

Luxembourg, 16 July 2025

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	MAURITANIA RAILWAY MODERNISATION
Numéro du projet :	2024-0336
Pays :	Mauritanie
Description du projet :	Le projet comprend l'extension de la capacité de la ligne ferroviaire détenue et exploitée par la SNIM assurant la liaison entre la zone minière de fer de Zouerate et le port de Nouadhibou, l'extension de la ligne vers les nouveaux sites miniers d'El Aouj et d'Atomai (42 km de nouvelles lignes ferroviaires) afin de répondre aux besoins de transport générés par ces deux sites miniers, acquisition du matériel roulant (locomotives et wagons), extension des installations de maintenance ainsi qu'acquisition d'équipements pour la maintenance des infrastructures dans le cadre du programme d'investissement de la SNIM.

EIE exigée : Projet multi-composantes, les exigences EIE varient

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : oui

(La présentation détaillée pour les projets inclus dans le programme « empreinte carbone » se trouve dans la section « Programme Empreinte Carbone de la BEI »)

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Description du projet

Le projet consiste en une extension et augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Nouadhibou – M'Haoudatt, ainsi qu'en l'acquisition de matériels roulants et équipements de maintenance nécessaires, en vue d'une augmentation du volume transporté de minerai de fer en provenance de la région de Zouerate.

Le projet inclut notamment les composantes suivantes :

- Les extensions de l'infrastructure existante vers les 2 sites miniers d'El Aouj et d'Atomai (2 antennes respectivement de 30 km et 12 km) ainsi que deux gares et dépôts pour le nouveau matériel roulant sur ces antennes ;
- L'acquisition de nouvelles locomotives et wagons ainsi qu'un lot de matériel de maintenance de la voie (engins et outillage de maintenance et wagons ballastières) ;
- Construction de deux voies d'évitement additionnelles pour augmentation de la capacité de la ligne existante ;
- La construction de deux nouvelles bases de vie et l'installation d'un système solaire photovoltaïque sur les bases de vie, nouvelles et existantes ;
- L'extension de l'atelier de maintenance à Nouadhibou.

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.



Luxembourg, 16 July 2025

Évaluation des incidences environnementales

Conformité avec la réglementation environnementale

En Mauritanie, l'obligation de réaliser une Étude d'Impact Environnemental (EIE) est précisée dans la Loi n° 2000-045 du 26 juillet 2000 portant Code de l'environnement, qui stipule que « *les activités susceptibles d'avoir les effets sensibles sur l'environnement sont soumises à une autorisation préalable du Ministre chargé de l'Environnement* » et que « *l'Autorisation est accordée sur la base d'une étude d'impact environnemental* ». Le Décret n° 2007-105 modifiant et complétant certaines dispositions du Décret n° 2004-094 du 4 novembre 2004 relatif à l'Étude d'Impact Environnemental établit la liste des activités susceptibles d'avoir des impacts significatifs directs ou indirects sur l'environnement, qui sont classées en deux catégories :

- Catégorie A : activités soumises à une étude d'impact sur l'environnement ; et
- Catégorie B : activités soumises à une notice d'impact sur l'environnement.

En ce qui concerne les activités incluses dans le périmètre de ce projet, les deux nouvelles voies, qui donneront accès aux gisements d'El Aouj et d'Atomai, entrent dans la Catégorie A et sont donc soumises à une EIE. Le reste des activités du projet entrent dans la Catégorie B.

Deux études d'impact environnemental et social (EIES) ont été réalisées en 2016 pour le site minier d'El Aouj et en 2018 (mise à jour en 2023) pour le site minier d'Atomai et l'usine de bouletage à Nouadhibou. Ces études couvrent l'évaluation des impacts et des risques des deux nouvelles mines, ainsi que les voies d'accès et des installations ferroviaires (gares et dépôts de locomotives) sur ces sites miniers, financées dans le cadre de ce projet. L'autorité environnementale compétente, le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, a émis des avis de faisabilité environnementale favorables aux deux EIES réalisées. Ces dernières ainsi que les plans d'atténuation des impacts sont actuellement en cours de mise à jour pour répondre aux normes et critères d'intervention des bailleurs de fonds internationaux (Société de Financière Internationale et Banque Africaine de Développement) pour les projets d'exploitations minières.

Le Promoteur a par ailleurs préparé une Notice d'Impact Environnementale et Sociale (NIES) couvrant l'évaluation des impacts et des risques associés aux autres composantes du projet et activités associées du projet d'extension des infrastructures et du matériel roulant. La NIES a été validée par l'autorité environnementale compétente, la Direction de l'Évaluation et du Contrôle Environnemental, en octobre 2024.

Localisation du projet sur les espaces naturels, sites protégés et la biodiversité

La ligne de chemin de fer est située au nord du pays dans les régions Dakhlet Nouadhibou, Adrar et Tiris Zemmour. Les nouvelles voies d'accès aux gisements miniers, les gares et dépôts des locomotives, la voie d'évitement (PK² 618 de la ligne) et la base de vie (PK 606 de la ligne) seront localisées dans la région Tiris Zemmour, la voie d'évitement et la base de vie au PK 255 sera localisée dans la région Dakhlet Nouadhibou. La voie d'évitement aux PK 20 et l'atelier de maintenance de matériel roulant seront localisés dans la région Dakhlet Nouadhibou sur la péninsule Râs Nouâdhibou.

La zone d'implémentation du projet est majoritairement désertique le long de la voie ferrée entre le port minéralier de Nouâdhibou et les sites miniers, avec la présence d'habitats naturels dont des guelbs, regs et oueds, où se concentre la plus grande diversité végétale ainsi que des habitats modifiés au niveau du couloir de la voie ferrée et des agglomérations de Nouâdhibou, Boulenouar et F'Derik. Quelques espèces floristiques et fauniques protégées sont présentes, notamment dans la zone du projet dans la région de Tiris Zemmour, dont : *Balanites aegyptiaca*, *Maerua crassifolia*, *Vachellia tortillis*, *Vachellia tortillis* et *Lepus aegyptiucus*, *Paraechinus aethiopicus* ainsi que plusieurs espèces d'oiseaux protégées. Parmi les espèces végétales présentes, certaines ont un intérêt important pour les populations locales.

² PK = point kilométrique ou la distance en km depuis le début de la ligne au du port de Nouadhibou.



Luxembourg, 16 July 2025

En outre, plusieurs zones naturelles protégées ont été recensées :

- au niveau de la région Dakhlet Nouadhibou : la Zone d'Importance pour la Biodiversité et la Zone importante pour la conservation des oiseaux nommée « Cap Blanc », ainsi que la Zone d'Importance pour la Biodiversité et la Zone importante pour la conservation des oiseaux nommée « Dakhla » ;
- au niveau de la Région Tiris Zemmour : la Zone d'Importance pour la Biodiversité et la Zone importante pour la conservation des oiseaux nommée « Kediet et Jill ».

Impacts pendant la phase de construction

Nouvelles voies d'accès et installations ferroviaires sur les sites miniers

Les impacts négatifs potentiels environnementaux associés à la construction des deux nouvelles voies d'accès et installations ferroviaires (gares et dépôts de locomotives) sur les sites miniers comprennent principalement des impacts sur la biodiversité associés à la destruction et à la fragmentation des habitats naturels présents, le dérangement ou la mortalité d'espèces faunistiques résidentes et la perte ou réduction dans l'abondance et la distribution de la végétation native ayant un intérêt important pour les populations locales dû au défrichement nécessaire, les travaux de terrassement, la présence des travailleurs, la circulation de véhicules, machinerie et d'équipement et la construction des infrastructures et installations durant la phase des travaux.

Le projet mettra en œuvre une série de mesures d'atténuation dont : le développement et la mise en œuvre d'un plan de défrichement, le développement et la mise en œuvre d'un plan de reboisement et la sensibilisation des travailleurs du projet à la fragilité du couvert végétal et à la vulnérabilité de la faune. Avant toute coupe d'arbre présents sur l'emprise du projet, une autorisation auprès des services compétents (forestiers) sera obtenue en conformité avec la réglementation forestière relative à la coupe d'arbres. Le développement du plan de défrichement et du plan de reboisement sera réalisé en collaboration avec les services chargés de l'environnement, les populations locales et les autorités communales concernées.

De plus, les activités de construction entraîneront d'autres impacts liés à une augmentation des émissions atmosphériques, des nuisances sonores, de la production de déchets avec le risque potentiel de déversements accidentels d'hydrocarbures. Des mesures d'atténuation seront mises en place pour minimiser ces impacts.

Nouvelles voies d'évitement, bases de vie et l'extension de l'atelier à Nouadhibou

Les impacts négatifs potentiels environnementaux associés à la construction des nouvelles voies d'évitement, des bases de vie et de l'extension de l'atelier à Nouadhibou, sont évalués comme étant non significatifs, s'agissant d'extension d'infrastructures existantes et étant donné que les travaux seront réalisés majoritairement dans les emprises ferroviaires existantes. Ils seront principalement associés à la modification du paysage où le défrichement d'arbres est nécessaire et à la perte de végétation et de la faune associée liée à la libération des emprises du projet, à la production de déchets, au risque d'érosion et de contamination du sol dû au passage répété d'engins et de camions à l'intérieur et aux abords des sites d'implantation des infrastructures et au risque de contamination des eaux de surface ou souterraines suite au vidange non contrôlée des véhicules et engins ou mauvaise gestion des matériaux dangereux ou déchets.

Les impacts négatifs et risques environnementaux seront toutefois limités à la durée des travaux. Ils seront minimisés avec des mesures d'atténuation associées à la réalisation des travaux selon les règles de l'art et dans le respect des bonnes pratiques du métier.

Impacts pendant la phase d'exploitation

Les impacts négatifs potentiels environnementaux associés à la phase d'exploitation et de maintenance des nouvelles installations sont principalement ceux associés à la dégradation de la qualité de l'air ambiant associé au transport du minerai et à l'augmentation des niveaux de bruit et de vibrations associé au passage de trains plus fréquent, l'augmentation de la production de déchets liée au fonctionnement des bases vie mais aussi aux activités de maintenance des voies et des matériels roulants ainsi que les risques associés aux déversements accidentels



Luxembourg, 16 July 2025

d'hydrocarbures et leurs impacts associés sur la qualité d'eaux de surface ou souterraines et des sols.

Parmi les mesures d'atténuation proposées pour minimiser ces risques, le Promoteur mettra en place un programme de surveillance continue de la qualité de l'air, réalisera un suivi acoustique périodique pour ajuster les mesures de réduction du bruit et mettra en place des mesures pour prévenir tout déversement.

Impacts cumulatifs

Des effets cumulatifs pourraient potentiellement se matérialiser considérant les impacts potentiels du projet combinés aux impacts potentiels des projets en cours et à venir d'autres promoteurs, notamment les projets de mines en opération et prévues dans la région de Tiris Zemmour et des activités industrielles et portuaires en cours et à venir dans la région de Dakhlet Nouadhibou. Les composantes environnementales et sociales suivantes pourraient être affectées par les effets cumulatifs : qualité de l'air, nuisances sonores, hydrogéologie et qualité de l'eau souterraine, population et démographie, infrastructures et services sociaux de base ainsi que les activités économiques, emplois et moyens de subsistance.

Une stratégie d'atténuation et de gestion de ces impacts cumulatifs doit être définie et mise en place, en collaboration avec les autorités concernées, les promoteurs des projets en cours et à venir ainsi que d'autres parties prenantes le cas échéant.

Vulnérabilité au changement climatique

Le projet est sensible au changement climatique, notamment, au risque d'augmentation de température. Une étude de vulnérabilité au changement climatique est en cours. Les mesures d'atténuation des vulnérabilités identifiées dans l'étude seront intégrées dans la conception et/ou l'exploitation du projet.

Alignement avec l'Accord de Paris

Conformément aux politiques définies dans la Feuille de route du Groupe BEI dans son rôle de banque du climat, le projet a été évalué par les services de la Banque sur sa compatibilité avec les objectifs de l'Accord de Paris. Le projet consiste en construction de nouvelles d'infrastructures ferroviaires, ainsi qu'en augmentation de capacité d'infrastructures existantes et l'acquisition de matériels roulants permettant un transport à faibles émissions et, par conséquent, est jugé conforme à l'objectif de faibles émissions de carbone de l'Accord de Paris. Le projet inclura les mesures identifiées dans l'étude de la vulnérabilité au changement climatique en cours. Avec cette mesure en place, le risque climatique du projet est jugé comme faible et, par conséquent, le projet est considéré comme aligné sur l'objectif de résilience de l'Accord de Paris.

Programme « empreinte carbone » de la BEI

L'empreinte carbone du projet est estimée sur la base des hypothèses suivantes :

Estimation des émissions annuelles de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation du projet au cours d'une année moyenne d'exploitation sur une période d'évaluation de 30 ans :

- Les émissions absolues (brutes) projetées sont de l'ordre de 235 000 tonnes d'équivalent CO₂ ; et
- Le projet n'entraîne pas de CO₂ émissions supplémentaires.

Le périmètre de l'évaluation du projet s'articule autour des 2 scénarios suivants :

- scénario projet (ou absolu) : les émissions générées par le nouveau parc de matériel roulant et par le matériel roulant existant exploités sur la ligne ferroviaire Nouadhibou – M'Haoudatt existante et ses extensions ;
- scénario de référence : les émissions générées par seulement le matériel roulant existant exploité sur la ligne existante. Une quantité de minerai équivalente additionnelle permise par le projet est transportée et mise sur le marché depuis



Luxembourg, 16 July 2025

d'autres sites miniers dans le monde sur des distances comparables à celle de la ligne du projet.³

Les projections dans les scénarios de référence et projet sont basées sur les hypothèses retenues par les Services de la BEI spécifiques au projet concernant la production des services ferroviaires, et la consommation d'énergie des opérations ferroviaires associées.

Aux fins de la comptabilité annuelle de l'empreinte carbone de la BEI, les émissions du projet seront calculées au prorata du montant du prêt de la BEI signé cette année-là, en proportion du coût du projet.

Ces prévisions peuvent différer de celles du Promoteur en raison de différences dans les hypothèses ou dans la définition du périmètre du projet.

Alignement avec l'Accord de Paris des Contreparties - Cadre PATH

La contrepartie, Société Nationale Industrielle et Minière (SNIM) est concernée et sélectionnée dans le cadre PATH du groupe BEI, car elle est considérée comme opérant dans un contexte de forte vulnérabilité.

Afin de répondre aux exigences du cadre PATH, la contrepartie a accepté de développer un plan de résilience au changement climatique et de le publier ainsi que toutes les actualisations de ce dit plan.

Évaluation des incidences sociales

Impacts pendant la phase de construction

Les principaux impacts négatifs et risques associés à la phase des travaux sur le milieu humain comprennent ceux associés aux nuisances liées aux travaux (préparation des sites et construction des infrastructures et installations) et à la circulation et utilisation des véhicules, de la machinerie et des équipements. Les mesures d'atténuation pour minimiser la dégradation de la qualité de l'air, l'augmentation des niveaux de bruits, prévenir les risques de contamination du sol et des ressources en eau ainsi que les mesures pour limiter les impacts sur la biodiversité seront mises en place et minimiseront les impacts sur le milieu humain.

D'après les estimations de la SNIM, la phase de construction ne nécessitera pas un nombre important de travailleurs additionnels, notamment pour les zones éloignées des villes principales. Les impacts associés à la présence et à l'afflux de travailleurs seront donc peu significatifs.

Des rapports publics signalent la possibilité de recours au travail forcé et de travail de mineurs en Mauritanie. Il existe aussi un risque d'utilisation de travail forcé dans les chaînes d'approvisionnement de panneaux solaires photovoltaïques. La SNIM dispose de politiques et procédures des ressources humaines qui incluent une politique de respect des Droits de l'Homme, une politique contre le travail forcé et le travail des enfants, une politique sur les abus et harcèlement et une politique sur la liberté d'associations. Le promoteur applique par ailleurs un système de qualification qui comprend l'examen de la documentation responsabilité sociale des entreprises (RSE) des sociétés d'exécution des travaux, sous-traitants, prestataires et fournisseurs (y compris les prestataires en matériaux de construction de carrières existantes) comprenant des questions spécifiques aux Droits de l'Homme dont le travail forcé et d'enfants.

Impacts pendant la phase d'exploitation

Les principaux impacts négatifs et risques associés à la phase d'exploitation et de maintenance sur le milieu humain comprennent les impacts sur la santé et sécurité des communautés liées aux nuisances sur la qualité de l'air, le bruit et les vibrations ainsi que le risque d'accidents dû au passage de trains plus fréquents. De plus, compte tenu du nombre important de travailleurs

³ Il n'est pas possible de construire un scénario de référence plus précis car toute hypothèse sur des sites alternatifs dans le monde serait trop spéculative.



Luxembourg, 16 July 2025

nécessaires pour cette phase, la présence de travailleurs incluant des travailleurs étrangers et migrants, et le risque de l'afflux de travailleurs locaux, de travailleurs migrants et de populations entraineraient potentiellement une pression sur les infrastructures et les services sociaux, un risque d'infections au VIH/sida et transmission d'autres maladies sexuellement transmissibles, des risques de violences basées sur le genre, une pression sur les ressources naturelles, des tensions entre les populations locales et les nouveaux arrivants, et des besoins en terme de sécurité.

Des mesures d'atténuation seront mises en place pour maîtriser ces risques et impacts potentiels, telles que la participation à la création et à la mise en œuvre d'un plan pour encourager le développement des localités de la zone du projet, la mise en place d'un comité de relations avec le milieu humain visant à assurer une gestion concertée des besoins en hébergement, des services de santé, des commerces, etc. et un suivi de l'évolution de la situation sur le plan social, la mise en place d'un programme d'intégration socio-économique des travailleurs migrants, conception et mise en œuvre d'un programme d'information/sensibilisation dans les bases vie et les installations de maintenance du matériel roulant. Des mesures de suivi de la qualité de l'air et du niveau de bruit et des vibrations seront mises en place ainsi que des mesures de prévention de génération de particules fines et de particules de minerai.

Le projet prévoit aussi des impacts positifs sur l'économie nationale ainsi qu'en terme de création d'emplois et l'amélioration du pouvoir d'achat des populations locales. Par ailleurs, la SNIM investit dans des initiatives de RSE à travers la Fondation SNIM qui sera renforcée avec l'avènement du projet d'extension des infrastructures et du matériel qui va accroître les capacités d'exploitation des gisements miniers et bénéficiera des retombées économiques du projet pour ses activités sociales en Mauritanie, notamment le long du corridor ferroviaire. Ce renforcement aura des effets positifs sur les moyens d'investissement de la SNIM au profit des communautés.

De manière générale, vu le rôle important de la SNIM dans l'économie de la Mauritanie, ce projet permettra également au pays à poursuivre sa stratégie de croissance dans d'autres secteurs clefs de l'économie mauritanienne.

Acquisition foncière et réinstallation

Les travaux, y compris la localisation des installations de chantiers et de stockage des matériaux, seront réalisés majoritairement sur le domaine ferroviaire existant ou dans des zones désertiques. De ce fait, le projet ne nécessitera pas d'acquisitions foncières.

Toutefois, si, suite aux analyses approfondies qui font partie de la mise à jour des EIES en cours, il s'avère que le projet requière des occupations foncières ponctuelles (permanentes ou temporaires) ou aura affections sur les activités économiques des riverains, un Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) comprenant des indemnisations pour les pertes et un accompagnement social sera rédigé en conformité avec la réglementation nationale et les normes sociales de la Banque.

Sécurité et santé au travail

En accord avec la législation nationale sur la sécurité et santé au travail et les obligations émanant des conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ratifiées par la Mauritanie⁴, ainsi que les normes environnementales et sociales de la Banque, les contrats de travaux signés avec toute entreprise impliquée dans les activités de construction et de fournitures des composantes du projet intégreront les exigences relatives à la sécurité et à la santé au travail et seront conformes aux normes de l'OIT.

La SNIM, à travers son système RSE et Système de Management Santé et Sécurité au travail (SMSST), assurera la gestion de la santé et sécurité au travail des travailleurs durant la phase des

⁴ Les conventions à jour non ratifiées par Mauritanie incluent certaines conventions de gouvernance (prioritaires), C129 - Convention (n° 129) sur l'inspection du travail (agriculture) et fondamentales, C155 - Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, et C187 - Convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail. Source : [Mauritanie | International Labour Organization](#).



Luxembourg, 16 July 2025

opérations et maintenance en accord avec les lois nationales et les exigences des normes sociales de la Banque.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête publique relative aux projets soumis aux études d'impact sur l'environnement et aux notices d'impact sont définies dans le Décret n° 2007-105. Notamment, ce décret établit que la durée de l'enquête sera de trente (30) jours minimum sur la base du résumé non technique. Les Normes Environnementales et Sociales de la BEI exige la publication de l'intégralité des rapports EIES. Par conséquent, pour les mises à jour des deux EIES des sites miniers en cours, le promoteur sera tenu de publier l'intégralité des rapports EIES mises à jour.

Des consultations publiques sont prévues d'être tenues sur les résultats des mises à jour des EIES en 2025 et 2026. Les retours des parties prenantes seront intégrés dans les versions finales des EIES mises à jour. Des consultations du public ont été réalisées sur les résultats de la NIES en septembre 2024.

Afin d'assurer un dialogue continue avec les parties prenantes du projet, un plan de participation des parties prenantes (P3P) a été développé et sera mis en œuvre par la SNIM. Des consultations additionnelles seront réalisées sous forme de groupes de discussion avec les personnes / groupes vulnérables identifiées par le projet. La SNIM mettra en place de plus un mécanisme de traitement des plaintes relatives aux aspects environnementaux ou sociaux du projet d'extension des infrastructures et du matériel roulant. Des activités d'information et de formation au niveau des différentes instances seront réalisées par la SNIM sur le mécanisme en place.

Autres aspects environnementaux et sociaux

La SNIM a en place un SME conformément aux exigences d'ISO 14001. Le système porte notamment sur les activités de recherche, extraction, traitement et transport par chemin de fer de minerais de fer, ainsi que sur les activités de maintenance des engins et des installations. Le système s'appuie sur une capacité institutionnelle fonctionnelle, celle de la Direction de l'Environnement et de la Sécurité qui est formée d'une centaine de personnes et qui sera renforcée pour assurer le suivi des aspects environnementaux et sociaux des activités de l'entreprise ainsi que sa responsabilité sociale d'entreprise. De plus, la SNIM a des procédures de gestion des aspects environnementaux et sociaux de ses investissements. Ces politiques et procédures sont transmises aux sociétés d'exécution des travaux, sous-traitants, prestataires et fournisseurs et les équipes du département environnement de la SNIM sont à la charge d'en vérifier la conformité.

Conclusions et Recommandations

Le projet d'extension des infrastructures et du matériel roulant de la SNIM engendra des impacts potentiels négatifs sur le volet environnemental et social ainsi que des impacts positifs sur l'économie nationale et en termes de création d'emplois et d'amélioration du pouvoir d'achat des populations locales. Les mesures d'atténuation et de gestion du projet sont définies dans la NIES ainsi que dans les PGES des EIES des sites miniers qui seront mis à jour en conformité avec les normes environnementales et sociales de la Banque ainsi que des autres bailleurs de fonds.

Le Promoteur a été sensibilisé sur la dernière mise à jour des normes environnementales et sociales de la Banque.

Les mesures mentionnées ci-dessus et les conditions résumées ci-dessous devraient permettre d'atténuer les impacts et risques associés au projet.

Avant le premier décaissement du prêt, le promoteur fournira à la Banque :

- Une mise à jour de la NIES et du P3P conformément aux normes environnementales et sociales de la Banque et incorporant les retours obtenus des groupes de discussions avec les personnes / groupes vulnérables identifiés.
- Une mise à jour des EIES des gisements d'El Aouj et d'Atomai, comprenant l'évaluation des impacts potentiels associés à la construction et l'exploitation des voies d'accès aux sites



Luxembourg, 16 July 2025

miniers et les gares et dépôts des locomotives, et, le cas échéant, un PAR en cas de réinstallation involontaire, développés en conformité avec la législation nationale et les normes environnementales et sociales de la Banque, y compris preuve qu'un processus constructif d'engagement des parties prenantes et des consultations publiques ont eu lieu.

- Une évaluation des impacts cumulatifs des différents projets en cours et à venir en accord avec les normes internationales et les normes environnementales et sociales de la Banque et une stratégie d'atténuation et de gestion de ces impacts cumulatifs définie en collaboration avec les autorités concernées, les promoteurs concernés des projets en cours et à venir et autres parties prenantes le cas échéant.
- Des plans et procédures à développer dans le cadre du projet, tels qu'un PGES chantier, une procédure de gestion des ressources humaines, un plan de défrichage et de reboisement, en conformité avec les normes environnementales et sociales de la Banque pour la phase des travaux et pour la phase d'opération et maintenance.
- Une preuve de qu'une étude de vulnérabilité au changement climatique a été préparée et que les mesures d'atténuation des vulnérabilités identifiées dans l'étude seront intégrées dans la conception et/ou exploitation du projet, ainsi qu'elles sont consistantes avec les stratégies et plans nationaux et sectoriels.
- Une preuve de la mise en place d'une Unité de Gestion du Projet (UGP), ainsi que d'une unité de supervision du projet avec des ressources et termes de référence à la satisfaction de la Banque, notamment en ce qui concerne les aspects environnementaux et sociaux.
- Une preuve de la mise en place et fonctionnement du P3P, du mécanisme de traitement des plaintes relatives aux aspects environnementaux et sociaux du projet, et du mécanisme de traitement des plaintes des travailleurs. Des activités d'information et de formation sur les mécanismes en place à réaliser avec le public et avec les travailleurs.
- Une preuve de l'obtention des permis nationaux des EIES mises à jour ainsi que des activités assujetties à autorisations préalables avant le début des travaux.

Avant chaque décaissement du prêt, le promoteur fournira à la Banque :

- Une preuve que les contrats de construction et de fournitures des composantes pour lesquelles les fonds décaissés vont être utilisés incluent les mesures d'atténuation et de gestion du projet détaillées dans la NIES mise à jour ainsi que dans les PGES des EIES mise à jour des sites miniers et dans l'étude de l'évaluation des impacts cumulatifs à développer.
- Une preuve que les mesures d'atténuation et de gestion du projet, les activités d'engagement des parties prenantes, et le cas échéant les activités de réinstallation involontaire, sont mises en œuvre et suivies correctement.
- Une preuve, pour chaque emplacement et avant le début des travaux, que les emprises sont libres pour la construction et que, le cas échéant, toutes les mesures sociales de compensation et de restauration ont été exécutées.
- Si le décaissement va être utilisé pour des panneaux solaires, une preuve de déploiement des efforts appropriés pour exercer une diligence raisonnable tout au long de la chaîne d'approvisionnement du projet, notamment sur la chaîne d'approvisionnement des panneaux solaires, dans le but de prévenir le recours au travail forcé ou de mineurs, comme l'exigent les normes de la Banque. Le Promoteur réalisera un exercice de cartographie de la chaîne d'approvisionnement avec les fournisseurs sélectionnés, notamment pour la fourniture de panneaux solaires, concluant qu'aucune usine identifiée dans la chaîne d'approvisionnement n'est située dans des régions où le risque de travail forcé est supposé être plus élevé.

Le Promoteur publiera sur son site web les informations pertinentes sur la procédure de traitement des plaintes et les modalités d'accès pour les parties intéressées au processus de traitement des demandes ou des plaintes.

Le Promoteur s'engage à respecter les normes environnementales et sociales de la Banque dans l'ensemble des activités pour la mise en œuvre du projet, y compris la promotion du dialogue social avec la main d'œuvre et l'engagement des parties prenantes à travers des processus inclusifs de consultation ainsi qu'une tolérance zéro pour le recours au travail forcé et de mineurs. Le promoteur s'engage également à mettre à jour avant le plans et procédures développés dans le



Luxembourg, 16 July 2025
cadre du projet avant la phase des opérations, ainsi qu'à informer la Banque sur l'exécution des mesures d'atténuation et de gestion du projet, des activités d'engagement des parties prenantes et, le cas échéant, des activités de réinstallation involontaire.

Sous ces conditions, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.