

RAPPORT 23

Plan de gestion du trafic routier



Projet Simandou

Simfer S.A.

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			
NUMÉRO DU DOCUMENT :		I-SZ-6370-H-PLN-00021	
RÉVISION : 3		STATUT : Émis avec EIES - Projet de fosse de Ouéléba Nord - version finale	
Statut	Nom	Poste	Signature
Auteur			
Révisé			
Approuvé			

Historique des révisions					
Rév	Date	Commentaires	Auteur	Révisé	Approuvé
3	17 juin 2025	Émis avec EIES - Projet de fosse de Ouéléba Nord - version finale			
2	30 janvier 2025	Émis avec EIES - Projet de fosse de Ouéléba Nord - version préliminaire			
1	30 avril 2024	Émis avec EIES - Projet Simandou de Rio Tinto - Composantes mine et embranchement ferroviaire - version finale			
0	30 juin 2023	Émis avec EIES Projet Simandou de Rio Tinto - Composantes mine et embranchement ferroviaire - version préliminaire			

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	i
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 du PGES.....	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	11
2.3 Principaux indicateurs de performance	11
2.4 Évaluation des risques	11
3 Plan des mesures d'atténuation.....	14
3.1 Droit de passage	35
3.2 Prévention des accidents.....	35
3.3 Caractéristiques techniques, entretien et inspection des véhicules	36
3.3.1 Inspections avant utilisation.....	37
3.3.2 Inspections quotidiennes	37
3.3.3 Inspection après un accident.....	37
4 Rôles et responsabilités.....	38
4.1 Résumé des rôles et responsabilités	38
4.2 Formation	39
4.3 Renforcement des capacités	39
5 Suivi et rapports.....	40
5.1 Programme de suivi de la gestion du trafic	40
5.2 Rapports et archivage.....	41
6 Contrôles et actions correctives.....	43
6.1 Gestion du changement	43
6.2 Évaluation de la conformité et mesures correctives	43
6.3 Examen de l'efficacité du Plan et révisions	43
7 La période d'exécution et le coût	44

8 **Références45**

TABLEAUX

Tableau 1.1 Autres plans de gestion en rapport avec la gestion du trafic..... 1
Tableau 1.2 Recommandations de la SFI sur la gestion du trafic 3
Tableau 2.1 Indicateurs clés de performance de la gestion du trafic..... 12
Tableau 3.1 Gestion du trafic mesures d’atténuation 15
Tableau 4.1 Rôles et responsabilités 38

FIGURES

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

ABRÉVIATIONS

le projet	Projet Simandou
CAP	communautés affectées par le Projet
CCE	certificats de conformité environnementale
CPS	Communautés et performances sociales
EIU	équipe d'intervention d'urgence
GES	gaz à effet de serre
HMV	Véhicule lourd
ICP	indicateurs clés de performance
IVMS	Systèmes de surveillance embarqués
LMV	Véhicule léger
N/A	Non-Applicable
NBRF	Niveau le plus bas raisonnablement faisable
Non-TMD	Non-Transportant des marchandises dangereuses
PGES	plan de gestion environnementale et sociale
PGT	Plan de gestion du trafic routier
POS	procédures opérationnelles standard
SFI	Société financière internationale
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 Simandou (le Projet). Le Projet consiste en l'exploitation à ciel ouvert d'un gisement de minerai de fer à haute teneur (Ouéléba et Ouéléba Nord), 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

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

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 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 (SSE) (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 poussoirs 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 du PGES

Un Registre des engagements du PGES a été mis en place dans le cadre du PGES pour le projet Simandou ; il est tenu à jour par Simfer. Ce Plan de gestion a été élaboré en tenant compte des engagements du PGES. Les engagements du PGES 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'PGES 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 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

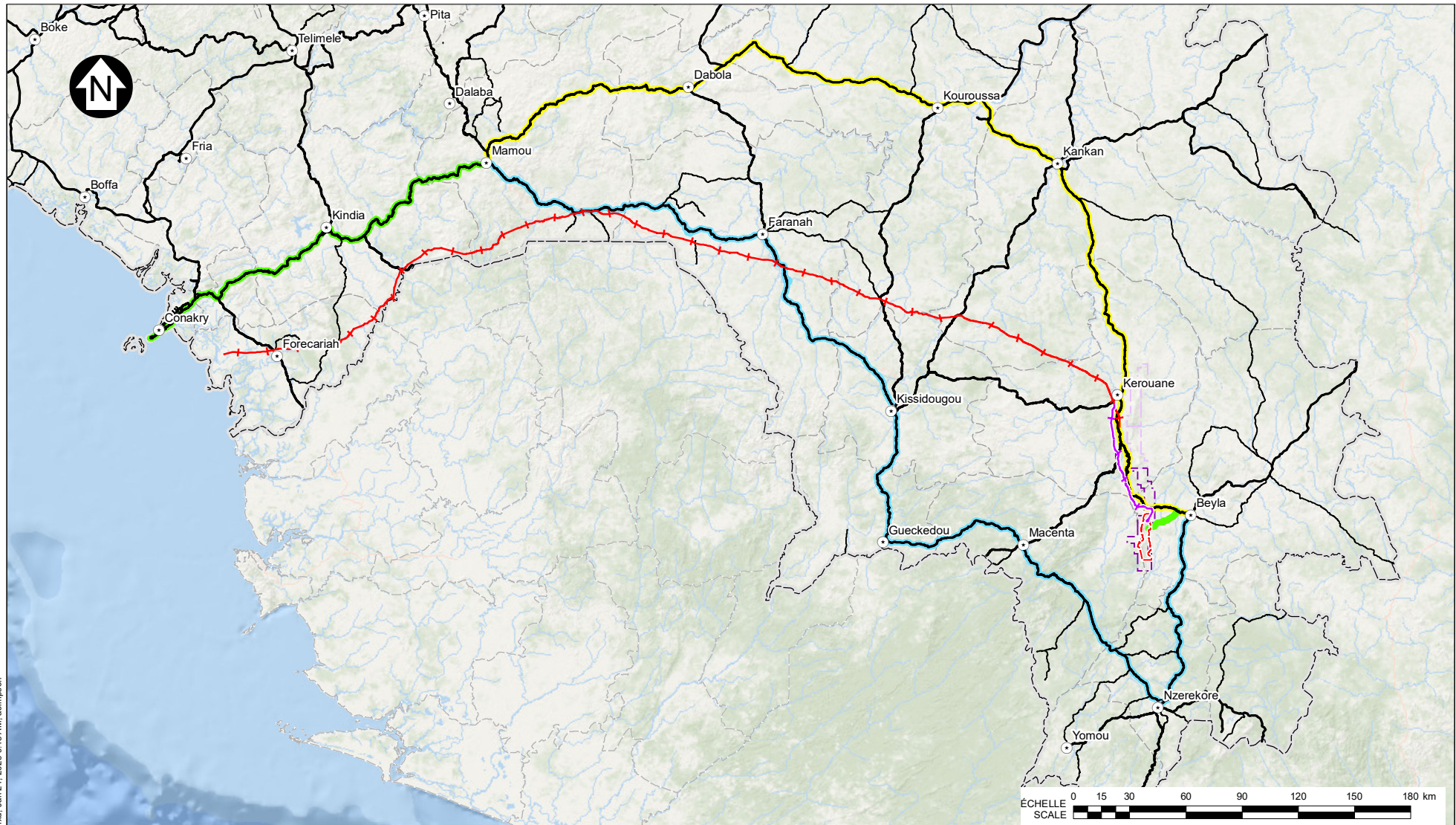
2.2 Installations et opérations de transport

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.

SAVED: I:\3102\000191\12\A\GIS\Fig4_34_R2.mxd, Jan 24, 2025 9:45 AM, asimpson



LÉGENDE - LEGEND:

- COMMUNAUTÉ - COMMUNITY
- +— CHEMIN DE FER TRANSGUINÉEN - TRANS-GUINEAN RAILWAY
- +— EMBRANCHEMENT FERROVIAIRE - RAIL SPUR
- ROUTE PRINCIPALE - PRINCIPAL ROAD
- ROUTE SECONDAIRE - SECONDARY ROAD
- HYDROGRAPHIE - RIVER/STREAM/DRAINAGE
- EMPIRE DU PROJET - LAND ACCESS BOUNDARY
- LIMITE ADMINISTRATIVE - ADMINISTRATIVE BOUNDARY
- CONCESSION MINIÈRE DE SIMFER - SIMFER'S MINING CONCESSION
- CONCESSION MINIÈRE DE WCS - WCS'S MINING CONCESSION

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:

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

NOTES:

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

REV	DATE	DESCRIPTION	AMH DESIGNED	AS DRAWN	RAC REVIEWED
2	30JAN25	ISSUED WITH VOLUME 2 - REPORT 23			

SIMFER S.A.

PROJET SIMANDOU PROJECT

ROUTES LOGISTIQUES POUR LA CONSTRUCTION
GUINEAN LOGISTICS ROUTES

SimFer

FIGURE 2.1

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. 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.

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 - 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 - 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.

2.4 Évaluation des risques

Dans le cadre de la conception/planification du Projet, 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 (HMV), 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.

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
- Panneaux d'avertissement des trains
- 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
- Restrictions d'accès

Tableau 2.1 Indicateurs clés de performance de la gestion du trafic

Indicateur clé de performance / métrique	Objectif	Mesures d'atténuation associées
ICP-01 Zones d'encombrement du trafic le long de la (des) route(s) logistique(s)	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 5 lieux d'encombrement prolongé pendant la construction • Aucun lieu de congestion prolongée pendant les opérations 	N° d'engagement du PGES : E8.1, P14, P35, Q3.2, S3.8, U1.5, U2.5, Z10 N° d'atténuation du plan de gestion : TMP-21
ICP-02 Collisions entre véhicules	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 5 incidents entraînant des dommages aux véhicules par an • ≤ 3 incidents entraînant des blessures • Aucun incident annuel impliquant des décès dus à des collisions de véhicules • ≤ 1 incident entraînant des blessures corporelles ou des dommages au véhicule 	N° d'engagement du PGES : E7.9, P14, P35, Q3.2, R25, S3.8, U1.2, U1.5 N° d'atténuation du plan de gestion : TMP-04, -21, -28, -30, -31, -32, -33, -34, -38-01, -38-03, -41
ICP-03 Collisions et accidents évités de justesse le long de l'embranchement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 1 incident entraînant des dommages à l'équipement personnel ou la mortalité du bétail • Aucun incident annuel impliquant des décès dus à des collisions avec des trains 	N° d'engagement du PGES : P35, R25, U1.2, U1.5, U2.1
ICP-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.-à-d. entretien, concernant, resurfacement, etc.) 	N° d'engagement du PGES : D4.5, E8.3

Indicateur clé de performance / métrique	Objectif	Mesures d'atténuation associées
ICP-05 Sécurité des usagers de la terre pendant la construction de l'embranchement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 10 incidents impliquant des usagers de la terre pénétrant dans des zones de travail autorisées et mettant en danger la sécurité de l'utilisateur de la terre Zéro blessure ou décès pour les autres utilisateurs des terres 	N° d'engagement du PGES : I50.6, P35, U2.1, U2.2, U2.3, U2.5, U3 N° d'atténuation du plan de gestion : TMP-21
ICP-06 Plaintes de la communauté liées au trafic	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 10 plaintes communautaires liées au trafic par an 	N° d'engagement du PGES : D2.9, D2.11, D4.1, D4.4, E8.4, P14, Q3.2, R23, R25, S3.8, S8, U1.6, U2.7, Z10 N° d'atténuation du plan de gestion : TMP-07, -08, -10, -13, -35, -38-02, -38-04

3 Plan des mesures d'atténuation

Cette section présente les mesures d'atténuation et les actions de gestion nécessaires pour atteindre les objectifs du plan de gestion du trafic. Le tableau 3.1 résume ces mesures d'atténuation et les étapes nécessaires à la mise en œuvre de chacune d'entre elles.

Tableau 3.1 Gestion du trafic mesures d'atténuation

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
Accès au site	I50.3	Toutes les routes d'accès construites pour la phase de construction seront conçues pour être utilisées lors de la construction uniquement et seront supprimées dès que l'exploitation du Projet commencera ; la suppression inclura le blocage physique de la route et la réhabilitation à l'aide d'une méthode correspondant au type d'habitat.	Vérification	N/A	Une fois	Fin de la phase de construction	Équipe Biodiversité
	I50.5	L'accès de personnes non liées au Projet et de leur bétail et d'autres animaux (par exemple les chiens utilisés pour chasser la viande de brousse) sera confiné aux routes contrôlées par le Projet au moyen de barrières et de gardes.	Vérification	ICP-05	Chaque année	Toutes les phases	Hygiène Santé, sécurité et environnement (HSSE)
	I50.6	L'accès au corridor de construction de la voie ferrée sera restreint conformément à la législation guinéenne.					
	I50.9	Toute route supplémentaire ouverte par du personnel du Projet sans autorisation sera immédiatement fermée ; les nouvelles routes d'accès créées par des tiers sur des terrains contrôlés par le Projet seront fermées.					
	Z10	Le Projet consultera les communautés afin d'identifier toutes les voies d'accès (terrestres et sur l'eau) qui seront touchées, et évitera de les perturber dans la mesure de possible. Si l'amélioration des routes ne peut être achevée sans un déplacement physique ou économique important dû à la perte d'accès, des rocade temporaires seront construites.	Consultations	ICP-01, ICP-06	Achevé	Conception	HSSE
	U3	L'accès du public aux fronts de taille sera limité afin de garantir la sécurité du public. Lorsque les fronts de taille 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.	Vérification	ICP-05	Chaque année	Construction	Les contractants

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	PGT-01	Les véhicules personnels des employés seront interdits sur le site de la mine à moins qu'un permis d'accès au site ne soit délivré par le personnel responsable de Simfer.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Sécurité
	PGT-02	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.	N/A	N/A	N/A	N/A	HSSE
	PGT-03	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 à empêcher tout accès non autorisé. Tout le trafic minier sur les routes de transport sera contrôlé par radio.	N/A	N/A	N/A	N/A	Sécurité
	PGT-04	Des panneaux de signalisation seront installés sur les routes de transport et d'accès, ainsi qu'aux intersections concernées, afin de contrôler l'accès et l'utilisation, et de communiquer aux usagers de la route des informations essentielles sur la route ou les activités en cours. Les employés, les entrepreneurs et les véhicules de ravitaillement doivent indiquer leur emplacement et la direction de leur déplacement lorsqu'ils empruntent les voies d'accès à la mine et les routes de transport afin d'alerter les véhicules venant en sens inverse.	N/A	N/A	N/A	N/A	Sécurité
	PGT-05	Toutes les routes du projet seront clairement cartographiées et signalisées afin d'éviter l'utilisation de routes non autorisées. Les cartes routières ou le réseau routier autorisé seront accessibles à tous les travailleurs, entrepreneurs et sous-traitants sous forme de cartes imprimées ou en ligne.	N/A	N/A	N/A	N/A	Sécurité

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	PGT-06	Aucune route publique ne sera bloquée, à l'exception des fermetures temporaires pour des raisons de sécurité ou pendant les activités de construction routière approuvées par les autorités réglementaires compétentes, et l'information sera clairement communiquée aux communautés/résidents de la zone affectée. Des avis publics seront affichés dans les PAC et/ou d'autres moyens de communication (systèmes de sonorisation, stations de radio, etc.) seront utilisés pour informer les résidents des activités nouvelles ou en cours susceptibles de perturber temporairement la circulation / les mouvements sans entrave.	N/A	N/A	N/A	N/A	Communautés et performance sociale
Spécifications de conception des embranchements routiers et ferroviaires	U2.6	Concevra des travaux de terrassement des routes et de la voie ferrée qui incorporent des facteurs de sécurité géotechnique visant à protéger les employés, la communauté et l'équipement.	N/A	N/A	Terminé	Conception	Ingénierie
	P13	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.	Mécanisme de réclamation	ICP-06	En cours	Construction	Communautés et performance sociale
	I47	Le projet concevra le corridor ferroviaire de manière à minimiser son utilisation potentielle comme 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.	N/A	ICP-05	Achevé	Conception	Ingénierie
	I48	Le projet concevra l'emplacement des routes de manière à ce qu'elles se situent, dans la mesure du possible, à l'extérieur des zones / habitats de grande valeur en termes de biodiversité, et leur nombre et leur longueur seront réduits au minimum. Toutes les routes d'accès développées pour la phase de construction seront conçues pour être utilisées pendant la construction uniquement et seront enlevées lorsque le projet passera à l'exploitation. L'enlèvement consistera à bloquer physiquement la route et à la réhabiliter en utilisant une méthode appropriée au type d'habitat. Une surveillance régulière sera	N/A	N/A	Terminé	Conception	Ingénierie

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
		assurée (par exemple, pour vérifier que les barrières ne sont pas contournées) et des écogardes seront postés dans les zones de grande valeur en termes de biodiversité. Des partenariats avec les agences gouvernementales appropriées seront établis, si nécessaire, pour assurer un contrôle efficace.					
	PGT -07	Simfer s'engage à concevoir et à développer des infrastructures routières et ferroviaires durables et résistantes qui répondent aux normes internationales.	N/A	ICP-06	Achèvement de la phase de conception	Conception	Ingénierie
	PGT -08	Concevoir les routes et 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 les besoins de recul des véhicules.	N/A	ICP-06	Achevé	Conception	Ingénierie
	PGT -09	Incorporer des mesures de sécurité routière (par exemple, des chemins piétonniers, des barrières, des panneaux de signalisation, des bandes rugueuses, des ralentisseurs, etc.) dans la conception des routes.	N/A	ICP-06	Achevé	Conception	Ingénierie
	PGT-10	Incorporer des mesures de sécurité routière pour l'embranchement ferroviaire, y compris des barrières, de la signalisation et des chemins piétonniers.	N/A	ICP-06	Achevé	Conception	Ingénierie
	PGT-11	Incorporer des mesures de minimisation du bruit du trafic (par exemple, des barrières physiques contre le bruit, la végétation, le type de revêtement routier, etc.) dans la conception des routes et de l'embranchement ferroviaire.	N/A	ICP-06	Achevé	Conception	Ingénierie
	PGT-12	Concevoir les ponts, y compris ceux associés aux routes publiques, de manière à ce qu'ils aient une capacité portante adéquate pour supporter les charges de trafic requises pour les activités/opérations du projet.	N/A	ICP-06	Achevé	Conception	Ingénierie

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	PGT -13	Les routes du projet et l'embranchement ferroviaire auront des dispositions d'emprise adéquates dans la conception pour soutenir les activités de construction et d'exploitation et réduire l'acquisition de terres et les impacts de réinstallation.	N/A	ICP-06	Achevé	Conception	Ingénierie
	PGT-14	Concevoir les routes et l'embranchement ferroviaire du projet en prévoyant des marges de recul suffisantes par rapport aux communautés, aux sites du patrimoine culturel, aux cours d'eau et à d'autres récepteurs sensibles (par exemple, les points chauds de la faune ou les zones d'habitat de grande valeur).	N/A	ICP-06	Achevé	Conception	Ingénierie et Équipe EIES
Gestion du trafic et des déplacements	PGT-15	Simfer gérera l'acheminement 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 de la circulation.	Mécanisme de gestion des plaintes	ICP-06	En cours	Toutes les phases	Communautés et performance sociale
	PGT-15	Simfer travaillera avec les autorités locales, régionales et nationales compétentes pour gérer son utilisation des routes publiques dans le cadre du projet.	N/A	ICP-05, ICP-06	N/A	Toutes les phases	Logistique
	PGT-15	Les détails sur l'acheminement du trafic en relation avec l'exécution d'activités spécifiques (par exemple, le transport de matières dangereuses) seront fournis dans les SOP spécifiques à l'activité.	Vérification	ICP-05, ICP-06	Chaque année	Toutes les phases	Logistique
	PGT-16	Simfer et les entrepreneurs doivent élaborer des plans de gestion des déplacements approuvés par le superviseur / surintendant de la santé et de la sécurité désigné avant les activités d'utilisation de la route.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
Processus de sélection pour la biodiversité	P12	Développer 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 référence des 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, piste d'accès existante non praticable par les véhicules, route existante nécessitant quelques améliorations, route existante nécessitant peu ou pas d'améliorations) ; la création d'une base de données pour suivre et gérer leur utilisation à long terme ; en consultation avec le personnel des Opérations, la définition des engagements de fermeture/remise en état à l'avance pour chaque route/voie d'accès.	Vérification	N/A	Chaque année	Toutes les phases	Équipe Biodiversité
Gestion du trafic et des déplacements	P14	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.	Planification	ICP-01 ICP-02 ICP-06	En cours	Conception et construction	HSSE
	P35	Élaborer un Plan de gestion des transports et du trafic qui définit les mesures permettant de gérer en toute sécurité la circulation des véhicules et des piétons pendant les phases de construction et d'exploitation du Projet. Il 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 : <ul style="list-style-type: none"> 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 construction et d'exploitation 	Vérification	ICP-01, ICP-02, ICP-03, ICP-05	Chaque année	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
		<ul style="list-style-type: none"> le contrôle et la gestion du trafic temporaire les traversées de routes et de voies ferrées les facilités de stationnement <ul style="list-style-type: none"> la réduction de la probabilité d'accidents de la circulation, y compris en ce qui concerne le bétail et les animaux 					
Gestion du trafic et des déplacements	U8	Appliquer des protocoles stricts de gestion des déplacements qui documentent les analyses de risques des déplacements hors site.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	R23	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.	Vérification	ICP-06	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	R24	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 CMP.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	R15	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.	Vérification	N/A	Chaque année	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	R16	Dans le prolongement des dispositions du code de conduite, les conducteurs de tous les véhicules (employés et sous-traitants) dans le site d'intérêt du Projet sont également soumis aux dispositions du code de conduite, y compris l'interdiction de fournir des ascenseurs à la communauté.	Inspections visuelles	N/A	Tous les ans	Toutes les phases et Phases de fermeture	Logistique et HSSE
Employés Transport	Q3.2	Pour minimiser encore plus le potentiel d'influx migratoire concernant les activités du Projet, le Projet instaurera un service de transport des employés par bus traversant les agglomérations locales pour décourager les employés de déménager vers les villages plus proches du Projet dans le but de trouver du travail. Le Projet améliorera en outre les routes existantes et en construira de nouvelles pour faciliter l'accès aux sites du Projet depuis les localités plus grandes.	N/A	ICP-01, ICP-02, ICP-06	N/A	Toutes les phases	Les services du site
Stationnement	PGT -17	Tous les conducteurs de véhicules, de camions et d'équipements lourds sont tenus de garer leur véhicule en toute sécurité en adoptant une position de stationnement fondamentalement stable. Lorsqu'il laisse son véhicule sans surveillance, l'opérateur doit s'assurer que la boîte de vitesses est en position de stationnement 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 deux cales qui seront utilisées à chaque fois que le véhicule sera garé.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	HSSE
	PGT-18	Lorsque le véhicule est garé sur une pente, il doit être garé perpendiculairement à la pente si cela est possible et sans danger. Si cela n'est pas possible, l'opérateur doit s'assurer que le véhicule est correctement garé et sécurisé. En outre, le véhicule doit être garé aussi près du bord de la route que possible en toute sécurité.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	HSSE
	PGT-19	Lorsque les véhicules sont stationnés, un espace suffisant doit être maintenu par rapport aux autres équipements et véhicules.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	PGT-20	Les véhicules laissés au ralenti et sans surveillance doivent avoir le frein à main serré. Le stationnement en marche arrière sera pratiqué dans la mesure du possible.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	HSSE
Bruit du trafic	D2.9	Les véhicules devront suivre les itinéraires indiqués et de rigoureuses limitations de vitesse seront appliquées à tous les véhicules qui circulent autour de la zone de construction et sur les routes publiques. Les véhicules devront suivre des itinéraires désignés et des limites de vitesse strictes seront appliquées à tous les véhicules circulant dans la zone de construction et sur les routes publiques.	N/A	ICP-06	N/A	Toutes les phases	Logistique
	D2.11	Tous les chauffeurs du Projet seront formés aux bonnes pratiques de conduite afin de minimiser les impacts acoustiques.	N/A	ICP-06	N/A	Toutes les phases	Logistique
	D4.1	La performance sonore sera prise en considération dans la sélection des équipements de et des véhicules, conformément à la politique d'achats non bruyants de Rio Tinto.	N/A	ICP-06	N/A	Toutes les phases	Service des achats
	D4.2	Les installations bruyantes seront placées aussi loin que possible des récepteurs sensibles potentiels les plus proches, en les orientant de façon à éloigner le plus possible les émissions sonores des récepteurs, et en utilisant les structures du site et le terrain pour protéger autant que possible les emplacements sensibles lorsque cela est faisable.	N/A	N/A.	Réalisé	Conception	Ingénierie
	D4.4	De rigoureuses limitations de vitesses seront appliquées pour tous les véhicules circulant sur les routes du Projet, dans les environs des sites du Projet et sur les routes publiques traversant des agglomérations.	Vérification	ICP-06	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	D4.5	Les revêtements des routes du Projet seront entretenus afin d'éviter des augmentations de bruit produits par des véhicules se déplaçant sur un sol irrégulier.	Inspections visuelles	ICP-04	En cours	Toutes les phases	Logistique

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
Poussière et émissions des véhicules	E7.9	Des limites de vitesse s'appliqueront aux véhicules du site et la circulation en dehors des aires protégées sera interdite.	Vérification	ICP-02	En cours	Toutes les phases	Logistique
	E7.10	Tous les équipements et les véhicules de construction seront maintenus en bon état de fonctionnement afin d'éviter les dépassements d'émissions. et.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique
	E8	Le Projet adoptera les mesures suivantes pour limiter l'impact de la poussière produite par la circulation de véhicule sur les routes publiques:	-	-	-	-	-
	E8.1	Il sera demandé aux véhicules de suivre les itinéraires désignés et de rigoureuses limitations de vitesse seront appliquées à tous les véhicules traversant des agglomérations.	Vérification	ICP-01	En cours	Toutes les phases	Logistique
	E8.2	Des techniques de suppression de la poussière, telle l'aspersion d'eau, seront employées lorsque des niveaux excessifs de poussière sont prévus ou signalés.	Vérification du mécanisme de gestion des plaintes	ICP-04, ICP-06	En cours	Toutes les phases	Logistique
	E8.3	Le cas échéant, des liants ou autres traitements du revêtement des routes seront envisagés si des flux de circulation élevés doivent se produire sur de longues périodes et si les personnes sont exposées à des niveaux élevés de poussière inacceptables.	Vérification du mécanisme de gestion des plaintes	ICP-04, ICP-06	En cours	Toutes les phases	Logistique
	E8.4	Si des impacts majeurs de poussière causés par la circulation qui traverse les communautés ne peuvent pas être évités, on analysera la nécessité de fournir des routes de contournement provisoires de diversion autour des agglomérations.	Vérification du mécanisme de gestion des plaintes	ICP-04, ICP-06	En cours	Toutes les phases	Logistique et communautés et performance sociale

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	F1.4	Les mouvements des véhicules et des équipements seront programmés pour minimiser les temps d'inactivité et les distances parcourues.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique
	F1.5	Les véhicules et les équipements seront sélectionnés pour être aussi performants que possible en termes de rendement énergétique, tout en prenant en compte les défis potentiels de maintenance et de remplacement du matériel du fait de l'éloignement du site.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique
Santé et sécurité	S3.8	Conduite responsable, incluant gestion de la vitesse, sécurité des véhicules et sécurité des piétons.	Vérification	ICP-01, ICP-02, ICP-06	En cours	Toutes les phases	Logistique
	U1	Afin de promouvoir la sécurité routière auprès du personnel du Projet, le Projet:	-	-	-	Toutes les phases	Logistique
	U1.1	élaborer 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 d'ouverture, l'interdiction d'utiliser des téléphones, les excès de vitesse, les périodes de repos, ainsi que les rapports et les enquêtes sur les accidents;	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique
	U1.2	appliquer strictement les politiques en matière de drogues et d'alcool en ce qui concerne les conducteurs du Projet et procéder à des tests réguliers et aléatoires sur les conducteurs et en cas de comportement suspect;	Vérification	ICP-02, ICP-03	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	U1.3	exiger que les conducteurs du Projet soient formés à la conduite défensive et qu'ils suivent régulièrement des cours de remise à niveau;	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	U1.4	proposer des contournements routiers lorsqu'il existe un risque important pour la sécurité publique en raison d'accidents de la route Protocoles de gestion des trajets;	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	U1.5	établira la préparation et les capacités de réaction appropriées sur le site minier pour répondre aux éventuels accidents de la route ou autres incluant de multiples blessés; et	N/A	ICP-01, ICP-02, ICP-03	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	U1.6	éduquera les communautés, en partenariat avec les autorités locales et la police, sur la législation régissant la circulation et la sécurité routières.	N/A	ICP-06	N/A	Toutes les phases	Communautés et performance sociale avec HSSE
	R21	En lien avec le Plan de gestion du trafic et les engagements U1.1-4 du PGES, le Projet développera 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 CMP.	N/A	N/A	N/A (SANS OBJET)	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	R22	En lien avec le Plan de gestion du trafic et les engagements U1.1-4 du PGES, le Projet élaborera et mettra en œuvre un programme de surveillance médicale des conducteurs (pour les véhicules et les trains) qui comprendra le dépistage des maladies chroniques (hypertension et diabète), l'abus de substances, le respect de normes physiques spécifiques et l'absence d'exclusions médicales qui limitent la capacité à utiliser des équipements mobiles (par exemple, l'épilepsie). Cela fera l'objet de dispositions dans le CMP.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	S8	Conformément au Plan de gestion du trafic et à l'engagement U1.6 du PGES, le Projet, en partenariat avec les autorités gouvernementales et les organisations concernées, développera et mettra en œuvre des initiatives communautaires de sécurité routière, notamment en renforçant les capacités des autorités chargées du trafic, en prenant des mesures de modération du trafic pour promouvoir la sécurité des usagers de la route et des piétons, en sensibilisant et en éduquant la	N/A	ICP-06	N/A	Toutes les phases	Communautés et performance sociale et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
		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.					
	U2	Afin d'atténuer les risques d'accidents sur la voie ferrée, le Projet:	N/A	ICP-03, ICP-05	N/A	Toutes les phases	La Compagnie du TransGuinéen
	U2.1	maintiendra un corridor d'exploitation autour de la voie ferrée qui est à l'écart des bâtiments et de la haute végétation de manière à ce que les conducteurs de train et le public puissent voir le danger approcher;					
	U2.2	élaborera un Plan détaillé pour la traversée sans risque de la voie ferrée. Il comprendra des points de passage désignés, des panneaux d'avertissement et des systèmes d'avertissement à bord des trains afin de signaler leur approche;					
	U2.3	collaborera avec les bergers de transhumance et l'administration locale pour identifier des moyens pratiques et sûrs permettant les mouvements saisonniers de longue distance du bétail traversant la voie ferrée;					
	U2.4	entreprendra des études des mouvements de circulation aux principaux croisements dans une zone urbaine traversée par le corridor ferroviaire dans le but de concevoir des traversées adaptées à chaque besoin, notamment au passage à niveau le cas échéant;					
	U2.5	découragera l'entrée du public dans les zones d'exploitation;					
	U2.6	concevra des travaux de terrassement des routes et de la voie ferrée qui incorporent des facteurs de sécurité géotechnique visant à protéger les employés, la communauté et l'équipement; et					
	U2.7	poursuivra les campagnes de sensibilisation et d'éducation des communautés à la sécurité ferroviaire, notamment des campagnes spécifiques pour toucher les enfants et les communautés pastorales.					

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	PGT-21	Des inspections régulières du trafic et des panneaux indicateurs de vitesse seront utilisés pour encourager une conduite sûre et responsable et s'assurer que les procédures et protocoles de gestion du trafic pour le projet sont respectés.	Vérification	ICP-01, ICP-02, ICP-05	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-22	Les employés du projet et les entrepreneurs seront sensibilisés à la sécurité routière, notamment aux protocoles de circulation et aux limitations de vitesse lors des séances d'initiation obligatoires.	Vérification	ICP-05	Chaque année	Toutes les phases	Logistique et HSSE
Transport et déchargement des matériaux	PGT-23	Simfer et les sous-traitants doivent s'assurer que les véhicules transportant ou déchargeant des matériaux sont équipés des équipements de sécurité et des plaques d'identification nécessaires, conformément aux réglementations en vigueur et aux meilleures pratiques (par exemple, alarmes de recul, chaînes et perches certifiées appropriées pour fixer l'équipement lourd au pont et sangles et cliquets pour arrimer l'équipement en toute sécurité au pont, etc.) Les conducteurs de véhicules doivent s'assurer que toutes les charges sont correctement arrimées avant le départ du véhicule.	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
Distance de sécurité	PGT -24	Les opérateurs des véhicules du projet doivent maintenir des distances de sécurité avec les autres usagers de la route à tout moment.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT -25	Pour déterminer la bonne distance de suivi, les conducteurs doivent choisir un objet fixe sur la route, tel qu'un panneau, un arbre ou un viaduc. Lorsque le véhicule qui le précède dépasse l'objet, il doit compter lentement "un mille, deux mille, trois mille". Si vous atteignez l'objet avant d'avoir terminé le décompte, la distance entre les véhicules n'est pas suffisante.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT -26	Par mauvais temps, en cas de forte poussière ou de nuit, la règle des trois secondes doit être doublée et portée à six secondes, pour plus de sécurité. Si les conditions météorologiques sont très mauvaises (par exemple, forte pluie, brouillard épais), commencez par tripler la règle	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
		des trois secondes pour la porter à neuf secondes afin de déterminer une distance de suivi sûre.					
Véhicules d'escorte	PGT-27	Des véhicules d'escorte 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 Simfer le jugent nécessaire, en particulier en cas d'intempéries. Les conducteurs contribueront à maintenir des informations à jour sur tout changement dans les conditions, les circonstances ou les risques liés aux itinéraires, en signalant les changements observés le long des itinéraires de transport après chaque voyage.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
Conduite du conducteur	PGT-28	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, mais sans s'y limiter, ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> Respecter les limitations de vitesse et les panneaux de signalisation Ne pas être sous l'influence de drogues ou d'alcool Éliminer les distractions (utilisation du téléphone, manger, fumer, etc.) Respecter les distances de sécurité Maintenir la communication pendant la conduite du véhicule 	Vérification	ICP-02	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
Fatigue des conducteurs	PGT-29	Les déplacements des employés et des sous-traitants vers et depuis le site du projet seront réglementés de manière à ce que le nombre d'heures de conduite et de repos soit géré correctement 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.	Vérification	ICP-02	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT -30	Les mesures à long terme, telles que la planification des horaires, associées à des stratégies à court terme, telles que les siestes et les	N/A	ICP-02	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
		courtes pauses, sont les moyens les plus efficaces de réduire les risques d'accident. La planification à long terme relève de la responsabilité des responsables logistiques et des dispatchers. 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.					
Interactions avec la faune	PGT-31	Promouvoir une communication radio proactive entre les utilisateurs de la route d'accès pour transmettre des informations sur la sécurité, y compris les observations de grandes espèces sauvages le long de la route.	N/A	ICP-02	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-32	Fournir et maintenir une signalisation aux endroits où les rencontres avec la faune sont les plus probables (par exemple, virages sans visibilité, vues obstruées, traversées de cours d'eau, etc.), rappelant aux conducteurs d'être vigilants à l'égard de la faune et de lui laisser le droit de passage.	Planification des inspections de maintenance et discussions	ICP-02	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-33	Signaler 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 au responsable de l'environnement, au responsable de la mine ou à son/sa représentant(e) dès que possible afin qu'ils soient enlevés rapidement. 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 dès que possible.	N/A	ICP-02	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-34	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.	Planification	ICP-02	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE
Intervention en cas d'incident / d'urgence	R25	En lien avec le Plan de gestion du trafic et l'engagement U1.6 du PGES, 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	Vérification, mécanisme de règlement des griefs	ICP-02, ICP-03, ICP-06	Chaque année	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
		aux accidents de la route, aux accidents ferroviaires, aux déversements et aux incendies.					
	R29	En liaison avec le Plan d'intervention d'urgence du Projet et le Plan de gestion du trafic, élaborer et mettre en œuvre des procédures sur la manière dont le Projet répondra à une situation d'urgence hors site qui : i) implique l'infrastructure, les ressources ou les activités du Projet, et ii) implique un incident qui n'est pas lié aux activités du Projet.	Vérification	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	U6	Des mesures raisonnables seront prises pour décourager l'entrée du public dans les zones d'exploitation et dans les zones présentant un risque de défaillance géotechnique après la fermeture de la mine.	Vérification	N/A	Pendant la fermeture	Planification de la fermeture	Ingénierie et HSSE
	PGT -35	Simfer s'engage à ne causer aucun dommage aux travailleurs et aux membres de la communauté pendant toute la durée du projet. Toutefois, en cas d'incident de circulation ou d'accident, une équipe d'intervention d'urgence (ERT) sera déployée et les procédures/protocoles d'intervention d'urgence détaillés dans un plan d'intervention d'urgence environnementale seront suivis.	Vérification	N/A	N/A)	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-36	Simfer dispose d'un plan détaillé d'intervention en cas d'urgence environnementale et a développé plusieurs protocoles pour répondre aux urgences spécifiques sur la route, y compris les accidents mineurs/majeurs, les déversements, les incendies/inondations, les fermetures de route, etc. Une équipe d'intervention d'urgence active et bien formée ainsi que des véhicules d'intervention d'urgence seront basés sur le site du projet pour répondre aux situations d'urgence et de déversement.	Vérification	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-37	L'équipement, le matériel et les procédures seront maintenus pour limiter les conséquences des incendies potentiels et des déversements de carburant, d'huile moteur, d'huile/liquide de transmission, de liquide de frein, etc. dans l'environnement en cas d'accident, grâce à un confinement et à un nettoyage rapide. Les véhicules du projet	Vérification	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
		seront équipés au minimum de radios, de cônes de sécurité, de bandes de danger, de kits de lutte contre les déversements, d'extincteurs et de trousse de premiers secours. Des kits de lutte contre les déversements stationnaires peuvent être placés à des endroits clés le long de la route et être entretenus et inspectés régulièrement. Les détails sont fournis dans le plan d'intervention en cas de déversement.					
Enquête sur les incidents et gestion conforme	PGT-38	Les incidents et/ou accidents liés à des perturbations du trafic font l'objet d'une enquête. En cas d'incident ou de plainte concernant la circulation, Simfer procède à une enquête et peut apporter les modifications nécessaires à sa politique et/ou prendre des mesures disciplinaires. Les réponses à un incident ou à une plainte de perturbation du trafic seront basées sur la nature de l'incident ou de la plainte et pourront inclure les mesures suivantes, conformément au plan de gestion des parties prenantes :	Vérification	ICP-05, ICP-06	N/A.	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT -38-01	Le personnel de Simfer (par exemple, le superviseur de la sécurité / le surintendant) enregistre l'incident de perturbation du trafic / la plainte dans un registre de perturbation du trafic et informe le plaignant que la réclamation a été enregistrée.	Vérification	ICP-05, ICP-06	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT -38-02	Si cela s'avère nécessaire, le personnel de Simfer, y compris les membres de l'équipe Communautés et performances sociales (CSP), effectuera une visite sur site afin d'approfondir l'enquête sur l'incident/la plainte.	Vérification	ICP-05, ICP-06	Si nécessaire	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-38-03	Le personnel de Simfer tentera de relier l'incident de perturbation du trafic identifié à 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.	Vérification	ICP-05, ICP-06	Si nécessaire	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT -38-04	Le personnel de Simfer communique au plaignant les résultats de l'enquête et les mesures d'atténuation prévues.	Vérification	ICP-05, ICP-06	Si nécessaire	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
Spécifications, entretien et inspections des véhicules	PGT-39	Simfer définira des spécifications minimales pour les véhicules appartenant à l'entreprise et ceux des sous-traitants. Cela comprendra des ceintures de sécurité à 3 points sur tous les sièges, une protection contre le renversement, etc. conformément à la norme C3 du groupe Rio Tinto sur les véhicules et la conduite.	N/A	N/A (SANS OBJET)	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT -40	Simfer spécifiera tout équipement embarqué nécessaire pour les véhicules appartenant à l'entreprise et ceux de l'entrepreneur. Il peut s'agir d'un extincteur, d'une roue de secours, d'un cric, d'une clé de roue, de cosses de rechange, de cônes de sécurité, d'un triangle réfléchissant, d'une trousse de premiers secours, de trousses de lutte contre les déversements et de dispositifs de localisation des véhicules. Simfer spécifiera également tout équipement de sécurité nécessaire à installer.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE
	PGT-41	Simfer effectuera un entretien régulier des véhicules et des équipements afin de les maintenir en bon état de fonctionnement et de réduire les risques d'accident et la consommation excessive de carburant. Pour s'assurer que les véhicules qui font partie de la flotte du projet restent en bon état de fonctionnement, une inspection avant le départ sera effectuée quotidiennement. Chaque véhicule sera équipé d'un carnet de bord pour enregistrer les inspections et l'entretien régulier.	N/A	N/A	N/A	Toutes les phases	Logistique et HSSE

Sujet	Engagement du PGES / Atténuation No.	Mesures d'atténuation	Surveillance des mesures d'atténuation	Indicateurs clés de performance (ICP)	Fréquence du surveillance	Phase du projet	Responsabilité
	PGT-42	Les entrepreneurs et sous-traitants travaillant sur le projet élaboreront et mettront en œuvre un programme d'inspection et d'entretien préventif pour les véhicules et l'équipement embarqué conformément aux directives du fabricant.	N/A	N/A	Routine	Phases de construction et d'exploitation	Logistique et HSSE
	PGT-43	<p>Simfer et les entrepreneurs seront responsables de la réalisation des inspections suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Inspections avant utilisation : Inspection des véhicules avant leur utilisation sur le site, conformément à une liste de contrôle qui doit être élaborée et approuvée par Simfer. Inspections quotidiennes : Contrôles quotidiens des véhicules et des équipements par les chauffeurs avant leur utilisation quotidienne, conformément à une liste de contrôle élaborée et approuvée par Simfer. Inspections post-accident : Tout véhicule impliqué dans un accident est inspecté afin d'identifier et de réparer les dommages et de déterminer la cause de l'accident afin d'établir si la défaillance de l'équipement a été un facteur contributif. 	Vérification	N/A	En cours	Toutes les phases	Logistique et HSSE

NOTE(S) :

1. N/A - Cette désignation indique qu'il n'y a pas de suivi ou d'indicateur de performance clé associé à la mesure d'atténuation.

3.1 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.

3.2 Prévention des accidents

Les accidents de la route peuvent causer des blessures ou des décès dans le public et parmi les travailleurs, nuire à la réputation de 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

Les engagements et les mesures d'atténuation liés à la prévention des accidents dans le cadre du projet grâce à une bonne gestion du trafic figurent dans le tableau 3.1.

3.3 Caractéristiques techniques, entretien et inspection des véhicules

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

3.3.1 Inspections avant utilisation

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 Simfer.

3.3.2 Inspections quotidiennes

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 Simfer.

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.

3.3.3 Inspection après un accident

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

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 Simfer. Communique aux entrepreneurs et sous-traitants le PGT 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 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 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. 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

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 déficiences 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.

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 Simfer sur l'acheminement et le volume du trafic dans le cadre du Projet.

Les indicateurs clés de performance et les objectifs liés aux mesures de suivi de la gestion du trafic sont résumés dans le tableau 5.1.

Table 5.1 Indicateurs clés de performance, objectifs et mesures de suivi de la gestion du trafic

Indicateur clé de performance / métrique	Objectif(s)	Mesures de surveillance
ICP-01 Zones d'encombrement du trafic le long de l'itinéraire logistique	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 5 lieux de congestion prolongée pendant la construction • Z ero lieux de congestion prolongée pendant les opérations 	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier et caractériser toutes les zones où le trafic augmentera dans la région et évaluer les situations de trafic chaque année. • Réaliser et documenter les zones de congestion importante. • Effectuer des comptages annuels du trafic à des endroits choisis le long de l'itinéraire logistique.
ICP-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 par an 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 de collisions ou d'accidents de véhicules ou de trains. • 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).

Indicateur clé de performance / métrique	Objectif(s)	Mesures de surveillance
ICP-03 Collisions et accidents évités de justesse le long de l'embranchement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 1 incident entraînant des blessures corporelles ou des dommages au véhicule • ≤ 1 incident entraînant des dommages à l'équipement personnel ou la mortalité du bétail • Zéro incident par an impliquant des décès dus à des collisions avec des trains 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler l'interaction des opérations ferroviaires avec les autres utilisateurs du territoire. • Examiner chaque année les incidents liés aux chemins de fer. • Enquêter sur les endroits le long de l'embranchement ferroviaire où il existe un risque élevé de collision avec d'autres utilisateurs du territoire. • Déterminer la cause du ou des incidents 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).
ICP-04 Usure et détérioration des revêtements routiers et des infrastructures connexes	<ul style="list-style-type: none"> • Les routes sont praticables toute l'année • L'usure et la détérioration des routes sont gérées sur une base annuelle (par exemple, entretien, concernant, resurfaçage, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer et documenter l'état des routes dans le rapport annuel. • Les observations fortuites des conducteurs concernant le mauvais état des routes sont signalées et enregistrées.
ICP-05 Sécurité des usagers de la terre pendant la construction de l'embranchement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 10 incidents impliquant des usagers de la terre pénétrant dans des zones de travail autorisées et mettant en danger la sécurité de l'utilisateur de la terre • Zéro blessure ou décès pour les autres utilisateurs des terres 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et rapport des incidents impliquant des utilisateurs de terrains autorisés à accéder à des zones de travail de construction.
ICP-06 Plaintes de la communauté liées au trafic	<ul style="list-style-type: none"> • ≤ 10 plaintes communautaires liées au trafic par an 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérification des plaintes de la communauté pour tout ce qui concerne la circulation.

5.2 Rapports et archivage

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 5.2 résume les exigences générales en matière de rapports sur la gestion du trafic.

Table 5.2 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 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

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. 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

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

Rio Tinto, 2015. *Norme du groupe C3 Véhicules et conduite*. En vigueur depuis le 1er avril 2015.

Société financière internationale (SFI), 2007a. *Lignes directrices en matière d'environnement, de santé et de sécurité : General*. 30 avril. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/29f5137d-6e17-4660-b1f9-02bf561935e5/Final%2B-%2BGeneral%2BEHS%2BGuidelines.pdf?MOD=AJPERES&CVID=nPtguVM>.

Société financière internationale (SFI), 2007b. *Lignes directrices en matière d'environnement, de santé et de sécurité : Mining*. 10 décembre.

Société financière internationale (SFI), 2007c. *Lignes directrices en matière d'environnement, de santé et de sécurité pour les chemins de fer*. 30 avril.

Société financière internationale (SFI), 2007d. *Lignes directrices en matière d'environnement, de santé et de sécurité : Construction Materials Extraction*. 30 avril.

Société financière internationale (SFI), 2007e. *Lignes directrices en matière d'environnement, de santé et de sécurité : Air Emissions and Ambient Air Quality*. 30 avril.

Société financière internationale (SFI), 2007f. *Lignes directrices en matière d'environnement, de santé et de sécurité pour les routes à péage*. 30 avril.

Société financière internationale (SFI), 2012. *Cadre de durabilité de la SFI : Politique et normes de performance en matière de durabilité environnementale et sociale*. 1er janvier.