accès développées pour la phase de construction seront conçues pour être utilisées uniquement pendant la construction, et elles seront démantelées lorsque le Projet entrera en phase d'exploitation ; l'enlèvement impliquera de bloquer physiquement la route et de la réhabiliter en utilisant une méthode appropriée au type d'habitat (engagement n° 152.3 de l'EIES).
- L'accès du personnel non affecté au Projet et à son bétail et autres animaux (par exemple les chiens utilisés pour la chasse à la viande de brousse) sera limité sur les routes contrôlées par le Projet grâce à l'utilisation de barrières et de gardes. (Engagement n° 152.5 de l'EIES).
- L'accès au corridor de construction du chemin de fer sera limité conformément à la législation guinéenne (engagement n° 152.6 de l'EIES).
- Les voies d'accès supplémentaires non autorisées ouvertes par le personnel du Projet seront immédiatement fermées ; les nouvelles voies d'accès créées par des tiers seront fermées sur les terres dont la gestion est contrôlée par le Projet (engagement n° 152.9 de l'EIES).
- Le Projet consultera les communautés afin d'identifier toutes les voies d'accès (terrestres et maritimes) qui seront affectées et d'éviter, dans la mesure du possible, de perturber ces voies. Si, lors de l'aménagement des routes, des déplacements physiques ou économiques se produisent en raison de la perte d'accès, des voies de contournement temporaires seront construites. (Engagement n° 293 de l'EIES).
- L'accès du public aux fronts de travail sera limité afin de garantir sa sécurité. Lorsque les fronts de travail traversent des voies publiques, l'entrepreneur élaborera des plans de gestion des accès au cas par cas afin de répondre aux besoins des différentes zones de travail (nouvel engagement de l'EIES).

3.2 Conception des embranchements routiers et ferroviaire

Rio Tinto Simfer s'engage à concevoir et à développer des infrastructures routières et ferroviaires durables et résistantes, conformes aux normes internationales. Les critères détaillés de conception technique pour la mine et l'infrastructure de l'embranchement ferroviaire sont documentés dans les critères de conception environnementale et sociale. Les mesures de conception applicables aux routes et à l'embranchement ferroviaire du Projet comprennent, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Conception des routes et de l'embranchement ferroviaire du Projet de manière à minimiser les risques d'accident, par exemple en concevant la circulation routière sur le site de manière à minimiser la nécessité de recul des véhicules.
- Conception des déblais ferroviaires et routiers de manière à intégrer des facteurs de sécurité géotechniques afin de protéger les employés, la communauté et les équipements (Engagement n° 258.6 de l'EIES).
- Intégration de mesures de sécurité routière (par exemple voies piétonnes, barrières, signalisation, bandes rugueuses, ralentisseurs, etc.) dans la conception des routes.
- Intégration de mesures de sécurité routière pour l'embranchement ferroviaire, notamment des barrières, des panneaux de signalisation et des chemins piétonniers.
- Intégration de mesures de minimisation du bruit du trafic (par exemple des obstacles physiques au bruit, de la végétation, un type de revêtement routier, etc.) dans la conception des routes et de l'embranchement ferroviaire.
- Conception des ponts, y compris ceux qui sont associés aux routes publiques, de manière à ce qu'ils aient une capacité portante suffisante pour supporter les charges de trafic requises pour les activités/opérations du Projet.
- La conception des routes et de l'embranchement ferroviaire du Projet prévoira des dispositions adéquates en matière d'emprise à l'appui des activités de construction et d'exploitation et pour réduire les impacts de l'acquisition de terres et de la réinstallation.
- Conception des routes et de l'embranchement ferroviaire du Projet en respectant des distances suffisantes par rapport aux communautés, aux sites du patrimoine culturel, aux cours d'eau et à d'autres récepteurs sensibles (par exemple les zones importantes pour la faune ou les zones d'habitat de grande valeur).
- En cas de perturbation importante des implantations existantes et des utilisations du sol telles que l'agriculture, il sera envisagé de mettre en place des voies de contournement locales afin de minimiser les effets négatifs. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Le Projet concevra le corridor ferroviaire de manière à minimiser son utilisation potentielle en tant que voie d'accès (par exemple pour les chasseurs de viande de brousse à moto) ; cela peut inclure des mesures telles que des fossés ou des barrières (Engagement n° 149 de l'EIES).
- Le Projet concevra l'emplacement des routes de manière à ce qu'elles soient situées, dans la mesure du possible, à l'extérieur des zones ou des habitats présentant une grande valeur en termes de biodiversité, et leur nombre et leur longueur seront réduits au minimum. Toutes les voies d'accès aménagées pour la phase de construction seront conçues pour être utilisées uniquement pendant la construction et seront supprimées lorsque le Projet passera à l'étape de l'exploitation. Ce retrait impliquera de bloquer physiquement la route et de la réhabiliter en utilisant une méthode appropriée au type d'habitat. Un suivi régulier sera assuré (par exemple pour surveiller le contournement des barrières) et des écogardes seront postés dans les zones présentant une haute valeur pour la biodiversité. Des partenariats avec les agences gouvernementales appropriées seront établis, si nécessaire, pour assurer un contrôle efficace. (Engagement n° 150 de l'EIES).

3.3 Itinéraires du trafic et gestion des déplacements

Rio Tinto Simfer gèrera les itinéraires et les volumes de trafic liés au Projet sur toutes les voies de transport du Projet, y compris les routes publiques, afin d'atténuer les impacts potentiels du Projet sur l'infrastructure routière existante et

la situation actuelle du trafic. Rio Tinto Simfer collaborera avec les autorités locales, régionales et nationales compétentes pour gérer l'utilisation des routes publiques dans le cadre du Projet. Les détails sur les itinéraires du trafic en relation avec l'exécution d'activités spécifiques (par exemple le transport de matières dangereuses) seront fournis selon les procédures opérationnelles standard.

Les mesures essentielles mises en place par Rio Tinto Simfer seront notamment les suivantes :

- Rio Tinto Simfer élaborera un Plan de gestion des transports et du trafic qui définira les mesures à prendre pour gérer en toute sécurité la circulation des véhicules et des piétons pendant les phases de construction et d'exploitation du Projet. Ce plan comprendra des mesures visant à communiquer des informations sur le trafic aux communautés et à la main-d'œuvre et à réglementer les points critiques suivants pendant les phases de construction et d'exploitation (Nouvel engagement de l'EIES) :
 - les routes d'accès aux zones de construction du Projet, aux zones de dépôt, aux camps d'hébergement, aux bâtiments et aux autres infrastructures liées au Projet
 - l'accès aux zones restreintes
 - l'acheminement du trafic de la construction et de l'exploitation
 - le contrôle et la gestion du trafic temporaire
 - les traversées de routes et de voies ferrées
 - les installations de stationnement
 - la réduction de la probabilité d'accidents de la circulation, y compris en ce qui concerne le bétail et les animaux
- Rio Tinto Simfer développera un processus de sélection stratégique pour les routes et les voies d'accès qui évalue le nombre total de routes/voies d'accès dans la zone du projet, leur emplacement proposé et leur potentiel à induire un accès dans les zones de biodiversité hautement prioritaires le long du corridor ferroviaire. Le programme doit comprendre les éléments suivants :
 - un examen critique de l'ensemble initial de routes/voies d'accès pour s'assurer que le Projet minimise son emprise ;
 - une catégorisation des routes/voies d'accès proposées en fonction de leur état de référence (par exemple terrain vierge, voie d'accès existante non praticable par un véhicule, route existante nécessitant quelques améliorations, route existante nécessitant peu ou pas d'améliorations) ;
 - la mise en place d'une base de données pour suivre et gérer leur utilisation à long terme ; et
 - la définition à l'avance des engagements de fermeture/réhabilitation pour chaque route/voie d'accès, en consultation avec le personnel des opérations. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Le tracé des routes nouvelles et améliorées sera planifié en consultation avec l'administration locale et la communauté locale afin d'inclure des dispositions appropriées pour les piétons, le bétail, le trafic du projet et le trafic local. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Rio Tinto Simfer mettra en œuvre la gestion du trafic et l'optimisation des itinéraires pour éviter les récepteurs sensibles. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Rio Tinto Simfer et les entrepreneurs doivent élaborer des Plans de gestion des déplacements approuvés par le Superviseur/Surintendant désigné chargé des questions de santé et de sécurité avant les activités impliquant l'utilisation des routes.
- Rio Tinto appliquera des protocoles stricts de gestion des déplacements documentant l'analyse des risques des déplacements hors site. (Nouvel engagement de l'EIES).
- En lien avec le plan de gestion du trafic, le Projet développera et mettra en œuvre des plans spécifiques de gestion des trajets pour les chauffeurs de camions longue distance, y compris des périodes de repos définies, le contrôle technique des véhicules, les vitesses dans les communautés, etc. (Nouvel engagement de l'EIES).

- En lien avec le plan de gestion du trafic, le Projet prévoit que tous les véhicules légers et les camions longue distance seront équipés de régulateurs de vitesse électroniques embarqués ou de systèmes de surveillance du parc automobile (avec caméras sur le tableau de bord et surveillance numérique connexe) afin de déterminer les comportements de conduite et les cas de non-respect des plans de gestion des déplacements. Ces dispositions seront incluses dans le plan de gestion des entrepreneurs (PGE). (Nouvel engagement de l'EIES).
- Les entreprises de transport qui effectuent des voyages de longue durée devront élaborer un plan de gestion des déplacements dans le cadre de leurs dispositions de gestion des risques en matière de santé, de sécurité et d'environnement. Ce plan comprendra des zones désignées où les arrêts et les nuitées sont autorisés le long de l'itinéraire, avec l'aide de dispositifs de gestion de flotte et de logiciels de surveillance pour détecter les pratiques de conduite et les endroits où les véhicules s'arrêtent. Il sera également interdit de soulever des objets, ce qui sera contrôlé par des caméras internes sur le tableau de bord. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Dans le prolongement des dispositions du code de conduite (Engagement 246.6), les conducteurs de tous les véhicules (employés et entrepreneurs) dans la zone d'influence du Projet sont également soumis aux dispositions du code de conduite, y compris l'interdiction de transporter des membres de la communauté. (Nouvel engagement de l'EIES).

3.4 Transport des employés

Dans la mesure du possible, les employés résidant dans les communautés situées à proximité des sites du Projet emprunteront les autobus du Projet pour se rendre sur les sites du Projet, ce qui réduira le trafic automobile général. Les déplacements en autobus liés au Projet doivent respecter les exigences en matière de transport en commun pour le projet. Le service de bus pour les employés ou le moyen de transport de groupe contribuera également à minimiser l'immigration, conformément à l'engagement n° 239.2 de l'EIES.

3.5 Droit de passage

Les normes suivantes, de la plus élevée à la plus basse, s'appliquent aux priorités de passage sur les routes du Projet non contrôlées par des panneaux de signalisation :

- Véhicules d'urgence - gyrophares allumés
- Camions transportant des marchandises dangereuses (TMD) :
 - Véhicules de transport d'explosifs
 - Camions de transport de produits réactifs
 - Camions-citernes
 - Autres camions de TMD
- Camions de transport
- Charges surdimensionnées
- Vraquiers (non-TMG)
- Équipement lourd - du plus grand au plus petit
- Tous les autres véhicules, y compris les véhicules légers

Lorsque deux camions/véhicules comparables (par exemple deux camions-citernes chargés/déchargés) se rencontrent, c'est le véhicule situé du côté non protégé qui a la priorité. En règle générale, les véhicules du Projet doivent céder le passage aux véhicules publics, sauf si l'état de la route ou l'emplacement rend la chose dangereuse.

Le dépassement n'est autorisé que s'il est possible en toute sécurité. Un contact radio ou visuel doit être établi avant le dépassement de tout équipement lourd.

La faune doit avoir la priorité lorsque cela est possible en toute sécurité.

Le trafic minier sera contrôlé par radio afin de gérer les risques liés à la sécurité routière.

3.6 Limites de vitesse

Des limitations de vitesse seront appliquées à la circulation sur les sites du Projet.

Les employés et les entrepreneurs du projet seront sensibilisés à la sécurité routière, notamment aux protocoles de circulation et aux limitations de vitesse, lors de sessions d'intégration obligatoires. Le trafic minier sera contrôlé par radio afin de gérer les risques liés à la sécurité routière. Des inspections régulières de la circulation et des panneaux indicateurs de vitesse seront utilisés pour encourager une conduite sûre et responsable et pour s'assurer que les procédures et protocoles de gestion du trafic en rapport avec le projet sont respectés.

3.7 Stationnement

Tous les conducteurs de véhicules, de camions et d'équipements lourds sont tenus de garer leur véhicule en toute sécurité en veillant à un stationnement fondamentalement stable. Lorsqu'il laisse le véhicule sans surveillance, le conducteur doit s'assurer que la boîte de vitesses est en position de stationnement (P) ou, dans le cas d'une boîte de vitesses manuelle, en position de marche arrière. L'utilisation de cales est obligatoire pour les véhicules associés au projet. Les équipements mobiles de plus de 7 000 kg seront équipés de cales pour deux roues qui seront utilisées chaque fois que le véhicule sera stationné.

Lorsque le véhicule est stationné sur une pente, il doit être garé perpendiculairement à la pente si cela est faisable et sans danger. Si cela n'est pas possible, le conducteur doit s'assurer que le véhicule est correctement garé et sécurisé. En outre, le véhicule doit être garé aussi près que possible du bord de la route. Le volant doit être tourné le plus possible vers la droite (vers le bord de la route).

Lorsque les véhicules sont stationnés, il convient de maintenir une distance suffisante par rapport aux autres équipements et véhicules.

Le frein à main doit être serré lorsque les véhicules sont laissés au ralenti et sans surveillance. Le stationnement en marche arrière sera pratiqué dans la mesure du possible.

3.8 Protocole de communication

Le trafic minier le long de toutes les routes de transport et d'accès sera contrôlé par radio. Des panneaux routiers seront installés aux endroits appropriés le long des routes d'accès à la mine afin de fournir des informations adéquates aux usagers de la route et/ou de les avertir. Les employés, les entrepreneurs et les véhicules de ravitaillement doivent indiquer leur emplacement et leur destination lorsqu'ils empruntent les voies d'accès à la mine et les routes de transport, afin d'alerter tout trafic venant en sens inverse. Ce système fait partie intégrante de la sécurité des routes d'accès à la mine et constitue l'une des principales raisons pour lesquelles l'accès du public est interdit dans les zones minières en activité.

Des avis publics seront affichés dans les communautés potentiellement affectées (CAP) et/ou d'autres moyens de communication (systèmes de sonorisation, stations de radio, etc.) permettront d'informer les résidents des activités nouvelles ou en cours susceptibles de perturber temporairement la circulation.

3.9 Bruit de la circulation

Rio Tinto Simfer s'engage à mettre en œuvre des mesures pour contrôler ou minimiser le bruit du trafic et les effets associés sur les récepteurs de bruit sensibles (par exemple les zones d'habitation humaine et la faune) dans la zone du Projet. La gestion et la surveillance du bruit sont décrites en détail dans le Plan de gestion de la qualité de l'air, du bruit,

des explosions et des vibrations ; les mesures en rapport avec le trafic routier incluent les points suivants, sans s'y limiter :

- Les véhicules devront suivre des itinéraires désignés et des limitations de vitesse strictes seront appliquées à tous les véhicules circulant dans la zone de construction et sur les routes publiques (Engagement N° 44.9 de l'EIES).
- Tous les conducteurs du Projet recevront une formation sur les bonnes pratiques de conduite afin de minimiser les impacts du bruit (Engagement N° 44.11 de l'EIES).
- Les performances sonores seront prises en considération dans la sélection des équipements et des véhicules conformément à la politique « Buy Quiet Policy » de Rio Tinto (Engagement N° 46.1 de l'EIES).
- Les équipements et véhicules bruyants seront régulièrement entretenus conformément aux spécifications des fabricants (Engagement N° 46.3 de l'EIES).
- Des limitations de vitesse strictes seront appliquées pour tous les véhicules circulant sur les routes du Projet et autour des sites du Projet, ainsi que sur les routes publiques traversant les localités (Engagement N° 46.4 de l'EIES).
- Le revêtement des routes du Projet sera entretenu afin d'éviter l'augmentation du bruit des véhicules circulant sur un sol irrégulier (Engagement N° 46.5 de l'EIES).

3.10 Poussières et émissions des véhicules

Rio Tinto Simfer s'est engagée à mettre en œuvre diverses mesures pour contrôler ou minimiser la dégradation de la qualité de l'air due aux émissions des véhicules, à la production de poussière et à l'optimisation de l'efficacité énergétique. La qualité de l'air et la gestion des poussières sont décrites dans le Plan de gestion de la qualité de l'air, du bruit, des explosions et des vibrations, tandis que l'efficacité énergétique est décrite dans le Plan de gestion des gaz à effet de serre et de l'efficacité énergétique :

- Des limitations de vitesse s'appliqueront aux véhicules sur le site et les mouvements de véhicules en dehors des zones désignées seront interdits (Engagement N° 64.9 de l'EIES).
- Tous les véhicules et équipements de construction seront maintenus en bon état de fonctionnement afin d'éviter les émissions excessives (Engagement N° 64.10 de l'EIES).
- Les véhicules devront suivre des itinéraires désignés et des limitations de vitesse strictes seront appliquées à tous les véhicules traversant les zones d'habitation (Engagement N° 65.1 de l'EIES).
- Les chauffeurs seront formés aux bonnes pratiques de conduite afin de minimiser le potentiel de production de poussière (Engagement N° 65.2 de l'EIES).
- Des techniques de dépoussiérage, telles que des pulvérisations d'eau, seront utilisées lorsque des niveaux de poussière excessifs sont prévus ou signalés (Engagement N° 65.3 de l'EIES).
- Le cas échéant, un traitement supplémentaire ou la fixation de la surface des routes seront envisagés si l'on s'attend à des flux de circulation élevés pendant de longues périodes et que les personnes seront exposées à des niveaux de poussière inacceptables (Engagement N° 65.4 de l'EIES).
- Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter les impacts majeurs de la poussière dus au trafic traversant les communautés, on envisagera d'aménager des voies de contournement temporaires autour des localités. (Engagement N° 65.5 de l'EIES).
- Les déplacements des véhicules et des équipements seront programmés de manière à réduire au minimum le temps d'inactivité et les distances parcourues (Engagement N° 71.4 de l'EIES).
- Les véhicules et les équipements seront sélectionnés de manière à être aussi économes en carburant que possible, tenant compte des difficultés potentielles d'entretien et de remplacement liées à l'éloignement du site Engagement N° 71.5 de l'EIES).

3.11 Santé et sécurité

Rio Tinto Simfer s'engage à promouvoir la sécurité routière et à minimiser les incidents liés à la santé et à la sécurité sur le Projet. Diverses mesures seront mises en œuvre à l'intention des travailleurs du Projet (employés et entrepreneurs) et du public ou des communautés proches du Projet ou le long des routes et de l'embranchement ferroviaire du Projet. Le Plan de gestion de la santé et de la sécurité des communautés couvre ces mesures. Les principales mesures concernant la santé et la sécurité liées au trafic sont notamment les suivantes :

- Rio Tinto Simfer développera des campagnes d'information, d'éducation et de communication sur la conduite responsable, y compris la gestion de la vitesse, la sécurité des véhicules et la sécurité des piétons (Engagement N° 249.8 de l'EIES).
- Pour promouvoir la sécurité routière parmi le personnel du Projet, Rio Tinto Simfer (Engagement N° 256 de l'EIES) :
 - Élaborera un Plan de gestion du trafic couvrant la sécurité des véhicules, le comportement des conducteurs et des passagers, la consommation de drogues et d'alcool, les heures de travail, les périodes de repos et les rapports et enquêtes sur les accidents (Engagement N° 256.1 de l'EIES).
 - Appliquera strictement les politiques en matière de drogues et d'alcool en ce qui concerne les conducteurs du Projet et procédera à des tests réguliers et aléatoires sur les conducteurs et en cas de comportement suspect (Engagement N° 256.2 de l'EIES).
 - Exigera que les conducteurs du Projet soient formés à la conduite défensive et qu'ils suivent régulièrement des cours de remise à niveau (Engagement N° 256.3 de l'EIES).
 - Proposera des routes de contournement lorsqu'il existe un risque important pour la sécurité publique en raison d'accidents de la route (Engagement N° 256.4 de l'EIES).
 - Mettra en place des moyens de préparation et d'intervention pour faire face à tout accident de la route ou autre accident susceptible de se produire, y compris les accidents à victimes multiples (Engagement N° 256.5 de l'EIES).
 - En partenariat avec les autorités locales et la police, éduquera les communautés au code de la route et à la sécurité routière, notamment grâce à des présentations dans les écoles (Engagement N° 256.6 de l'EIES).
- Élaborera et mettra en œuvre des contrôles de santé et de sécurité au travail pour gérer l'équipement mobile et les machines du Projet, y compris des exigences spécifiques pour la formation des conducteurs, la gestion de la fatigue, le contrôle technique des véhicules, l'abus de substances, conformément à la norme C3 du Groupe Rio Tinto sur les véhicules et la conduite. Ces dispositions seront incluses dans le Plan de gestion des entrepreneurs (PGE). (Nouvel engagement de l'EIES).
- Élaborera et mettra en œuvre un programme de surveillance médicale des conducteurs (pour les véhicules et les trains) comprenant un dépistage des maladies chroniques (hypertension et diabète), de la toxicomanie, du respect de normes physiques spécifiques et de l'absence d'exclusions médicales limitant la capacité à utiliser des équipements mobiles (par exemple l'épilepsie). Cela fera l'objet de dispositions dans le PGE. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Élaborera et mettra en œuvre des initiatives communautaires en matière de sécurité routière, notamment : la capacitation des autorités chargées de la circulation, les mesures de modération du trafic pour promouvoir la sécurité des usagers de la route et des piétons, la sensibilisation et l'éducation de la communauté à la sécurité routière et à la législation en la matière, ainsi qu'à la sécurité des piétons, les écoles et les jeunes enfants constituant un public cible spécifique en tant que groupe vulnérable. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Pour réduire les risques d'accidents avec les trains, Rio Tinto Simfer va :
 - Entretien autour de la voie ferrée un corridor opérationnel dégagé des bâtiments et de la végétation haute afin que les conducteurs de train et le public puissent voir les dangers qui s'approchent (Engagement N° 258.1 de l'EIES).

- Élaborer un plan détaillé pour une traversée sûre de la voie ferrée, comprenant la mise en place de points de passage désignés, de panneaux d'avertissement et de systèmes embarqués avertissant de l'approche du train (Engagement N° 258.2 de l'EIES).
- Travailler avec les bergers transhumants et l'administration locale pour identifier les moyens pratiques et sûrs de permettre les déplacements saisonniers de bétail sur de longues distances à travers la voie ferrée (Engagement N° 258.3 de l'EIES).
- Entreprendre des études sur les mouvements de trafic aux principaux passages à niveau dans toute zone urbaine traversée par le corridor ferroviaire, afin de concevoir des passages à niveau adaptés à chaque besoin, y compris des sauts de mouton si nécessaire (Engagement N° 258.4 de l'EIES).
- Décourager l'entrée du public dans les zones d'exploitation (Engagement N° 258.5 de l'EIES).
- Concevoir les déblais ferroviaires et routiers de manière à intégrer des facteurs de sécurité géotechniques afin de protéger les employés, la communauté et les équipements (Engagement N° 258.6 de l'EIES).
- Poursuivre les campagnes d'éducation et de sensibilisation des communautés à la sécurité ferroviaire, y compris les campagnes spécifiques destinées aux enfants et aux communautés pastorales (Engagement N° 258.7 de l'EIES).

Conformément à l'engagement 258.1-7 et au Plan de sécurité ferroviaire, le Projet développera des initiatives en matière de sécurité ferroviaire, notamment : i) maintien de la visibilité, ii) points de passage sûrs, iii) gestion du bétail, iv) passage des véhicules, v) découragement de l'entrée dans les zones opérationnelles, et vi) mise en place d'une sensibilisation et d'une éducation visant spécifiquement les enfants et les éleveurs.

3.12 Prévention des accidents

3.12.1 Concepts généraux

Les accidents de la route peuvent causer des blessures ou des décès dans le public et parmi les travailleurs, nuire à la réputation de Rio Tinto Simfer et endommager des biens matériels. Il est nécessaire d'identifier les causes des accidents pour prendre des mesures de prévention. On peut classer les accidents de la route comme suit en fonction de leur cause :

- Accidents dus à des défaillances de l'équipement.
- Accidents dus à la compétence ou au comportement du conducteur (santé, fatigue, consommation d'alcool ou de produits stupéfiants, style de conduite agressif, etc.).
- Accidents dus à l'état de la route ou aux conditions météorologiques.

Les facteurs courants d'accidents sont les suivants :

- Non-utilisation de la ceinture de sécurité (tout passager ou conducteur)
- Alcool
- Produits stupéfiants
- Excès de vitesse
- Utilisation d'un véhicule inconnu
- Mauvais entretien
- Absence d'inspection du véhicule
- Distraction au volant (utiliser le téléphone, fumer, boire, manger au volant)
- Transport d'un nombre de passagers supérieur à celui pour lequel le véhicule est conçu
- Transport de passagers non autorisés

- Utilisation de véhicules ou d'équipements pour des activités ou dans des conditions inappropriées (sol, terrain, conditions météorologiques, état des routes)
- Conduite sur des routes non autorisées

3.12.2 Transport et déchargement de matériaux

Rio Tinto Simfer et les entrepreneurs doivent s'assurer que les véhicules transportant ou déchargeant des matériaux sont équipés du matériel de sécurité et des plaques d'identification nécessaires, conformément aux réglementations en vigueur et aux meilleures pratiques (par exemple des alarmes de recul, des chaînes et perches homologuées appropriées pour fixer l'équipement lourd au plateau, des sangles et cliquets pour arrimer solidement l'équipement au plateau, etc.). Les conducteurs de véhicules doivent s'assurer que toutes les charges sont correctement arrimées avant le départ du véhicule.

3.12.3 Distance de sécurité

Les conducteurs des véhicules du Projet doivent à tout moment respecter les distances de sécurité avec les autres usagers de la route.

Pour déterminer la bonne distance de sécurité, les conducteurs doivent choisir un objet fixe sur la route, tel qu'un panneau, un arbre ou une passerelle. Lorsque le véhicule qui précède dépasse ce point de repère, comptez lentement « mille, deux mille, trois mille ». Si vous atteignez le repère avant d'avoir terminé le décompte, la distance entre les véhicules n'est pas suffisante.

Par mauvais temps, en cas de forte poussière ou la nuit, la règle des trois secondes devrait être doublée et portée à six secondes, pour plus de sécurité. Si les conditions météorologiques sont très mauvaises, par exemple en cas de forte pluie ou de brouillard épais, triplez la règle des trois secondes pour la porter à neuf secondes afin de déterminer la bonne distance de sécurité.

3.12.4 Véhicules d'accompagnement

Des véhicules d'accompagnement et/ou des convois peuvent être utilisés pour les camions transportant des marchandises dangereuses (par exemple, des explosifs, du carburant, etc.) lorsque les opérations sur le site de Rio Tinto Simfer les rendent nécessaires, en particulier en cas d'intempéries. Les conducteurs contribueront à la mise à jour des informations sur tout changement dans les conditions, les circonstances ou les risques liés aux itinéraires en signalant les changements observés après chaque voyage.

3.12.5 Conduite des conducteurs

Rio Tinto Simfer veillera à ce que tous les conducteurs soient correctement formés à la conduite sûre de leurs véhicules. Les conducteurs sont tenus d'adopter des comportements de conduite sûrs, tels que décrits dans le Plan de gestion, y compris les suivants, mais sans s'y limiter :

- Respecter les limitations de vitesse et les panneaux de signalisation
- Ne pas être sous l'influence de drogues ou d'alcool
- Éliminer les distractions (par exemple utiliser le téléphone, manger, fumer, etc.)
- Respecter les distances de sécurité
- Maintenir la communication pendant la conduite du véhicule

3.12.6 Fatigue du conducteur

Les déplacements des employés et des entrepreneurs en direction et en provenance du site du Projet seront réglementés pour gérer correctement le nombre d'heures de conduite et de repos afin d'éviter la fatigue, la somnolence et l'endormissement au volant. Dans le cadre de la gestion des risques liés à la fatigue des conducteurs, le déploiement de systèmes de surveillance embarqués (IVMS) sera envisagé.

Les mesures à long terme, telles que la planification des horaires, associées à des stratégies à court terme, comme les siestes et les courtes pauses, sont les moyens les plus efficaces de réduire les risques d'accident. La planification à long terme relève de la responsabilité des gestionnaires logistiques et des répartiteurs. Les stratégies à court terme relèvent de la responsabilité des conducteurs. Ils doivent cependant avoir la possibilité de les intégrer dans leur emploi du temps.

Les mesures de gestion de la fatigue des conducteurs doivent être détaillées dans les plans de gestion des déplacements approuvés.

3.12.7 Interactions avec la faune

Pour limiter les interactions avec la faune et les risques de collision avec celle-ci, Rio Tinto Simfer mettra en œuvre les mesures d'atténuation suivantes :

- Promouvoir une communication radio proactive entre les utilisateurs de la route d'accès afin de transmettre des informations sur la sécurité, y compris les observations de grandes espèces sauvages le long de la route.
- Fournir et entretenir des panneaux de signalisation aux endroits où les rencontres avec la faune sont les plus probables (par exemple dans les virages sans visibilité, en cas de vue obstruée, aux traversées des points d'eau, etc.) en rappelant aux conducteurs d'être vigilants à l'égard de la faune et de lui laisser la priorité.
- Signaler dès que possible au responsable de l'environnement, au responsable de la mine ou à son/sa représentant(e) les collisions et les carcasses d'ongulés et d'autres grands animaux observés sur le site du Projet et le long de la route d'accès pour leur enlèvement rapide. Les accidents évités de justesse et les collisions qui entraînent la mort ou la blessure d'un ongulé ou d'un autre grand animal doivent être signalés le plus rapidement possible.
- Mettre en place des limites de vitesse appropriées pour les véhicules du Projet afin de minimiser la production de poussière et de réduire les collisions avec la faune.

3.13 Réponse aux incidents et aux situations d'urgence

Rio Tinto Simfer s'efforce de ne causer aucun préjudice aux travailleurs et aux membres de la communauté pendant toute la durée du Projet. Toutefois, en cas d'incident ou d'accident de la circulation, une équipe d'intervention d'urgence (EIU) sera déployée et les procédures/protocoles d'intervention d'urgence détaillés dans un plan d'intervention d'urgence environnementale seront suivis.

Rio Tinto Simfer dispose d'un Plan détaillé d'intervention en cas d'urgence environnementale et a mis au point plusieurs protocoles pour réagir aux urgences spécifiques sur la route, notamment les accidents mineurs/majeurs, les déversements, les incendies/inondations, les fermetures de route, etc. Une équipe d'intervention d'urgence active et bien formée et des véhicules d'intervention d'urgence seront basés sur le site du Projet sur l'intervention d'urgence et la réponse en cas de déversement.

L'équipement, le matériel et les procédures seront entretenus pour limiter par un confinement et un nettoyage rapides les conséquences des incendies potentiels et des déversements accidentels dans l'environnement de carburant, d'huile moteur, d'huile/liquide de transmission, de liquide de frein, etc. Les véhicules du Projet seront équipés au minimum de radios, de cônes de sécurité, de bandes de signalement des dangers, de kits contre les déversements, d'extincteurs et

de trousse de premiers secours. Des trousse fixes de lutte contre les déversements seront placées à des endroits clés le long de la route et seront entretenues et inspectées régulièrement. Les détails sont inclus dans le Plan d'intervention en cas de déversement.

Les mesures d'urgence supplémentaires proposées dans l'EIES seront mises en œuvre par Rio Tinto Simfer incluent, sans s'y limiter :

- En lien avec le Plan de gestion du trafic et l'engagement 256.5, le Projet développera et mettra en œuvre des systèmes et des capacités d'intervention d'urgence pour répondre et gérer les incidents potentiels liés au Projet sur le lieu de travail et dans la communauté. Cette capacité doit comprendre l'aptitude à répondre aux incidents liés aux accidents de la route, aux accidents ferroviaires, aux déversements et aux incendies. (Nouvel engagement de l'EIES).
- En liaison avec le plan d'intervention d'urgence du Projet et le Plan de gestion du trafic, élaboration et mise en œuvre des procédures sur la manière dont le Projet répondra à une situation d'urgence hors site qui : i) concernerait l'infrastructure, les ressources ou les activités du Projet, et ii) concernerait un incident sans rapport avec les activités du Projet. (Nouvel engagement de l'EIES).
- Soutenir la remise en état des installations d'urgence et de traitement des accidents mineurs et la formation du personnel dans les hôpitaux situés à proximité des principaux sites du projet et soutenir les installations destinées à stabiliser les patients avant leur transport pour un traitement plus approfondi. (Nouvel engagement de l'EIES).

3.14 Enquête sur les incidents et gestion des plaintes

Les incidents et/ou accidents liés à la perturbation par le trafic feront l'objet d'une enquête. Rio Tinto Simfer enquêtera et pourra apporter les modifications appropriées à la politique et/ou mettre en œuvre des mesures disciplinaires en cas d'incidents ou de plaintes liés au trafic. Les réponses à une plainte pour perturbation par le trafic seront basées sur la nature de la plainte et pourront inclure les mesures suivantes, conformément au Plan de gestion des parties prenantes de Simandou :

- le personnel de Rio Tinto Simfer (par exemple le Superviseur/Surintendant chargé de la sécurité enregistrera la plainte relative aux perturbations du trafic dans un Registre des perturbations du trafic et informera le plaignant que sa plainte a été enregistrée.
- Si cela se justifie, le personnel de Rio Tinto Simfer, y compris les membres de l'Équipe Communautés et performances sociales (CPS), effectuera une visite sur place pour approfondir l'enquête sur l'incident ou la plainte.
- Le personnel de Rio Tinto Simfer tentera de faire le lien entre l'incident de perturbation du trafic identifié et une source (un événement spécifique ou une activité menée dans le cadre de l'exploitation minière ou de la construction), et déterminera les mesures qui peuvent être prises pour réduire le trafic.
- Le personnel de Rio Tinto Simfer communiquera au plaignant les résultats de l'enquête et les éventuelles mesures d'atténuation prévues.

3.15 Caractéristiques techniques, entretien et inspection des véhicules

3.15.1 Caractéristiques techniques des véhicules

Rio Tinto Simfer définira des caractéristiques techniques minimales pour les véhicules appartenant à l'entreprise et à ses sous-traitants. Il s'agira notamment de ceintures de sécurité à 3 points sur tous les sièges, d'un dispositif anti-renversement, etc. conformément à la norme C3 (Véhicules et conduite) de Rio Tinto.

Rio Tinto Simfer spécifiera tout équipement embarqué nécessaire pour les véhicules appartenant à l'entreprise et ceux de ses sous-traitants. Il peut s'agir d'un extincteur, d'une roue de secours, d'un cric, d'une clé pour écrous de roue, de

cosses de rechange, de cônes de sécurité, d'un triangle réfléchissant, d'une trousse de premiers secours, d'une trousse de lutte contre les déversements, d'un dispositif de repérage du véhicule. Rio Tinto Simfer spécifiera également tout équipement de sécurité nécessaire.

3.15.2 Inspections et entretien des véhicules et des équipements

Pour veiller à ce que les véhicules de la flotte du projet restent en bon état de fonctionnement, ils seront inspectés quotidiennement avant le départ. Chaque véhicule sera doté d'un carnet de bord pour enregistrer les inspections et les entretiens réguliers. La liste de contrôle de l'inspection comprendra les éléments suivants et indiquera si l'état est satisfaisant ou s'il nécessite une action, ainsi que la date à laquelle l'action a été réalisée, le cas échéant :

- Maintenance et entretien
- Radio
- Propreté
- Vitres et rétroviseurs
- Feux, signaux, klaxon et antenne de sécurité
- Niveaux des liquides
- Pneus (y compris la roue de secours)
- Dommages à la carrosserie
- Trousse de sécurité et de premiers secours
- Trousse de lutte contre les déversements
- Extincteur
- Cales de roues

Les entrepreneurs et les sous-traitants associés au projet élaboreront et mettront en œuvre un programme d'inspection et d'entretien préventif des véhicules et de l'équipement embarqué conformément aux directives du fabricant. Le programme portera, entre autres, sur les points suivants :

- Identification des pièces critiques et des normes d'entretien (par exemple, profondeur minimale de 2 mm de la bande de roulement des pneus, présence de bouchons, d'arrêts et d'attaches sur les véhicules porteurs).
- Calendriers d'inspection et d'entretien.
- Détail des installations de l'atelier et des mécaniciens nécessaires (et évaluation des compétences de ces derniers)
- Propositions pour la fourniture de pièces détachées.
- Propositions relatives à l'inspection des véhicules utilisés sur des terrains accidentés afin de détecter les dommages au niveau du châssis, de la direction et de la suspension.

Inspections avant utilisation

Rio Tinto Simfer et les entrepreneurs inspecteront leurs véhicules avant d'autoriser leur utilisation sur le site, conformément à une liste de contrôle devant être approuvée par Rio Tinto Simfer.

Inspections quotidiennes

Rio Tinto Simfer et les entrepreneurs établiront et mettront en œuvre des procédures de contrôle quotidien des véhicules et des équipements par les conducteurs avant leur utilisation de chaque jour. Ces procédures quotidiennes respecteront une liste de contrôle approuvée par Rio Tinto Simfer.

Rio Tinto Simfer et les entrepreneurs doivent veiller à ce que tout défaut soit signalé rapidement et à ce que des mesures appropriées de réparation ou de remplacement soient prises.

Inspection après un accident

Rio Tinto Simfer et les entrepreneurs doivent s'assurer que tout véhicule impliqué dans un accident soit inspecté afin d'identifier et de réparer les dommages et de déterminer si une défaillance de l'équipement a pu être un facteur contributif.

4 Rôles et responsabilités

4.1 Résumé des rôles et responsabilités

Rio Tinto Simfer est responsable en dernier ressort de la gestion des transports associés au Projet, directement ou indirectement, par le biais de la gestion des travailleurs de la mine et/ou des entrepreneurs/sous-traitants employés dans le cadre du Projet. Le tableau 4.1 décrit le personnel clé ayant des rôles et des responsabilités de premier plan en matière de gestion du trafic dans le cadre du Projet.

Tableau 4.1 Rôles et responsabilités

Poste	Responsabilités et obligations
Directeur général	<ul style="list-style-type: none"> Responsable de la supervision de toutes les opérations du Projet et de l'affectation des ressources nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et à la gestion des infrastructures de transport du Projet.
Directeur général des opérations	<ul style="list-style-type: none"> Rend compte au directeur général. Supervise les opérations quotidiennes.
Directeur général de la santé, de la sécurité et de l'environnement (SSE)	<ul style="list-style-type: none"> Rend compte au directeur général. Coordonne les ressources sur place en matière de santé, de sécurité et d'environnement.
Responsable des services sur site	<ul style="list-style-type: none"> Rend compte au directeur général des opérations. Responsable de la supervision de tous les services ou opérations du site.
Gestionnaire de la logistique / Surintendant	<ul style="list-style-type: none"> Rend compte au directeur général des opérations. Il est chargé d'apporter son soutien au responsable des services du site en ce qui concerne l'expédition/le transport des biens et des services.
Superviseur / Surintendant de la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Coordonne la mise en œuvre des parties du PGT dont la responsabilité incombe à Rio Tinto Simfer. Communique aux entrepreneurs et sous-traitants le GCT qui précise les engagements et les exigences du Projet en matière de gestion des transports. Surveille et contrôle la mise en œuvre du PGT et l'exécution par les entrepreneurs et sous-traitants en ce qui concerne les exigences de ce Plan. Détermine les mesures correctives appropriées en cas de non-respect des exigences du PGT. Identifie les routes d'accès au Projet et évalue les risques liés à celles-ci ; met en œuvre toutes les mesures nécessaires pour réduire les risques significatifs. Veille à ce que des mesures de sécurité routière appropriées soient mises en place sur toutes les voies de transport. Veille à ce que les conducteurs reçoivent une instruction et une formation adéquates et faire preuve de leadership pour permettre l'amélioration continue des normes de conduite routière dans le cadre du Projet.

Poste	Responsabilités et obligations
Entrepreneur / Sous-traitant	<ul style="list-style-type: none"> • Lit et comprend le Plan de gestion du trafic, ainsi que les exigences et les engagements de Rio Tinto Simfer en matière de gestion du transport, tels que définis dans ce Plan et dans la Norme C3 (Véhicules et conduite) de Rio Tinto, et toutes les lois, réglementations, normes et politiques pertinentes. • Communique le contenu du PGT aux travailleurs et forme tous les travailleurs et les sous-traitants pour qu'ils comprennent leurs responsabilités en matière de gestion des transports. • Veille à ce que les protocoles et les procédures opérationnelles normalisées associés au PGT soient respectés par leurs travailleurs et leurs sous-traitants. • Veille à ce que tous les incidents liés au trafic/au transport soient signalés au le responsable SSE et/ou au superviseur / surintendant de la sécurité et traités avec efficacité, et à ce que les leçons en soient tirées conformément aux procédures établies de signalement des incidents et d'enquête. • Tient Rio Tinto Simfer pleinement informée de toutes les questions relatives à la gestion des transports.

4.2 Formation

La formation à ce PGT est requise pour l'ensemble du personnel/des employés et doit être fournie dans le cadre de la formation initiale des employés au début de leur emploi. La formation doit être animée par un personnel qualifié ou compétent (par exemple, un superviseur de la sécurité ou un surintendant) qui connaît bien les exigences du Projet en matière de gestion du trafic et qui peut expliquer en détail les procédures applicables en matière de gestion et de suivi du trafic, les objectifs et obligations de conformité, les exigences en matière d'établissement de rapports et les autorités.

Lorsque cela s'avère nécessaire, et à la suite d'une évaluation régulière des besoins en formation, des programmes de formation de mise à niveau sont mis en œuvre afin que le personnel/les employés puisse être mis à jour ou formé aux nouvelles réglementations et directives, aux nouveaux équipements ou mesures de gestion du trafic, aux nouvelles technologies, aux exigences de contrôle et/ou aux procédures opérationnelles standard (POS) nouvelles ou modifiées.

Tous les membres du personnel qui utilisent les véhicules et les équipements du Projet seront formés à l'utilisation sûre des véhicules et des équipements et devront démontrer leur expertise par le biais de programmes ou de cours de certification accrédités.

Tous les entrepreneurs du Projet doivent également former leur personnel aux exigences de ce PGT dans le cadre de leur contrat ou de leur travail. Le personnel autorisé de gestion du trafic de l'entrepreneur doit être identifié dans le PGE et doit être signalé au directeur des services du site, du superviseur/surintendant de la sécurité et/ou du directeur général de SSE. Rio Tinto Simfer fournira au minimum une formation sur les exigences clés de ce PGT à l'équipe de l'entrepreneur dans le cadre de la session d'intégration de l'entrepreneur.

Lors de l'enregistrement, les visiteurs du site du Projet assisteront à une présentation qui leur donnera un aperçu des règles à respecter sur les routes et des procédures d'intervention en cas d'urgence, entre autres informations.

4.3 Renforcement des capacités

Les mesures de renforcement des capacités figurent à l'annexe 3 du plan de gestion environnementale et sociale (PGES).

5 Suivi et rapports

5.1 Programme de suivi de la gestion du trafic

Rio Tinto Simfer sera responsables du contrôle de la mise en œuvre du Plan de gestion du trafic. Les entrepreneurs travaillant sur le Projet sont tenus de surveiller leurs activités et de veiller à ce que :

- Les conducteurs effectuent toutes les inspections quotidiennes requises des véhicules, signalent toutes les défauts et prennent des mesures opportunes pour effectuer les réparations ou mettre les véhicules hors service, le cas échéant.
- Les équipements et les véhicules aient fait l'objet d'un entretien régulier afin de garantir la sécurité du transport et de leur fonctionnement.
- Les performances des conducteurs ne soient pas altérées par la fatigue.

Rio Tinto Simfer établira à des points clés le long des routes également des sites ou des stations de contrôle du trafic qui seront utilisées pour le transport logistique routier. Les données collectées à partir de ces sites ou stations de contrôle serviront, entre autres, à informer les décisions de Rio Tinto Simfer sur l'acheminement et le volume du trafic dans le cadre du Projet.

5.2 Rapports et archivage

Rio Tinto Simfer tiendra à jour une base de données vérifiable pour la gestion du trafic et des registres de contrôle pour le suivi des performances. Cela portera, entre autres, sur les points suivants :

- Analyse de la situation du trafic / rapports d'évaluation
- Registre des incidents de circulation / des plaintes
- Rapports d'enquête sur les incidents et les actions correctives
- Rapports de non-conformité

Le tableau 5.1 résume les exigences générales en matière de rapports sur la gestion du trafic.

Tableau 5.1 Exigences en matière de rapports pour la gestion du trafic

Rapport	Description	Fréquence
Analyse de la situation / Rapport d'évaluation	Fournit un enregistrement des données de surveillance du trafic ou d'analyse de la situation sur le Projet.	Avant la construction (référence) Trimestriel / annuel
Registre des incidents et des plaintes	Fournit un dossier ou un registre actualisé des plaintes/griefs, incidents, quasi-accidents, accidents et collisions avec la faune liés au trafic dans le cadre du Projet.	Au fur et à mesure qu'une plainte est reçue ou qu'un incident se produit
Rapports d'enquête sur les incidents et rapport sur les actions correctives	Documente les résultats des enquêtes sur les incidents/accidents de la circulation, en détaillant les causes, les blessures/morts, les enseignements tirés et les actions correctives (en cours ou clôturées) afin d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent à l'avenir.	Lorsqu'un incident se produit et fait l'objet d'une enquête
Rapport de non-conformité	Détaille toutes les non-conformités liées au trafic enregistrées dans le cadre du Projet et les actions de suivi visant à garantir le respect des exigences du PGT à l'avenir.	Mensuel

Rapport	Description	Fréquence
Rapport annuel sur l'environnement	Fournit un rapport annuel sur les activités du Projet et présente un résumé des activités liées au trafic et des performances ou de l'état de conformité avec le PGT et les exigences réglementaires. Il documentera également le statut / l'état des routes du Projet. Ce rapport sera fourni à la direction dans le cadre de son examen du système de gestion SSE pour le Projet, et soumis aux autorités de réglementation.	Annuel

6 Contrôles et actions correctives

6.1 Gestion du changement

Rio Tinto Simfer évaluera et documentera toute modification de la conception de la mine, de l'infrastructure et des opérations susceptible d'avoir un impact sur la gestion du trafic et la logistique dans le cadre d'un processus formel de gestion du changement. Le processus de gestion du changement donnera la priorité aux possibilités d'éviter les impacts du Projet sur le trafic et les transports.

6.2 Évaluation de la conformité et mesures correctives

Comme indiqué au point 4.1 du présent Plan, le responsable SSE est chargé de veiller à ce que les méthodologies, les mesures d'atténuation, les inventaires et les rapports soient réalisés conformément au présent Plan. Rio Tinto Simfer mettra en place un processus de signalement interne des cas de non-conformité. Le personnel du Projet et les entrepreneurs seront informés de toute non-conformité et des mesures correctives seront prises.

6.3 Examen de l'efficacité du Plan et révisions

Rio Tinto Simfer mettra en place un processus d'examen annuel afin d'évaluer la pertinence, l'adéquation et l'efficacité de ce PGT. Les examens permettront de s'assurer que les résultats du suivi sont intégrés à d'autres aspects du Projet et que les changements sont mis en œuvre si nécessaire. Les examens fourniront également un mécanisme formel afin d'évaluer l'efficacité du plan de gestion pour la réalisation des objectifs et le maintien d'une conformité continue avec les normes du Projet.

Les changements importants dans les éléments du Projet (par exemple les infrastructures en rapport avec le trafic), y compris les procédures opérationnelles et les normes du Projet, nécessiteront des mises à jour ou des révisions régulières du PGT. Les examens et les révisions du PGT doivent intégrer ces changements et être dirigés par le directeur général et/ou le directeur SSE.

Au minimum, les mises à jour/révisions du PGT seront soumises à l'AGEE/MEDD dans le cadre des demandes de renouvellement annuel des certificats de conformité environnementale (CCE) applicables au projet Simandou.

7 La période d'exécution et le coût

La période d'exécution et le coût figurent à l'annexe 4 du PGES.

8 Références

- International Finance Corporation (IFC), 2012. IFC Sustainability Framework: Policy and Performance Standards on Environmental and Social Sustainability. January 1.
- International Finance Corporation (IFC), 2007a. Environmental, Health, and Safety Guidelines: General. April 30. Retrieved from: <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/29f5137d-6e17-4660-b1f9-02bf561935e5/Final%2B-%2BGeneral%2BEHS%2BGuidelines.pdf?MOD=AJPERES&CVID=nPtguVM>.
- International Finance Corporation (IFC), 2007b. Environmental, Health, and Safety Guidelines: Mining. December 10.
- International Finance Corporation (IFC), 2007c. Environmental, Health, and Safety Guidelines for Railways. April 30.
- International Finance Corporation (IFC), 2007d. Environmental, Health, and Safety Guidelines: Construction Materials Extraction. April 30.
- International Finance Corporation (IFC), 2007e. Environmental, Health, and Safety Guidelines: Air Emissions and Ambient Air Quality. April 30.
- International Finance Corporation (IFC), 2007f. Environmental, Health, and Safety Guidelines for Toll Roads. April 30.
- Rio Tinto, 2015. *Group Standard C3 Vehicles and Driving*. Effective as of 1 April 2015.