

Annexe 6.A

Carte des réunions publiques

Les cartes suivantes illustrent les emplacements ainsi que les communautés concernées par chaque réunion publique.

Figure 1.1 Réunions publiques tenues de Kamsar à Denken

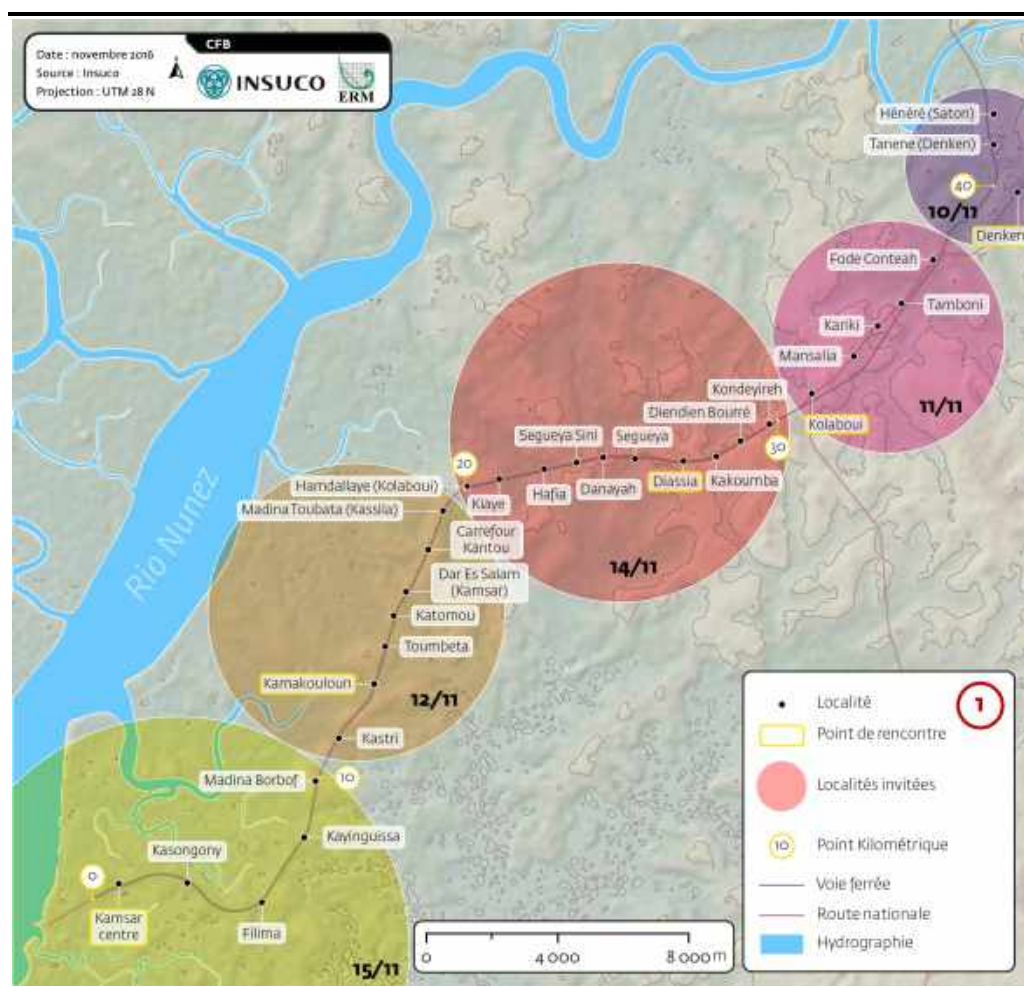


Figure 1.2 Réunions publiques tenues de Denken à Tanéné

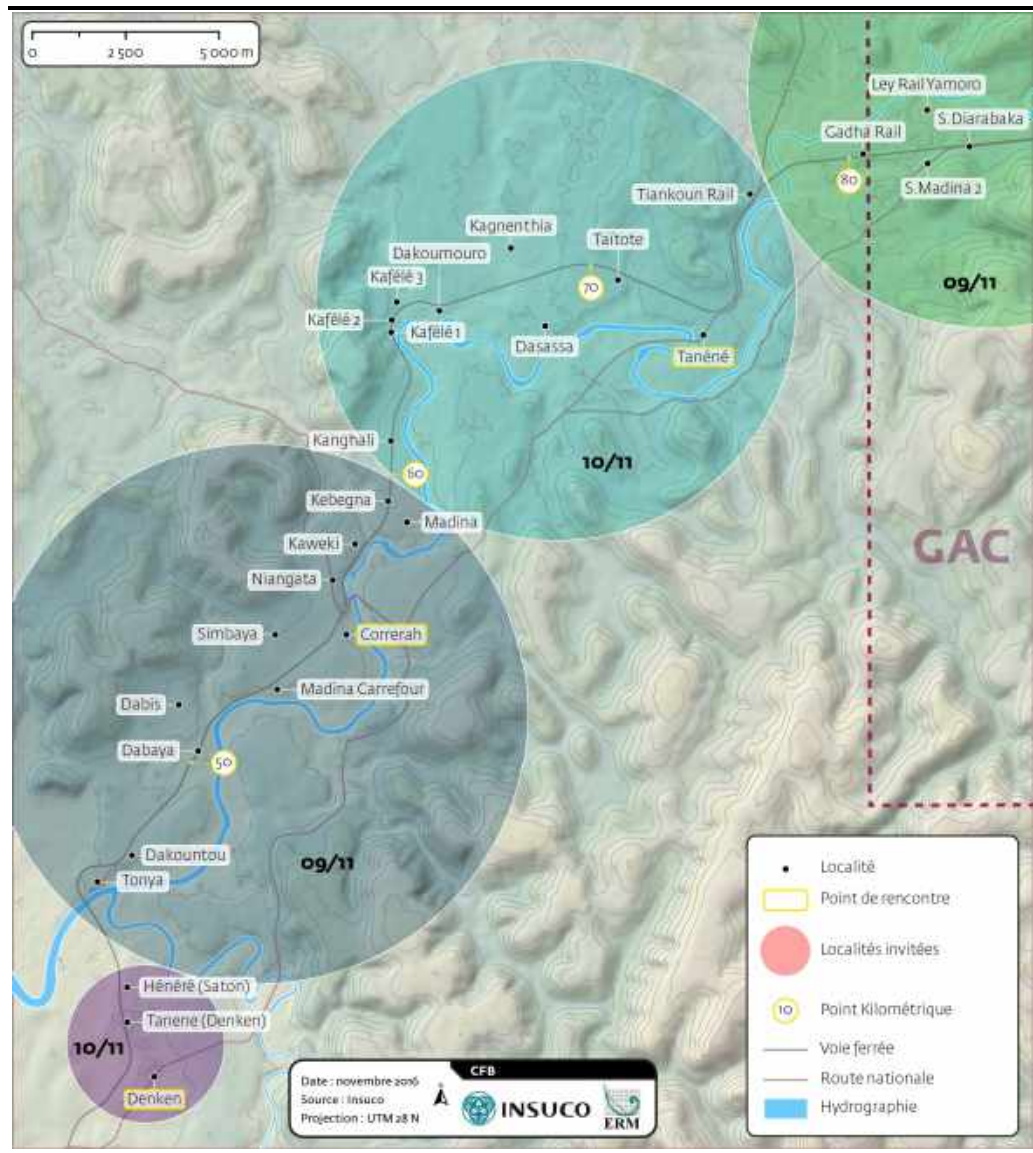
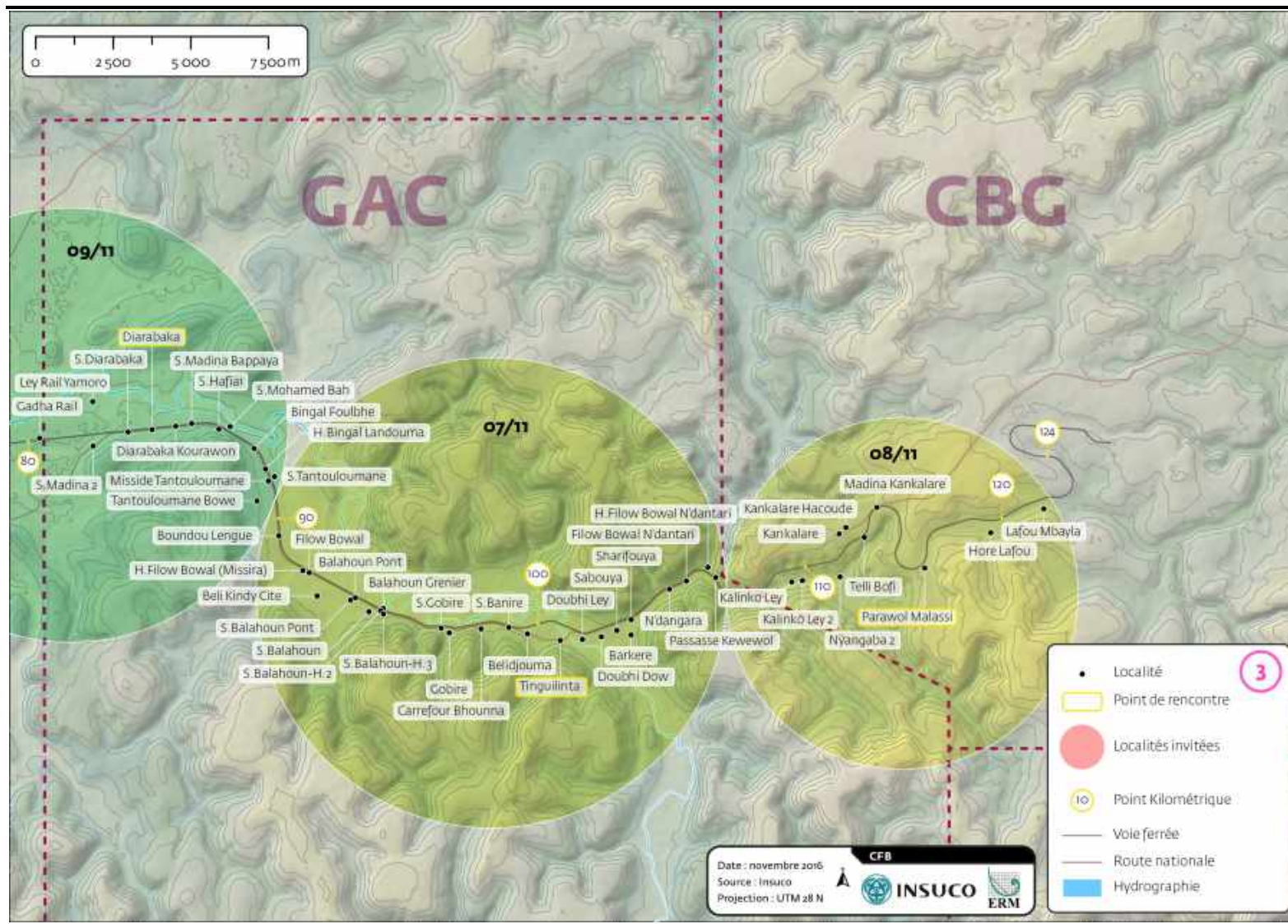


Figure 1.3 Réunions publiques tenues de Diarabaka à Parawol Malassi



Annexe 6.B

Liste et registre des
réunions de consultation
publique

B1.1 LISTE DES REUNIONS TENUES PENDANT LA COLLECTE DE DONNEE D'ETAT INITIAL

- Réunion publique de **Correrah** tenue le 23 septembre 2016 en présence de représentants des villages de Tonya, Dakountou, Dabaya, Dabis, Madina Carrefour, Simbaya, Correrah, Niangata, Kaweki, Madina, Kebegna et Kanghali
- Réunion publique de **Kolaboui** tenue le 24 septembre 2016 en présence de représentants des villages de Kariki Madina, Kolaboui centre, Kondeyireh, Mansalia, Tamboni, ainsi que Fode Conteah.
- Réunion publique de **Diarabaka** tenue le 27 septembre 2016 en présence de représentants des villages de Gadha Rail, S Madina 2, Ley Rail Yamoro, S Diarabaka, Diarabaka, Diarabaka Kourawon, S Hafia 1, S Madina Bappaya, Bingal Foulbhe, H Bingal Landouma, S Tantouloumane, Misside Tantouloumane et Tantouloumane Bowe.
- Réunion publique de **Hamdallaye** tenue le 28 septembre 2016 en présence de représentants des villages de Kafélé, Dakoumouro, Kagnenthia, Taïtote, Tanéné, Tianskoun Rail.
- Réunion publique de **Parawol Malassi** tenue le 29 septembre 2016 en présence de représentants des villages de Lafou Mbaila, Hore Lafou, Parawol Malassi, Nyangaba, Telli Bofi, Kankalare, Kankalare Hakoundhe, Madina Kankalaré, Kalinko Ley 1, Kalinko Ley 2.
- Réunion publique de **Tinguilinta** tenue le 30 septembre 2016 en présence de représentants des villages de Boundou Lengue, Filow Bowal, Beli Kindy, Balahoun, Gobire, Carrefour Bhounna, Banire, Belidjouma, Tinguilinta, Doubhi Ley, Barkere, Doubhi Dow, Filow Bowal N'dantari, N'dangara Passasse Kewewol.
- Réunion publique de **Denken** tenue le 01 octobre 2016 en présence de représentants des villages de Denken 1 et 2, Kataba, Hénéré saton, Tanéné, Tamaransi.
- Réunion publique de **Danayah** tenue le 01 octobre 2016 en présence de représentants des villages de Kiaye, Hamdallaye, Hafia, Segueya, Danayah, Diassia et Kakoumba.
- Réunion publique de **Kamakouloun** tenue le 01 octobre 2016 en présence de représentants des villages de Madina Toubata, Carrefour Kantou, Kamakouloun, Dar Es Salam, Toumbeta et Kastri.

- Réunion publique de **Kamsar** tenue le 01 octobre 2016 en présence de représentants des communautés de Madina Borboff, Filima, Kasongony et Kamsar Centre.

B1.2

LISTE DES REUNIONS TENUES PENDANT LA CONSULTATION SUR LES IMPACTS ATTENDUS DU PROJET

- Réunion publique de **Tinguilinta** tenue le 7 Novembre 2016 en présence de représentants des villages de Passasse Kewewol, H.Filow Bowal ; Doubhi Ley, Doubhi dow, Filow Bowal, Filow Bowal N'dantari, S.Banire, Sinthiourou Gobire, Balahoun Grenier, Balahoun Pont, Filow Bowal, Boundou Lengue, Beli Kindy Cité, S.Balahoun Pont, Balahoun, S.Balahoun Hameau 1,2 et 3 ; Gobire, Carrefour Bhounna, Belidjouma, Sabouya, Barkere, Sharifouya et N'dangara.
- Réunion publique de **Parawol Malassi** tenue le 8 Novembre 2016 en présence de représentants des villages de Lafou Mbayla, Hore Lafou, Madina Kankalare, Kankalare Hacoude, Kankalare, Telli Bofi, Nyangaba, Kalinko ley1 et 2, Kalinko et Parawol Malassi centre.
- Réunion publique de **Correrah** tenue le 9 novembre 2016 en présence de représentants des villages de Correrah centre, Kanghali, Kebegna, Madina, Kaweki, Niangata, Tonya, Dakountou, Dabaya, Dabis, Madina Carrefour, Simbaya
- Réunion publique de **Diarabaka** tenue le 9 novembre 2016 en présence de représentants des villages de Gadha rail, Ley rail Yamoro, S.Diarabaka, Diarabaka Kourawon, S.Madina Bappaya, S.Mohamed Bah, Bingal Foulbhe, S.Tantouloumane, Tantouloumane Bowe, Misside Tantouloumane, Hameau Bingal Landouma, S.Hafia, S.Madina 2.
- Réunion publique de **Tanééné** tenue le 10 novembre 2016 en présence de représentants des villages de Tanéné centre, Kafélé 1,2 et 3, Dakoumouro, Kagnenthia, Taïtote et Tiankoun Rail.
- Réunion publique de **Denken** tenue le 10 novembre 2016 en présence de représentants des villages de Denken, Hénééré Saton, Tanéné (Denken)
- Réunion publique de **Kolaboui** tenue le 11 novembre 2016 en présence de représentants des villages de Kolaboui Centre, Fode Conteah, Kariki Madina, Tamboni, Mansalia.
- Réunion publique de **Kamakouloun** tenue le 12 novembre 2016 en présence de représentants des villages de Kamakouloun, Dar es Salam, Toubeta, Kastri, Madina Toubata, Carrefour Kantou, Katomou.
- Réunion publique de **Diassia** tenue le 14 novembre 2016 en présence de représentants des villages de Diassia, Danayah, Segueya, Segueya Sini, Kiaye, Hamdallaye, Hafia, Diendien Bourré.

- Réunion publique de **Kamsar** tenue le 15 novembre 2016 en présence de représentants des communautés de Madina Borboff, Kayinguissa, Filima, Kasongony, Kamsar centre.

B1.3

REGISTRE DES CONSULTATIONS D'AOUT ET OCTOBRE 2016

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
5/8	Tanéné	Abdoulaye COMPO	Chef Secteur	661 573 448
5/8	Tanéné	Oumar KALABANE	Délégué spécial Commune Tanéné	666 849 127
5/8	Tiankoun rail	Karamoko Hothia DIALLO	Frère chef secteur/Guérisseur	628 399 716
5/8	Tiankoun rail	Boubacar KOULIBALI	Chauffeur	-
5/8	Taïtote	Boubacar YERESSA	Chef village	666 656 726 (beau- frère)
5/8	Taïtote	Mamadou Aliou CAMARA	Président de jeunesse	623 811 276
5/8	Taïtote	Samba Djouma KEITA	Cultivateur	624 266 584
5/8	Taïtote	Mamadou Lamarana DIALLO	Cultivateur	666 060 226
5/8	Kagnenthia	Mamadou Yero KOULIBALI	Imam	-
5/8	Kagnenthia	Ibrahima Sori KOULIBALI	Cultivateur	622 728 116
5/8	Kagnenthia	Ibrahima Soi KOULIBALI	Président de jeunesse	621 906 423
5/8	Kafélé 3	Aboubacar DIASSI	Président District Boussoura	626 259 855
5/8	Kafélé 3	Thierno GNAISSA	Membre bureau secteur Kafele	620 828 627 / 666 540 007
5/8	Kafélé 3	Mariam CAMARA	Citoyenne	-
5/8	Kafélé 3	Oumar Fall TAMBASSA	Secrétaire District Boussoura	625 737 248
5/8	Kafélé 2	Sékou TAMBASSA	2 ^{ème} Imam	-
5/8	Kafélé 1	Makandé CAMARA	Chef secteur	-
5/8	Dakoumouro	El hadj Thierno Lama SAMPOU	Imam	666 506 015
5/8	Dakoumouro	Lama CAMARA	Enseignant école coranique	624 834 483
5/8	Kanghali	Thierno SIDIBE	Chef secteur	625 933 157
5/8	Kebegna	Soriba MARA	Chef secteur	662 944 664
5/8	Kebegna	Mamadou MARA	Sage de village	666 269 613
5/8	Kebegna	Mamadou DIAGUITE	Imam	623 922 597
5/8	Kebegna	Lamine CAMARA	Président de jeunesse	628 681 940
5/8	Madina	Bintia KEITA	Chef de quartier	669 484 166
5/8	Madina	Abou SAKHO	Chef secteur	666 796 778
5/8	Madina	Sekouba SIDIBE	Conseiller bureau quartier	664 565 885
5/8	Madina	Dembo SAKHO	Secrétaire bureau quartier	624 273 545
5/8	Kaweki	Mohamed DRAME	Chef secteur	664 822 557
5/8	Niangata	Younoussa TALL	Chef village	620 893 687
6/8	Correrah	El hadj Mamadou DRAME	Chef de quartier	666 242 855
6/8	Simbaya	Mbemba CAMARA	Chef secteur	623 810 574
6/8	Simbaya	Mamadou TRAORE	Cultivateur	-
6/8	Madina Carrefour	Heraba Sy SAVANE	Secrétaire bureau secteur	622 000 627
6/8	Dabaya	Djibril CAMARA	Chef secteur/agent STORAC	622 728 612
6/8	Dabaya	Amadou TAMBASSA	Imam	622 133 364

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
6/8	Dabaya	Youssef Sayon CAMARA	Agent hôtelier (Novotel)	664 510 941
6/8	Dabis	Ismail YERESSA	Président de jeunesse	621 345 247
6/8	Dabis	Aboubacar Gallé YERESSA	Sage	-
6/8	Dabis	Ansou SAMBI	Mécanicien	628 885 991
6/8	Dakountou	Fodé KEITA	Chef secteur	669 288 508
6/8	Dakountou	Daouda DIALLO	Président jeunesse/SOTRAC	664 394 016
6/8	Dakountou	Aboubacar KEITA	Sage	-
6/8	Dakountou	Daouda DIBI	Président District Kaboye	623 154 141
6/8	Tonya	Ansoumane KOUMABASSA	Chef secteur	620 924 344
6/8	Tonya	Mamadou DJIGUINE	Président de jeunesse	620 331 804
6/8	Tonya	Moussa KOUMBASSA	Cultivateur	666 337 960
6/8	Tanéné	Sékou Amadou Tidiane CAMARA	Chef village	666 953 278
6/8	Denken	Thierno Abdoul BAH	Chef secteur	666 856 302
6/8	Denken	Aboubacar DIALLO	Chef Chantier agricole Saton	664 712 297
6/8	Denken	Amadou BAH	Sage	626 361 143
6/8	Hénééré (Saton)	Oumar DIALLO	Ancien chef secteur	666 910 171
7/8	Fodé Conteah	Dembo KEITA	Président de District	664 080 275
7/8	Fodé Conteah	Karfalla KEITA	2 ^{eme} secrétaire bureau district	664 481 039
7/8	Passasse Kewewol	Mamadou Kabo DIALLO	Chef de village	620 826 948
7/8	Passasse Kewewol 2	Alya SOUMAH	Conducteur/cultivateur	620 192 457
7/8	Kalinko Ley	Mamadou Bhoie BAH	Cultivateur	628 656 915
7/8	KalinkoLey	Mariam BAH	Citoyenne/Mère chef secteur	625 637 020
7/8	Kalinko Ley	Fatoumata BAH	Citoyenne	620 913 169
7/8	Kankalare	Yero Djouma DIALLO	Chef secteur	626 286 441
7/8	Kankalare	Dian Oury Diallo	Membre bureau jeunesse	626 286 441
7/8	Kankalare Hacoude	Mamadou Foula DIALLO	Chef de village	-
7/8	Kankalare Hacoude	Mamadou Saliou DIALLO	Secrétaire bureau secteur	622 786 729
7/8	Kankalare Hacoude	Sadjouma NDIAYE	Citoyen/Cultivateur	620 264 643
7/8	Parawol Malassi	Mamadou Samba KANTE	Chef secteur	623 191 381
7/8	Parawol Malassi	Abdoulaye DIALLO	Représentant communauté	623 143 430
7/8	Hore Lafou	Mamadou Oury BARRY	Cultivateur	622 788 318
7/8	Hore Lafou	Amadou Saikou BAH	Cultivateur	628 067 772
7/8	Telli Bofi	Neguè DIALLO	Chef village	622 789 462
7/8	Madina Kankalare	Alpha Oumar Baïlo TOURE	Chef de village	625 068 267
7/8	Madina Kankalare	Mamadou Moussa TOURE	Cultivateur	624 378 056
7/8	Madina Kankalare	Aïssatou DIALLO	Citoyenne	-
7/8	Nyangaba 2	Samba Djouma DIALLO	Chef de village	622 786 729
7/8	Nyangaba 2	Samba Djouma DIALLO	Président jeunesse	-
7/8	Nyangaba 2	Moumini DIALLO	Cultivateur	-
8/8	Tamboni	Ismail CAMARA	Chef de village	625 637 454
8/8	Tamboni	Issaga DIALLO	Cultivateur	669 763 577
8/8	Kariki Madina	Bangaliba DJIKINNE	Chef secteur	664 546 064
8/8	Kariki Madina	Ibrahima Sori	Cultivateur	624 609 339

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
		DJIKINNE		
8/8	Kariki Madina	Alseny DJIKINNE	Cultivateur	620 976 410
8/8	Mansalia	Alhassane CAMARA	Chef secteur	625 507 287/655 259 018
8/8	Mansalia	Alseny CAMARA	Agent SOTRAC	664 625 490
8/8	Mansalia	Kadiatou CAMARA	Elève	655 208 838
8/8	Kolaboui	Youssouf MANE	Sous-préfet	622 625 827
8/8	Kolaboui	Ansoumane KOUMBASSA	Maire	625 031 145
8/8	Kolaboui	Aboubacar CAMARA	Secrétaire générale commune	623 575 156
8/8	Kondeyireh	Mohamed CAMARA	Chef secteur	664 720 416
8/8	Kondeyireh	Ibrahima KOUMBASSA	Adjoint Chef secteur	666 875 113
8/8	Kondeyireh	Aboubacar SOUMAH	Secrétaire	666 961 382
8/8	Kondeyireh	Idrissa CAMARA	Secrétaire adjoint	657 893 551
8/8	Diendien Bourré	Alhassane KEITA	Chef secteur	666 794 633
8/8	Diendien Bourré	Aboubacar KEITA	Chambre agriculture CR Kolaboui	657 879 916
8/8	Kakoumba	Oumou SOUMAH	Ménagère/épouse chef village	664 357 522
8/8	Diassia	Souleymane BANGOURA	Président District	669 280 277
8/8	Madina Toubata	Ansoumane CAMARA	Chef secteur	666 929 658
8/8	Madina Toubata	Oumar C AMARA	Elève	664 345 596
8/8	Carrefour Kantou	Salou BANGOURA	Chef secteur	666 380 281
8/8	Hamdallaye (Kolaboui)	Kress DABO	Chef village	669 343 235
8/8	Hamdallaye (Kolaboui)	Ami CAMARA	Citoyenne	666 677 832
8/8	Hamdallaye (Kolaboui)	Mariam DABO	Citoyenne	666 834 809
8/8	Hamdallaye (Kolaboui)	Bintia CAMARA	Citoyenne	-
8/8	Dar es Salam	Oumou SAMPIL	Ménagère	666 250 211
8/8	Katomou	Seydouba TRAORE	Chef secteur	664 269 619
8/8	Katomou	Karamba KOUYATE	Chef village	666 646 127
8/8	Katomou	Bassekou KOUYATE	Cultivateur	620 421 139
8/8	Toumbeta	Sekou Sayon CAMARA	Chef secteur	664 897 069
8/8	Toumbeta	Ibrahima CAMARA	Elève	624 672 070
8/8	Kamakouloun	Amara KEITA	Elève	662 814 668
8/8	Kamakouloun	Landi Aissata CAMARA	Epouse président district	-
8/8	Kastri	Ousmane KEITA	Chef secteur	664 579 300
8/8	Kastri	Idrissa CAMARA	Cultivateur	664 994 592
8/8	Madina Borboff	Ousmane KEITA	Chauffeur	664 675 916
8/8	Madina Borboff	Ali KEITA	Chauffeur	660 603 800
8/8	Madina Borboff	Aboubacar KEITA	Surveillant	664 430 075
8/8	Madina Borboff	Ibrahima KEITA	Menuisier/CBG	622 014 841
8/8	Madina Borboff	Fodé Mohamed KEITA	Soudeur	666 173 120
8/8	Madina Borboff	Pathé DIALLO	Cultivateur	664 508 059
8/8	Madina Borboff	Mohamed CAMARA	Electricien	664 541 069
8/8	Madina Borboff	Amadou DIALLO	Chauffeur	664 393 795
9/8	Kamsar Centre	Fodé BANGOURA	Chef secteur 5	666 087 384
9/8	Kamsar Centre	Alkaly BANGOURA	Etudiant	664 479 571
9/8	Filima	Aboubacar BANGOURA	Président de District	625 076 253
9/8	Filima	Sekou CAMARA	Chef secteur Kaleyireh 2 /vice-président Comité d'accueil de GAC	664 341 840
9/8	Kasongony	Bella BAH	Chef quartier adjoint	628 784 077
9/8	Kayinguissa	Aboubacar TOURE	Membre bureau District	664 946 284

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
9/8	Kayinguissa	Mohamed CAMARA	Chef secteur	655 813 823
9/8	Kayinguissa	Charles AUBLET	Secrétaire général secteur	669 717 445
9/8	Kolaboui centre	Mohamed Lamine SANE	Président district	623 155 310
9/8	Danayah	Almamy KEITA	Chef secteur	-
9/8	Danayah	Aboubacar KEITA	Chef village	662 025 149
9/8	Segueya	Ibrahima DABO	Chef secteur	662 280 708
9/8	Segueya	Arafan SYLLA	Elève	662 249 850
9/8	Kiaye Carrefour	Gassimou CAMARA	Chef secteur	626 272 624
9/8	Kiaye Carrefour	Kerfalla CISSE	Chef secteur adjoint	666 913 847
9/8	Kiaye Carrefour	Abdoul Karim SYLLA	Etudiant	666 022 372
9/8	Kiaye village	Abou SYLLA	Président District Lefourebounyi	666 123 024
9/8	Kiaye village	Fodé Moussa DABO	Chef secteur	-
9/8	Kamsar	Mamadou Sougueta CAMARA	Secrétaire général de la Commune	628 492 003
9/8	Kamsar	Lama Sidiki DOUMBOUYA	Responsable des organisations de la société civile (SP)	620 909 137
9/8	Kamsar	Mohamed Jibon SOUMAH	Représentant de la jeunesse au niveau de la Commune	662 369 640
21/9	Tamboni	Ismail CAMARA	Chef de village	664 983 323/625 637 454
21/9	Kariki Madina	Bangaliba DJIKINNE	Chef secteur	664 546 064
21/9	Kolaboui	Youssouf MANE	Sous-préfet	622 625 827
21/9	Kolaboui	Ansoumane KOUMBASSA	Maire	625 031 145
21/9	Kolaboui	Aboubacar CAMARA	Secrétaire générale commune	623 575 156
21/9	Kondeyireh	Aboubacar SOUMAH	Secrétaire bureau du secteur	666 961 382
21/9	Kolaboui centre	Mohamed Lamine SANE	Président district	623 155 310
22/9	Correrah	Elhadj Mamadou DRAME	Chef de quartier	666 242 855
22/9	Correrah	ElhadjDemboSy SAVANE	Chef secteur Djakounda	662 911 025
22/9	Correrah	Papa DRAME	Notable	657 486 582
22/9	Correrah	Mohamed BAYO	Secrétaire bureau quartier	655 803 396
22/9	Correrah	Bassekou SANOH	Représentant de la jeunesse	664 925 080
22/9	Correrah	Nfamady SANOH	Chef secteur Djoulakounda	666 088 073
22/9	Correrah	ElhadjKairaba DRAME	Notable	664 662 459
22/9	Correrah	ElhadjMbemba DRAME	Représentant des 56 villages djakanké	664 400 770
22/9	Correrah	Kâtâ SAVANE	Tresorier bureau quartier	664 505 903
22/9	Correrah	MôrôKadjoli SANOH	Notable	664 820 334
22/9	Correrah	Malick MANET	Chef secteur yèdèra	-
22/9	Madina Carrefour	Oumar BAYO	Chef secteur	628 447 431 / 666 451 156
22/9	Madina Carrefour	BakhalilouSy SAVANE	Chef secteur adjoint	664 405 227
22/9	Madina Carrefour	Bambou BAYO	Conseiller de mosquée	666 813 230
22/9	Madina Carrefour	Mohamed Sy SAVANE	Citoyen	664 659 591
22/9	Madina Carrefour	KadjaliSy SAVANE	Organisateur mosquée	628 264 597
22/9	Madina Carrefour	Moussa Sy SAVANE	Président adjoint jeunesse	666 838 622
22/9	Madina Carrefour	MalickSy SAVANE	Président jeunesse	666 220 804
22/9	Madina Carrefour	AlhassaneSy SAVANE	Membre bureau jeunesse	622 989 878

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
22/9	Madina Carrefour	GnamaSy SAVANE	Citoyen	666 813 199
22/9	Madina Carrefour	NFansou BAYO	Imam	622 712 915
22/9	Madina Carrefour	Mohamed Sy SAVANE	Maitre coranique	628 259 475
22/9	Madina Carrefour	Karamba DIABI	Membre bureau jeunesse	624 691 873
22/9	Madina Carrefour	Mariam NOBA	Présidente des femmes	669 334 518
22/9	Madina Carrefour	Nantou DIAWARA	Membre bureau des femmes	664 423 897
22/9	Madina Carrefour	IsmaelSy SAVANE	Secrétaire bureau jeunesse	666 260 513
22/9	Madina Carrefour	Souareba DIABI	Imam	664 643 125
22/9	Madina Carrefour	Salim Sy SAVANE	Marabout	628 610 345
22/9	Hénééré(Saton)	Lamarana BAH	Chef village	666 862 215
22/9	Hénééré (Saton)	Oumar DIALLO	Ancien chef secteur	666 950 171
22/9	Diarabaka	Ehadj Mama Saliou BAH	Imam	628 354 325
22/9	Diarabaka Kourawon	Mamadou Saliou DIALLO	Citoyen	
22/9	S Diarabaka	Amadou Bailo SOW	Citoyen	
22/9	S Madina Bappaya	YeroBappaya DIALLO	Notable	
22/9	S Hafia	Mamadou Saliou CONTE	Citoyen	
22/9	Ley rail Yamoro	Mamadou Oury BARRY	Citoyen	622 695 826
22/9	Bingal Foulbhe	Aboubacar KEITA	Citoyen	623 807 609
22/9	Bingal Landouma	Amadou Oury TAMABASSA	Citoyen	628 206 672
22/9	Misside Tantouloumane	Gallé CAMARA	Chef de village	623 922 415
22/9	Tantouloumane Bowe	ModiMoursalina DIALLO	Notable	623 598 708
22/9	S Tantouloumane	Mamadou Saliou BARRY	Notable	
22/9	S Madina	EhhadjSaidou DIALLO	Notable	623 173 080
22/9	Gadha Rail	Amadou Djouldé BAH	Notable	
23/9	Tanééné (Denken)	Sekou Amadou Tidiane CAMARA	Chef village	666 953 278
23/9	Tanééné (Denken)	Abou SANE	Imam	666 309 035
23/9	Tanééné (Denken)	Younoussa BANGOURA	Chauffeur	
23/9	Tanééné (Denken)	Souleymane SANE	Menuisier	666 159 724
23/9	Tanééné (Denken)	Aly CAMARA	Président de jeunesse	666 277 554
22/9	Denken	Abdoul Rahim BAH	Chef secteur	624 607 194/666 856 302
23/9	Denken	Mamadou Oury BARRY	Imam	621 106 887
23/9	Denken	Thierno Ibrahima DIALLO	Imam	664 847 803
23/9	Denken	Mamadou Oury DIALLO	Notable	666 655 993
23/9	Denken	Mamadou Saliou DIALLO	Muezin	-
23/9	Denken	Mamadou Oury BARRY	Citoyen	666 858 107
23/9	Denken	Alhassane BAH	Boucher	621 920 987
23/9	Denken	Boubacar DIALLO	Imama	628 439 667
23/9	Hénééré	Ismael DIALLO	Président de jeunesse	-
23/9	Hénééré (Saton)	Yaya DIALLO	Muezzin	669 289 418
23/9	Tanééné	Abdoulaye COMPO	Chef Secteur	661 573 448
23/9	Tiankoun rail	KaramokoHothia DIALLO	Frère chef secteur/Guérisseur	628 399 716
23/9	Tiankoun rail	Daouda TOURE	Chef de village	-

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
23/9	Tiankoun rail	Amirou CAMARA	Chef secteur	-
23/9	Tiankoun rail	Thierno Abdouramane DIALLO	Imam	620 233 215
23/9	Tiankoun rail	Ibrahima DIALLO	Citoyen	625 910 725
23/9	Taïtote	Mamadou GNAISSA	Cultivateur	620 471 525
23/9	Taïtote	Boubacar YERESSA	Chef village	666 656 726 (tel beau-frère)
23/9	Taïtote	Aboubacar GNAISSA	Chef secteur	624 604 445
23/9	Kagnenthia	Mamadou Yero KOULIBALI	Imam	-
23/9	Kafélé 3	Thierno GNAISSA	Chef secteur	666 540 007
23/9	Kafélé 2	Oumar MANET	Citoyen	620 417 674
23/9	Kafélé 1	Ibrahima CAMARA	Menuisier	662 723 794/626 291 586
23/9	Dakoumouro	Elhadj Thierno Lama SAMPOU	Chef de village/Imam	669 506 015
24/9	Tinguilinta	Aboubacar COUMBASSA	Président de District	620 240 027
24/9	Fodé Conteah	Dembo KEITA	Président de Dostrict	664 080 275
24/9	Fodé Conteah	Mamadou DOUMBOUYA	Chef secteur	666 911 008
24/9	Fodé Conteah	Balla Moussa KEITA	Secrétaire général jeunesse	661 001 416
24/9	Fodé Conteah	Elhadj Mamadou SIDIBE	Notable	664 254 511
24/9	Fodé Conteah	Mariam KEITA	Présidente des femmes	669 280 118
24/9	Fodé Conteah	Mamadou KEITA	Notable	664 382 596
24/9	Fodé Conteah	Bangali SIDIBE	Chauffeur	669 865 517
24/9	Kalinko Ley1	Mamadou Saliou BAH	Citoyen	621 908 805
24/9	Kalinko Ley 2	Mamadou Zoubairou BAH	Imam	625 919 348
24/9	Kankalare	YeroDjouma DIALLO	Chef secteur	626 286 441
24/9	Kankalare Hacoude	Dianso MANET	Citoyen	-
24/9	Parawol Malassi	Abdoulaye DIALLO	Représentant communauté	623 143 430
24/9	Hore Lafou	Mamadou Kabi BAH	Chef secteur	623 270 290
24/9	Lafou Mbaila	Lamarana KANTE	Chef de village	622 972 689
24/9	Telli Bofi	Amamdou DIALLO	Imam	620 264 677
24/9	Madina Kankalare	Oumar TOURE	Forgeron	625 068 267
24/9	Tamboni	Amadou KALISSA	Muezzin	666 593 930
24/9	Tamboni	Magatte FAYE	2 ^{ème} Imam	-
24/9	Tamboni	Ismael KALISSA	Responsble jeunesse	669 080 845
24/9	Tamboni	Issiaga KALABANE	1 ^{er} Imam	666 818 989
26/9	Sangarédi	Dr Yassine DIALLO	Médecin chef Disp CBG	623 233 129
26/9	Sangarédi	Anne Marie TOGBA	ATS Poste de santé Silidara	624 727 834
26/9	Sangarédi	Madame BARRY Aissatou	ATS Poste de santé Silidara	628 414 308
26/9	Sangarédi	TheophyleGoto MONEMOU	Medecin chef Centre de santé amélioré	622 004 787
26/9	Passasse Kewewol	Ibrahima Sory DIALLO	Elève	620 826 948
26/9	Passasse Kewewol	Fatoumata DIALLO	Citoyenne	-
26/9	Passasse Kewewol	AissatouTenen DIALLO	Citoyenne	-
26/9	H Filow Bowal N'dantari	Mamadou Saliou SANE	Chef de Hamo	621 745 783
26/9	Filow Bowal	Ousmane KOULIBALY	Chef secteur	621 908 582
26/9	N'dangara	Alsény KOULIBALI	Chef de village	628 621 639
26/9	Doubhi Dow	Amadou BAH	Citoyen	624 113 272

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
26/9	Doubhi Ley	Thierno Abdouramane BAH	Notable	628 461 312
26/9	Doubhi Ley	Mamadou Sadou BAH	Chef secteur	-
26/9	Belidjouma	Mamadou Diao DIALLO	Conseiller CR de Tanéné	625 009 210
26/9	S.Banire	Ansoumane CAMARA	Président adjoint jeunesse	621 916 612
26/9	S.Banire	Mamadou Pathè KOULIBALI	Président jeunesse	623 321 916
26/9	Carrefour Bhounna	Boubacar DIALLO	Citoyen	625 768 519
26/9	Gobire	Amadou Oury DIALLO	Agent de sécurité CBG	623 173 044
26/9	S.Gobire	Ibrahima Sori DIALLO	Sage	-
26/9	S.Gobire	Amadou DIALLO	Chef village	621 923 881
26/9	Sinthiourou Balahoun	Ibrahima Sori CAMARA	Représentant communautaire	621 916 054
26/9	Sinthiourou Balahoun Pont	Abdourahim DIALLO	Citoyen	623 191 358
26/9	Sinthiourou Balahoun Pont	Amadou Djogo DIALLO	Chauffeur	628 453 238
26/9	Sinthiourou Balahoun Pont	Boubacar DIALLO	Chef de village	620 892 148
26/9	Sinthiourou Balahoun 2	Mamadou Aliou DIALLO	Citoyen	-
26/9	Sinthiourou Balahoun 3	Souleymane DIALLO	Citoyen	-
26/9	Balahoun Grenier	Malan CAMARA	Notable	621 355 601
26/9	Filow Bowal	Fatoumata KANTE	Citoyenne	623 195 847
26/9	Beli Kindy	SmabaBoudou DIALLO	Imam	-
26/9	Beli Kindy	Alpha Oumar DIALLO	Citoyen	628 642 484
26/9	Boundou Lengue	Mohamed COMPO	Chef secteur	625 009 324
26/9	Filow Bowal Missira	Boubacar KANTE	Citoyen	624 834 425
26/9	Kariki Madina	Bangali DJIKINNE	Chef secteru	664 546 064
26/9	Kariki Madina	Mohamed Lamine DJIKINNE	Chef secteur adjoint	666 943 006
26/9	Kariki Madina	Saidou DOUMBOUYA	Président jeunesse	-
26/9	Kariki Madina	Abdoulaye KALISSA	Notable	623 721 099
26/9	Kariki Madina	ElhadjSekouba DJIKINNE	Doyen du village	666 893 005
26/9	Kariki Madina	ElhadjKaradjouneh DJIKINNE	1 ^{er} Imam	666 518 043
26/9	Kariki Madina	MmaHawa DIAKITE	Citoyenne	-
26/9	Kariki Douadiabia	Mamadouba SIDIBE	Chef secteur	664 649 628
26/9	Kariki Douadiabia	Baba SACKO	Président de la jeunesse	664 719 174
26/9	Kariki Douadiabia	Sanoussi DIAWARA	Chef secteur adjoint	664 440 291
26/9	Kariki Douadiabia	Elhadj Boubacar DIAKHABI	1 ^{er} Imam	666 404 636
26/9	Kariki Douadiabia	Moussa SQUARE	2 ^{ème} Imam	-
26/9	Kariki Douadiabia	Mohamed Lamine SANE	Président de district	-
26/9	Kariki Douadiabia	Alhassane CAMARA	Chef secteur Mansalia	-
26/9	Kariki Douadiabia	Mamadouba DIAWARA	Notable	669 925 315
27/9	Sharifouya	Alseny BAH	Notable	625 009 163
27/9	Sharifouya	Mamadou Kankaliba BAH	Chauffeur	623 960 129
27/9	Sabouya	Amadou Djouldé CAMARA	Citoyen	623 191 637
27/9	Barkere	Thierno Moustapha BAH	Notable	621 916 953
27/9	Diendien Bourré	Alhassane KEITA	Chef secteur	666 794 633

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
27/9	Diendien Bourré	Kerfalla Alice CAMARA	Président de jeunesse	624 664 717
27/9	Diendien Bourré	Thierno KEITA	2 ^{ème} Imam	664 827 137
27/9	Diendien Bourré	Yousseuf BANORO	Citoyen	623 260 253
27/9	Segueya	Karamoko CAMARA	Chef secteur	664 303 406
27/9	Segueya	Ibrahima DABO	Chef secteur adjoint	-
27/9	Segueya	Seydouba CAMARA	Doyen du village/Muezzin	666 619 332
27/9	Segueya	Arafan Ibrahima BANGOURA	Imam	664 216 120
27/9	Segueya	Yousseuf CAMARA	Muezzin	669 291 064
27/9	Segueya	Alsény DABO	Représentant de la jeunesse	666 425 080
27/9	Segueya	Yousseuf CAMARA	2 ^{ème} Imam	666 416 679
27/9	Segueya	MbembaAdama CAMARA	Représentant des femmes	660 584 465
27/9	Segueya	Maimouna CAMARA	Mbre Bureau des femmes	660 700 658
27/9	Kakoumba	Paul CAMARA	Chef secteur	661 549 081
27/9	Kakoumba	Elhadj Yousseuf CAMARA	Doyen du village	-
27/9	Kakoumba	Younoussa KOUMBASSA	Représentant des jeunes	-
27/9	Kakoumba	Oumou SANOH	Représentante des femmes	-
28/9	Tanéé	Abdoulaye COMPO	Chef Secteur	661 573 448
28/9	Denken Landouma	Ismael CAMARA	Notable village	657 080 818
28/9	Denken Landouma	Mamadou Pathé NDIAYE	Notable	621 163 201
28/9	Denken Landouma	Ismael CAMARA	Représentant de la jeunesse	664 576 199
28/9	Denken Landouma	Mouctar CAMARA	Membre de le jeunesse	660 803 317
28/9	Kolaboui	Ansoumane KOUMBASSA	Maire	625 631 145
28/9	Kolaboui	Aboubacar CAMARA	Général de la Commune	623 575 156
28/9	Kolaboui	Ibrahima BANGOURA	Conseiller	623 225 808
28/9	Kolaboui	Ismael SAVANE	Représentant de la jeunesse	628 263 490
29/9	Parawol Malassi	Samba KANTE	Chef secteur	623 191 381
29/9	Parawol Malassi	Amadou Sadjo CAMARA	Membre Bureau du secteur	621 917 198
29/9	Parawol Malassi	Daouda CAMARA	Chef de village	624 801 519
29/9	Hore Lafou	Mamadou Aliou BAH	Chef de village	-
29/9	Hore Lafou	Mamadou Kabi BAH	Chef secteur	623 270 290
29/9	Kaweki	Lansana DRAME	Citoyen	655 589 184
29/9	Niangata	Younoussa TALL	Chef de village	620 893 687
29/9	Segueya Sini	Makambo CAMARA	Chef secteur	664 303 406
29/9	Segueya Sini	Mamadouba DABO	Notable	664 839 717
29/9	Segueya Sini	Aboubacar CAMARA	2 ^{ème} Imam	664 627 005
29/9	Segueya Sini	Ibrahima CCAMARA	Représentant de la jeunesse	664 986 489
29/9	Kondayireh	Mohamed CAMARA	Chef secteur	664 720 416
29/9	Kondayireh	Aboubacar SOUMAH	Bureau de la jeunesse	666 961 382
29/9	Kondayireh	Mohamed SYLLA	Retraité CBG	655 676 967
29/9	Kondayireh	Amara CAMARA	Chauffeur	628 582 561
29/9	Hafia	Ibrahima Camara	Chef secteur	664 899 546
29/9	Hafia	Souleymane CAMARA	Chef secteur adjoint	666 225 903
29/9	Hafia	Ibrahima Tembin CAMARA	Chargé d'organisation	664 869 166
30/9	Taïtote	Aboubacar GNAISSA	Chef secteur	624 604 445

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
30/9	Taïtote	Aboubacar YERESSA	Chef de village	-
30/9	Taïtote	Mamadou Aliou CAMARA	Président de la jeunesse	623 630 475/623 811 276
30/9	Kiaye	Gassimou CAMARA	Chef secteur	664 406 459
30/9	Kiaye	Abdoulaye CAMARA	Imam	666 422 553
30/9	Kiaye	Lamine KEITA	Notable	669 019 501
30/9	Kiaye	Mamadou CAMARA	Mbembre de le jeunesse	664 862 755
30/9	Diassia	Souleymane CAMARA	Président de district	669 280 277
30/9	Diassia	LanssanDiassia CAMARA	Ex maire de Kolaboui	664 908 783
30/9	Diassia	Moustapha CAMARA	Chef secteur	664 973 856
30/9	Diassia	Lamine BANGOURA	Secrétaire bureau district	664 879 842
30/9	Diassia	Youssouf CAMARA	1 ^{er} Imam	666 037 854
30/9	Diassia	Sekou BANGOURA	Doyen du village	664 383 143
30/9	Diassia	Oumar CAMARA	Président de la jeunesse	666 319 553
30/9	Danayah	Sanassy KEITA	Secrétaire bureau district	664 729 527
30/9	Danayah	Youssouf CAMARA	Menuisier	664 867 378
30/9	Danayah	Lansana CAMARA	Notable	-
30/9	Danayah	Aboubacar KEITA	Notable	662 025 149
1/10	Hamdallaye (Kolaboui)	Kress DABO	Chef village	669 343 235
1/10	Hamdallaye (Kolaboui)	Sadjo DIALLO	Muezzin	666 421 625
1/10	Hamdallaye (Kolaboui)	Lamine KEITA	Cultivateur	669 493 343
1/10	Hamdallaye (Kolaboui)	Lansana DABO	Menuisier	669 270 609
1/10	Kiaye centre	Gaoussou Bangoura	Président district adjoint	666 690 435
1/10	Kiaye centre	Ansoumane CAMARA	Chef secteur	664 406 459
1/10	Kiaye centre	Amara BANGOURA	Chargé d'art et sport	664 406 459
1/10	Boussoura	Ousmane DIASSI	ACE	-
1/10	Boussoura	Seydouba	Imam	-
1/10	Boussoura	Ibrahima YERESSA		-
1/10	Kebegna	Sekouba SIDIBE	APAE	664 565 885
1/10	Niangata	Younoussa TALL	Chef village	620 893 687
1/10	Simbaya	Mbemba CAMARA	Chef secteur	623 810 574
3/10	Dabaya	Djibril CAMARA	Chef secteur/agent STORAC	622 728 612
3/10	Dabaya	Idrissa TAMBASSA	APAE	623 192 992
3/10	Simbaya	Youssouf KEITA	APAE adjoint	666 259 556
3/10	Simbaya	Mbemba CAMARA	Chef secteur	623 810 574
3/10	Kaboye	Abdoul SAGNA	Enseignant	666 404 753
3/10	Kaboye	Abdouramane CONTE	APAE	-
3/10	Segueya Sini	Mamadouba DABO	Notable	666 842 621
3/10	Segueya Sini	Ismael DABO	Cultivateur	664 980 735
3/10	Segueya Sini	Aboubacar DABO	Cultivateur	662 539 829
3/10	Madina Toubata	Ansoumane CAMARA	Chef secteur	662 799 281
3/10	Madina Toubata	Ibrahima DIABY	2 ^{ème} Imam	669 725 280
3/10	Madina Toubata	Boubacar SYLLA	Membre de la jeunesse	626 240 785
4/10	Dar es Salam	Seydouba TRAORE	Chef secteur	664 269 619
4/10	Dar es Salam	Idrissa BAYO	Chauffeur à la retraite CBG	664 875 939
4/10	Dar es Salam	Sekou KEITA	Imam	662 942 575
4/10	Carrefour Kantou	Salou BANGOURA	Chef secteur	666 380 281
4/10	Katomou	Seydouba TRAORE	Chef secteur	664 269 619
4/10	Katomou	Yaya SANE	Chef secteur adjoint	664 269 619
4/10	Katomou	Abdoulaye AIDARA	Imam	664 512 048
4/10	Katomou	Alseny AIDARA	Jeunesse	664 524 071
4/10	Toumbeta	Sekou Sayon CAMARA	Chef secteur	664 897 069

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
4/10	Kamakouloun	Ibrahima KEITA	Président District	662 814 668
5/10	Madina Borboff	Ibrahima SOUMAH	Président District	664 703 595
5/10	Tatagui	Lamine CONTE	Chef secteur	-
5/10	Kayinguissa	Mamadou KEITA	Chef secteur	624 715 978
5/10	Filima	Aboubacar BANGOURA	Président de District	625 076 253
5/10	Toumbeta	Sekou Sayon CAMARA	Chef secteur	664 897 069
5/10	Toumbeta	Abou SYLLA	Chef secteur adjoint	664 472 553
5/10	Toumbeta	Arfan Mohamed SYLLA	Imam	-
5/10	Toumbeta	Mohamed CAMARA	Membre de la jeunesse	657 750 346
5/10	Kastri	Ousmane KEITA	Chef secteur	664 579 300
5/10	Kastri	Younoussa CAMARA	Notable	661 086 561
5/10	Kastri	Issiaga SYLLA	Agent de sécurité CBG	666 949 893
5/10	Kastri	Djibril CAMARA	Enseignant	620 760 484
5/10	Kaleyire I	Ouly CAMARA	Chef secteur	666 047 029
5/10	Kaleyire II	Sekou CAMARA	Chef secteur	664 341 840
5/10	Filima Centre	Momo BANGOURA	Chef secteur	657 427 048
5/10	Filima Centre (Conteah)	Elhadj Sana TOUR2	Chef secteur	624 646 213
5/10	Kamsar	Mamadou Sougueta CAMARA	Secrétaire général commune Kamsar	628 492 003
5/10	Kamsar	Djibril BANGOURA	Maire Kamsar	624 503 938
5/10	Kamsar	Sana kaba KOUROUMA	Sous-préfète	622 095 909
5/10	Kasongony	Elhadj Mamadou DIALLO	Président de District	622 090 030
5/10	Sossotah	Abou SOUMAH	Chef secteur	664 782 879
5/10	Foulatah	AbdoulaGadiri DIALLO	Chef secteur	669 789 803
5/10	Siminbounyi	Daouda DIALLO	Chef secteur	664 995 655
5/10	Sotelgui	Alhassane CAMARA	Chef secteur	657 161 730
5/10	N'toumoun	Mamadou Lamine BARRY	Chef secteur	664 881 119
5/10	Kamsar Centre	Elhadj Mamadou BANGOURA	Président de District	664 369 086
5/10	Secteur 1 (Kamsar centre)	Tanoundé KEITA	Chef secteur	-
5/10	Secteur 2 (Kamsar centre)	Elhadj Mamadou SYLLA	Chef secteur	-
5/10	Secteur 4 (Kamsar centre)	Ouly CAMARA	Chef secteur	-
6/10	Madina Borboff	Ibrahima SOUMAH	Président de District	664 703 595
6/10	Madina Borboff	Mamadou Dian CONTE	Soudeur CBG	664 315 162
6/10	Madina Borboff	Mamadouba NDIAYE	Notable	664 751 570
6/10	Madina Borboff	Mohamed Maguette KEITA	APAE	666 740 963
6/10	Madina Borboff	Abdoulaye DIALLO	Conseiller	666 491 146
7/10	Kamakouloun	Ibrahima KEITA	Président de District	669 273 358
7/10	Kamakouloun	Sékou KEITA	Vice-président de District	664 991 300
7/10	Kamakouloun	Younoussa KEITA	Notable	-
7/10	Kamakouloun	Yaya KEITA	Membre de la jeunesse	669 978 375
7/10	Kamakouloun	Mohamed CAMARA	Membre de la jeunesse	666 735 519
8/10	Kamsar Centre	Amara BANGOURA	Président de District	664 369 086
8/10	Kamsar Centre	Tanoundi KEITA	Chef secteur 1	664 858 979/622 140 776
8/10	Kamsar Centre	Ouly CAMARA	Chef secteur 4	655 399 298
8/10	Kamsar Centre	Elhadj Mamadou SYLLA	Chef secteur 2	664 877 971
8/10	Kamsar Centre	Fodé BANGOURA	Chef secteur 5	666 087 384
8/10	Kamsar Centre	AliouTely MARA	Médecin	621 117 728
8/10	Kamsar Centre	BanjanFoura TOLNO	Médecin	622 414 270

Date	Localité	Prénom NOM	Fonction	Téléphone
8/10	Kamsar Centre	Akoï KOIVOGUI	ATS	621 476 383
8/10	Kasongony	Elhadj Mamadou DIALLO	Président de District	622 090 030
8/10	Kasongony	Bella BAH	Vice-président de District	628 784 077
8/10	Kasongony	Daouda DIALLO	Chef secteur Siminbounyi	664 995 655
8/10	Kasongony	Abdouramane KOUYATE	Chef secteur adjoint Foulatah	666 353 322
8/10	Kasongony	NDouba SYLLA	Chef secteur adjoint Sossota	664 754 748
8/10	Kasongony	Salifou CONTE	Chef secteur adjoint Sotelgui	664 846 125
8/10	Filima	Aboubacar BANGOURA	Président de district	664 917 028
8/10	Filima	Mamadou CAMARA	Chef secteur Kaléyiré	664 858 833
8/10	Filima	Alhassane CAMARA	Notable	657 446 728
8/10	Filima	Momo BANGOURA	Chef secteur Filima Centre	657 427 048
8/10	Filima	Ouly CAMARA	Chef secteur Kaléyiré 1	656 151 014
8/10	Filima	Amadou KEITA	Chef secteur Litagha	664 827 272

B1.4 REGISTRE DES CONSULTATIONS D'AOUT ET OCTOBRE 2016

Date	Localité	Prénom NOM	Organisme/ Institution/Société	Fonction/Statut	Téléphone
07/11/2016	Gobire	Aboubacar KOUMBASSA	Bureau district	Président	620240027
07/11/2016	Sharifouya	Abdourahim BAH	Bureau secteur	Membre	621916122
07/11/2016	Doubhi Ley	Mamadou Saliou KANTE	Bureau jeunesse	Membre	624834399
07/11/2016	Sharifouya	Souleymane DIOP	Bureau jeunesse	Membre	622700071
07/11/2016	Filow Bowal N'dangara	Mamadou Saliou TOURE	Bureau secteur	Chef secteur	628067099
07/11/2016	N'dantari	Ousmane KOULIBALY	Bureau secteur	Membre	621908582
07/11/2016	Doubhi Dow	Mamadou Saidou KOULIBALY	Bureau secteur	Chef secteur	620241104
07/11/2016	Belidjouma	Alpha Oumar DIALLO	Bureau jeunesse	Membre	
07/11/2016	Gobire	Hassimiou KOUMBASSA	Bureau jeunesse	Président	620241356
07/11/2016	Tinguilinta	Moussa OULARE	Bureau jeunesse	Chargé communication	621905944
07/11/2016	Beli Kindy cité	Abdoulaye KANTE	Bureau jeunesse	Président	623685739
07/11/2016	Beli Kindy cité	Amadou Oury DIALLO	GAC	Relais communauté	621922580
07/11/2016	Beli Kindy cité	Mamadou Aliou DIALLO	Gendarmerie	Agent	621541487
07/11/2016	Barkere	Mamadou Saliou BAH	Bureau jeunesse	Président	628507085
07/11/2016	Barkere	Salimatou N'DIAYE	Bureau des femmes	Présidente	626286250
07/11/2016	Gobire	Kabi DIALLO	Conseil des sages	Membre	622732005
07/11/2016	S.Banire	Mamadou KOULIBALY	Bureau secteur	Chef secteur	623173068
07/11/2016	Sabouya	Fatoumata Binta DIALLO	Bureau des femmes	Membre	
07/11/2016	Sabouya	Mamadou CAMARA	Bureau secteur	Chef secteur	620240055
07/11/2016	Balahoun	Ibrahima Sory CAMARA	Bureau secteur	Membre	621916054
07/11/2016	Filow Bowal	Sira KOULIBALI	Bureau des femmes	Membre	620262510
07/11/2016	Balahoun	Mata Bobo KOULIBALI	Bureau des femmes	Membre	628041160
07/11/2016	S.Gobire	Sanoussy SOW	Bureau jeunesse	Membre	623173092
07/11/2016	Gobire	Tidiane KOUMBASA	CBG_SOTRAC	Agent sécurité	621916738
07/11/2016	Balahoun	Marouf CAMARA	Bureau jeunesse	Président	628041175
07/11/2016	Boundou Lengue	Mohamed COMPO	Bureau secteur	Chef secteur	625009324
07/11/2016	Boundou Lengue	Djeneba Nebhi BAH	Bureau des	Présidente	626286917

			femmes		
07/11/2016	S.Balahoun pont	Abdourahimi DIALLO	APEAE	Président	623191358
07/11/2016	Barkere	Alhassane BAH	Bureau secteur	Chef secteur	628459124
07/11/2016	S.Gobire	Penda BARRY	Bureau des femmes	Membre	
08/11/2016	Parawol Malassi	Mamadou Samba KANTE	Bureau secteur	Chef secteur	623191381
08/11/2016	Parawol Malassi	Abdoulaye DIALLO	Représentant communautaire	Membre	623143430
08/11/2016	Parawol Malassi	Souleymane N'DIAYE	Conseil des sages	Membre	620189323
08/11/2016	Kankalaré	Lama TOURE	Bureau jeunesse	Président	621631778
08/11/2016	Soucka	Cherif Idrissa CAMARA	Bureau district	Président	620567921
08/11/2016	Kalinko Guessore	Ibrahime BAH	Bureau secteur	Chef secteur	621978161
08/11/2016	Hore Lafou	Amadou Bailo BAH	Bureau secteur	Chef secteur	623659622
08/11/2016	Lafou Mbayla	Lamarana KANTE	Bureau secteur	Chef secteur	622297268
08/11/2016	Kankalaré	Mamadou Djouyé SIDIBE	Bureau secteur	Membre	624834860
08/11/2016	Kankalaré Hacoude	Mamadou Saliou KOULIBALY	Bureau jeunesse	Membre	622995438
08/11/2016	Soucka	Moustapha BAH	Bureau district	Adjoint	628908407
08/11/2016	Parawol Malassi	Mariama CAMARA	Bureau des femmes	Membre	624044294
08/11/2016	Diarabaka	Mouctar DIALLO	Bureau secteur	Chef secteur	
08/11/2016	Sinthiourou Hafia	Mamadou Saliou CONTE	Bureau jeunesse	Membre	622126858
08/11/2016	Bingal Foulbhe	Ousmane BAH	Bureau jeunesse	Membre	623989183
08/11/2016	Bingal Foulbhe	Djouma KOUYATE	Bureau des femmes	Présidente	
08/11/2016	Tantouloumane	Koumba KOULIBALY	Bureau des femmes	Présidente	
08/11/2016	Sinthiourou Bappaya	Mariama Ciré BAH	Bureau des femmes	Membre	
08/11/2016	Diarabaka	Amadou Oury BAH	Bureau jeunesse	Membre	
08/11/2016	Tantouloumane Bowe	Amadou Oury TOURE	Bureau jeunesse	Membre	
08/11/2016	Diarabaka	Yero Bhoie DIALLO	Conseil des sages	Président	
08/11/2016	Diarabaka	Elhadj Mamadou Saliou BAH	Conseil de mosquée	Imam	628354325
08/11/2016	Tantouloumane	Boubacar CAMARA	Bureau jeunesse	Président	620240024
08/11/2016	Sinthiourou Madina	Mamadou Lamarana DIALLO	Conseil des sages	Membre	
08/11/2016	Diarabaka	Mamadou DIALLO	Bureau jeunesse	Président	
08/11/2016	Tantouloumane Bowe	Hadiatoulaye BANGOURA	Bureau des femmes	Président	
08/11/2016	Bingal Foulbhe	Issa DIALLO	Conseil des sages	Membre	
08/11/2016	Diarabaka	Mariama Ciré KOULIBALY	Bureau des femmes	Présidente	
08/11/2016	Tantouloumane	Aminata BARRY	Bureau des femmes	Membre	
09/11/2016	Correrah	Elhadj Mandao DRAME	Bureau quartier	Présidente	666282455
09/11/2016	Correrah	Basekou SANOH	Bureau jeunesse	Président	623802542
09/11/2016	Correrah	Elhadj DRAME	Conseil des sages	Président	664400770
09/11/2016	Niangata	Younoussa TALL	Bureau secteur	Chef secteur	620893687
09/11/2016	Madina carrefour	Kairaba SAVANE	Bureau secteur	Membre	
09/11/2016	Correrah	Fatoumata Binta DIABI	Bureau des femmes	Présidente	662381282
09/11/2016	Madina carrefour	Ba Kalil SY SAVANE	Bureau secteur	Chef secteur	664405217
09/11/2016	Correrah	Tiguidanké MINTE	Bureau des femmes	Membre	628564972
09/11/2016	Kangali	Karamoko KEITA	Conseil des sages	Membre	666481993
09/11/2016	Kangali	Thierno SIDIBE	Bureau secteur	Chef secteur	625933157
09/11/2016	Madina Kebegna	Binty KEITA	Bureau secteur	Chef Secteur	669484166
09/11/2016	Madina Kebegna	Demba SACKO	Bureau secteur	Secrétaire	624273545

09/11/2016	Dakountou	Fodé KEITA	Bureau secteur	Chef secteur	669988508
09/11/2016	Kaweki	Elhadj Mamadou DRAME	Bureau secteur	Chef secteur	664822557
09/11/2016	Kaweki	Khairaba DRAME	Bureau secteur	Adjoint	628264731
09/11/2016	Dabis	Abdoulaye CAMARA	Bureau secteur	Adjoint	664393831
09/11/2016	Niangata	Daouda TALL	Bureau Secteur	Membre	622908601
09/11/2016	Madina carrefour	Malick SY SAVANE	Bureau jeunesse	Président	626064728
09/11/2016	Dabaya	Djibril CAMARA	Bureau secteur	Chef secteur	664650703
10/11/2016	Tanéé	Abdoulaye COMPO	Bureau secteur	Chef secteur	661573448
10/11/2016	Tanéé	Oumar KALABANE	Bureau secteur	Conseiller	666849127
10/11/2016	Tanéé	Mamadouba YERESSA	Conseil des sages	Imam	
10/11/2016	Hamdallaye	Mamadouba Alpha CAMARA	Conseil des sages	Notable	6615573388
10/11/2016	Tanéé	Younoussa KALISSA	Bureau jeunesse	Président	660115084
10/11/2016	Taïtote	Mohamed MANEH	Bureau secteur	Membre	666123524
10/11/2016	Tanéé	Amy CAMARA	Bureau des femmes	Membre	
10/11/2016	Hamdallaye	Hawa MANEH	Bureau des femmes	Présidente	664977012
10/11/2016	Tiankoun Rail	Amirou CAMARA	Bureau secteur	Membre	
10/11/2016	Tanéé	Hawa SAGNA	Bureau des femmes	Présidente	
10/11/2016	Taïtote	Kady CAMARA	Bureau des femmes	Présidente	661016023
10/11/2016	Taïtote	Bebel CAMARA	Bureau des jeunes	Présidente	660990349
10/11/2016	Kafélé 1,2, et 3	Makandé CAMARA	Bureau secteur	Chef	620465893
10/11/2016	Tanéé	Samba Oumar CAMARA	CR	Maire	620909120
10/11/2016	Tanéé	Abdoul Karim DIALLO	CR	General des collectivités	623154589
10/11/2016	Dakoumouro	Issa CAMARA	Bureau secteur	Membre	623154589
10/11/2016	Hamdallaye	Amadou KALTAMBA	Sous-préfecture	Sous-préfet	669310401
10/11/2016	Dakoumouro	Dakoumouro CAMARA	Bureau secteur	Membre	
10/11/2016	Dakoumouro	Mohamed KALABANE	Bureau des jeunes	Président	669246684
10/11/2016	Tiankoun Rail	Satala DIALLO	Bureau des jeunes	Président	625910725
10/11/2016	Tanéé	Boubacar SAGNO	Bureau de district	Président	
10/11/2016	Hénére Saton	Lamarana BAH	Bureau secteur	Chef secteur	666862214
10/11/2016	Denken	Abdourahimi BAH	Bureau secteur	Chef secteur	666856302
10/11/2016	Tanéé (Denken)	Sekou Amadou CAMARA	Bureau secteur	Chef	666953278
10/11/2016	Denken Landouma	Mamadou pathè N'DIAYE	Bureau secteur	Membre	621163201
10/11/2016	Denken	Thierno Lamine BAH	Conseil des sages	Imam	628955232
10/11/2016	Denken	Mamadou Saliou DIALLO	Bureau des jeunes	Président	624058437
11/11/2016	Tamboni	Ismael SOUMAH	Bureau secteur	Chef secteur	664983323
11/11/2016	Kariki Madina	Bangaliba DJIKINE	Bureau secteur	Chef secteur	664546064
11/11/2016	Mansalia	Mohamed Lamine SANEH	Bureau district	Président du district de Kolaboui	657382945
11/11/2016	Fode Conteah	Dembo KEITA	Bureau de district	Président	664080275
11/11/2016	Tamboni	Mamadou BARRY	Conseil des sages	Membre	656073030
11/11/2016	Kariki Madina	Gounndoba DJIKINE	Bureau des femmes	Présidente	
11/11/2016	Kolaboui centre	Alseny KEITA	Bureau des jeunes	Membre	621512952
11/11/2016	Fode Conteah	mariama KEITA	Bureau des femmes	Présidente	669280118
11/11/2016	Fode Conteah	Mamadou DOUMBOUYA	Bureau secteur	Chef secteur	666911008
11/11/2016	Fode Conteah	Balla Moussa KEITA	Bureau jeunesse	Président	661001416
11/11/2016	Mansalia	Alhassane CAMARA	Bureau secteur	Président	655259018
11/11/2016	Mansalia	Aboubacar CAMARA	Bureau secteur	Membre	625631145
12/11/2016	Kamakouloun	Mamadou KEITA	Bureau district	Membre	
12/11/2016	Dar es Salam	Seydouba TRAORE	Bureau secteur	Chef secteur	664269619

12/11/2016	Toumbeta	Sékou CAMARA	Bureau secteur	Chef secteur	664897069
12/11/2016	Kamakouloun	Youssouff KEITA	Conseil des sages	Notable	
12/11/2016	Kamakouloun	Daouda CAMARA	Conseil des sages	Membre	664320288
12/11/2016	Katomou	Yaya SANEH	Bureau secteur	Sous-Chef secteur	662190116
12/11/2016	Dar es Salam	Gaoussou HAIDARA	Bureau de jeunes	Membre	660624184
12/11/2016	Carrefour Kantou	Salon SYLLA	Bureau secteur	Représentant	664632106
12/11/2016	Kastri	Sékou KEITA	Bureau secteur	Membre	664991300
12/11/2016	Kamakouloun	Mohamed CAMARA	Bureau des jeunes	Membre	625101343
12/11/2016	Kamakouloun	Alpha Oumar BAH	Bureau des jeunes		
14/11/2016	Diassia	Souleymane BANGOURA	Bureau de district	Président de district	669280277
14/11/2016	Danayah	Boubacar BANGOURA	Bureau secteur	Président	662107809
14/11/2016	Segueya/Segueya Sini	Karamoko CAMARA	Bureau secteur	Chef secteur	664303406
14/11/2016	Kiaye	Ansoumane CAMARA	Bureau secteur	Chef secteur	664406459
14/11/2016	Diassia	Youssouff CAMARA	Conseils des sages	Imam	666037854
14/11/2016	Diassia	Mohamed Mansour DIALLO	Éducation	Enseignant Franco arabe	624670315
14/11/2016	Diendien Boure	Mohamed CAMARA	Bureau jeunesse	Membre	624221976
14/11/2016	Diassia	Souleymane CAMARA	Bureau secteur	Membre	666741946
14/11/2016	Hafia	Ibrahima CAMARA	Bureau Secteur	Chef secteur	664899546
14/11/2016	Hamdallaye	Creush DABO	Bureau secteur	Chef secteur	
14/11/2016	Diassia	Hawa CAMARA	Bureau des femmes	Membre	626404234
14/11/2016	Diassia	Salé CAMARA	Bureau des femmes	Membre	
14/11/2016	Hafia	Ibrahima Tembem CAMARA	Bureau de jeunes	Membre	664869166
15/11/2016	Daprass	Mamadouba CAMARA	Bureau secteur	Adjoint	664886305
	Kasongony	Elhadj Mamadou DIALLO	Bureau district	Président	622090030
	Kayinguissa	Mamadou KEITA	Bureau secteur	Chef secteur	655565099
	Kasongony sossota	Abou SOUMAH	Bureau secteur	Chef secteur	664782879
	Kasongony sossota	Mamadouba SYLLA	Bureau secteur	Membre	664754748
	Filima	Aboubacar BANGOURA	Bureau district	Président	664917028
	Kamsar centre secteur 4	Ismael DIANE	Bureau secteur	Membre	660941204
	Kasongony 1	Abdourahmane KOUYATE	Bureau secteur	Chef secteur	625007214
	Filima Kaleyireh 1	Faouly CAMARA	Bureau secteur	Chef secteur	656151014
	Kamsar centre Secteur 5	Mamadou Amba BANGOURA	Bureau secteur	Chef secteur	664873945
	Filima Secteur 4	Lansana SACKO	Bureau district	Membre	622146701
	Kamsar centre	Yaya DIALLO	CBG	Ancient Cheminot	657320142

Annexe 6.C

Descriptif du Projet

C1 DESCRIPTIF DU PROJET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES DU CHEMIN DE FER DE BOKE (CFB)

C1.1 OBJECTIF DU PROJET

Permettre l'augmentation du trafic sur la voie ferrée de l'Agence Nationale d'Aménagement des Infrastructures Minières (ANAIM) en doublant certains tronçons du rail existant entre Kamsar et Sangarédi.

C1.2 A L'INITIATIVE DU PROJET

Il s'agit de l'investissement conjoint de 3 sociétés minières qui ont l'accord du gouvernement guinéen pour développer des projets d'exploitation de bauxite dans la préfecture de Boké :

- Compagnie des Bauxites de Guinée (CBG) ;
- Guinea Alumina Corporation (GAC), filiale de Emirates Global Alumina (EGA) ; et
- Compagnie de Bauxite et d'Alumine de Dian Dian (COBAD), filiale de Rusal.

Aujourd'hui seule la CBG utilise le rail ANAIM. Mais les 3 sociétés souhaitent utiliser rapidement le train pour le transport de leur production depuis leurs mines vers leurs ports respectifs.

C1.3 LOCALISATION DU PROJET

Le chemin de fer de Boké traverse 5 communes (Kamsar, Kolaboui, Boké, Tanéné, Sangarédi). Il est prévu de doubler des tronçons de voie ferrée déjà existants.

Les raccordements des 3 sociétés minières au chemin de fer de l'ANAIM (entre les zones d'extraction de bauxite et le rail existant, puis entre le rail existant et les ports de chaque société) sont ou seront construits séparément par chacune des sociétés. Ils font ou feront l'objet d'études spécifiques à l'initiative de chaque société (ex. : route et rail COBAD vers Boulléré, dédoublement du rail à Kamsar centre pour rejoindre futur port GAC, etc.)

L'étude actuelle concerne uniquement la partie du rail commune à tous les projets de CBG, GAC et COBAD. La longueur cumulée des voies de dédoublement devrait atteindre environ 60 km, soit environ la moitié de la longueur du tracé actuel.

Certains dédouplements sont prévus à droite du tracé actuel, d'autre à gauche.

C1.4 *RESULTATS ATTENDUS*

En 2015, la ligne a transporté environ 16,8 millions de tonnes par an (MTPA) de minerai, avec une moyenne de 4,7 trains chargés par jour, soit un total de 9,4 passages journaliers (environ 5 trains chargés + 5 trains vides chaque jour).

Le doublement de la voie devrait être réalisé en deux phases : Phase 1 entre 2017 et 2019 et Phase 2 entre 2023 et 2028. *cf. carte* La capacité de la ligne sera portée à 51 MTPA en 2020 puis à 70 MTPA en 2028. Cela devrait se traduire par le passage journalier d'une trentaine de trains d'ici 2020 et d'une quarantaine d'ici 2028 (soit 4 fois plus qu'en 2015).

Il est prévu d'utiliser les voies 24 h sur 24 et 7 jours sur 7. L'intervalle de temps moyen entre deux passages de train (plein ou vide) sera d'environ 50 minutes à l'horizon 2020 et d'environ 36 minutes à l'horizon de 2028. Il est prévu que les trains soient constitués de 110 à 130 wagons.

C1.5 *DESIGN DU PROJET*

Les nouvelles voies de dédoublement devraient être installées à environ 5 m de la voie existante. Les règles d'implantation de voies ferrées en Guinée prévoient une zone de sécurité libre de toute construction d'une largeur de 25 m. La zone d'emprise des nouvelles constructions devrait donc atteindre environ 30 m à partir du rail existant.

La construction des nouveaux tronçons implique le défrichage de la végétation existante puis le nivellement et le compactage du sol sur une bande minimale de 10 m depuis le rail existant. Il est possible que des pistes d'accès soient créées dans les zones les plus inaccessibles, ainsi que des aménagements annexes (aiguillages, buses, passages à niveaux, aires de dépôts et de stockage, etc.).

Des infrastructures (habitations, fondations, abris, etc.) et/ou des zones de culture sont probablement situées sur la zone d'emprise des futurs travaux. Dans ces zones, l'implantation de la nouvelle voie pourra donc se traduire par le déplacement et la relocalisation de structures et/ou d'activités existantes.

C1.6 *BESOIN EN MAIN D'ŒUVRE*

Environ 440 emplois devraient être créés en phase 1 du projet au sein de la structure CFB :

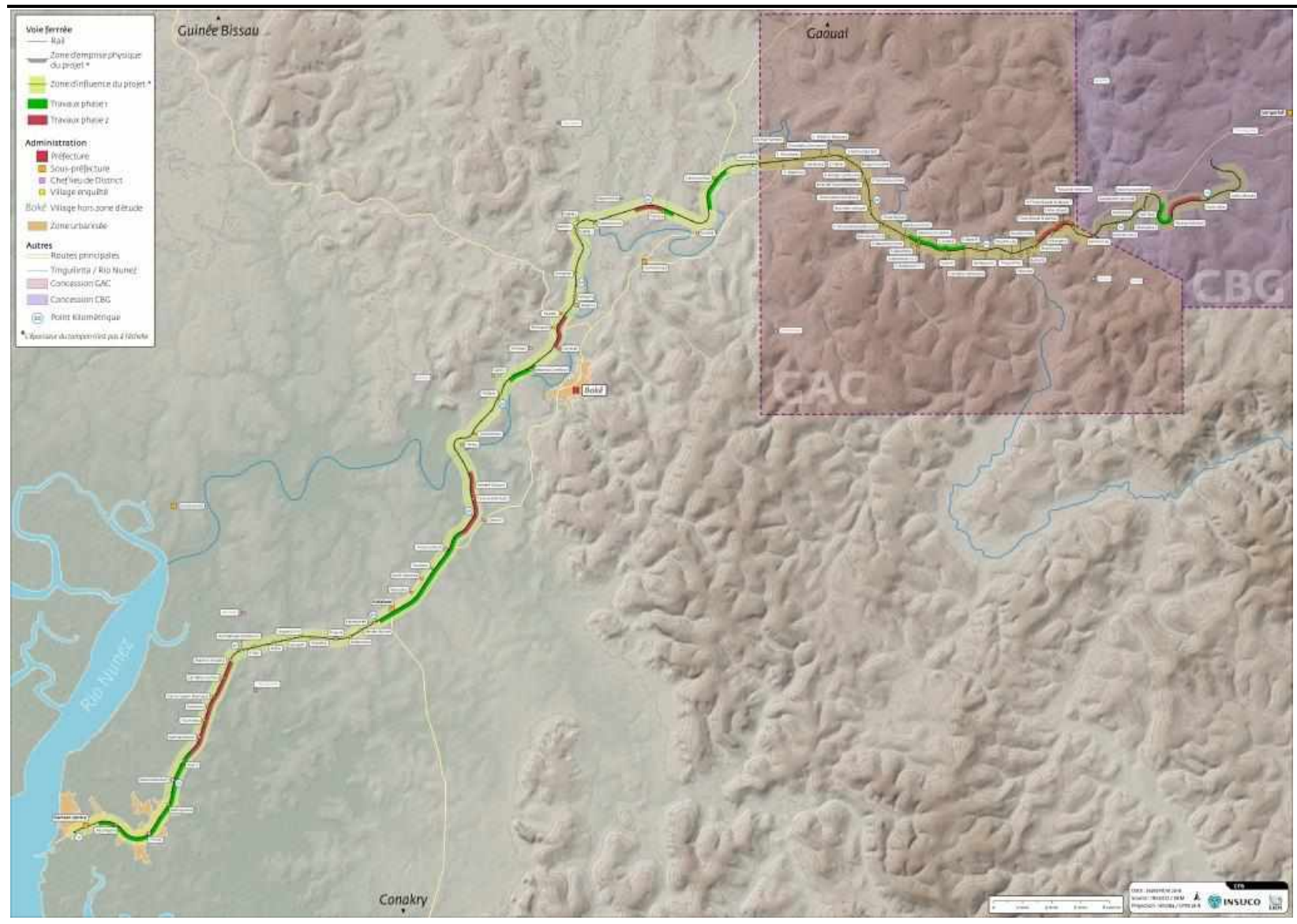
- 19 au sein du département Administration
- 105 au sein du département Exploitation

- 142 au sein du département Entretien voies
- 38 au sein du département Signal & télécom
- 140 au sein du département Entretien matériel roulant

Environ 140 emplois supplémentaires devraient être créés en phase 2 du projet (pas de détail).

Pour mener à bien ce projet, CFB doit mener une étude des impacts environnementaux et sociaux en parallèle des études de faisabilité technique. CFB prévoit de soumettre l'étude d'impact du projet au gouvernement pour approbation début 2017.

Figure 1.1 Carte du Projet utilisée au cours des consultations publiques



Annexe 6D

Procès-verbaux des réunions publiques

SOMMAIRE

D1	PROCES-VERBAUX DES CONSULTATIONS DE LA PHASE DE COLLECTE DE DONNEES D'ETAT INITIAL	2
D1.1	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE CORRERAH	2
D1.2	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE KOLABOUI	7
D1.3	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE DIARABAKA	11
D1.4	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE HAMDALLAYE	14
D1.5	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE PARAWOL MALASSI	18
D1.6	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE TINGUILINTA	21
D1.7	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE DENKEN	25
D1.8	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE DANAYAH	28
D1.9	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE KAMAKOULOUN	31
D1.10	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE KAMSAR	35
D2	PROCES-VERBAUX DES CONSULTATIONS SUR LES IMPACTS ATTENDUS DU PROJET	40
D2.1	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE TINGUILINTA	41
D2.2	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE PARAWOL MALASSI	47
D2.3	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE CORRERAH	52
D2.4	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE DIARRABAKA	58
D2.5	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE DENKEN	62
D2.6	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE TANENE	66
D2.7	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE KOLABOUI	72
D2.8	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE KAMAKOULOUN	77
D2.9	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE DIASSIA	82
D2.10	COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE KAMSAR CENTRE	86

Lieu	Ecole primaire de Correrah		
Date	23/09	Durée	1h50
Animateur(s)	Dan, Oumar	Rédacteur	Dan
Nb de participants adultes	199 dont 30 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Présence de représentants de toutes les localités invitées (Tonya, Dakountou, Dabaya, Dabis, Madina Carrefour, Simbaya, Correrah, Niangata, Kaweki, Madina, Kebegna, Kanghali)		
Niveau de connaissance du projet	Moyen, d'autres sociétés souhaitent utiliser le rail avec la CBG. Les sociétés GAC et AMC sont citées.		
Source(s) d'information	INSUCO lors des visites de la mission de cadrage en Août 2016, sinon rumeurs		
Connaissances sur la bauxite	Bonnes		

D1.1.1

Démographies et dynamiques sociales

D1.1.2

Foncier, acquisition de terres, réinstallation

Constats et craintes

- La population ne comprend pas pourquoi le dédoublement du rail est prévu du côté des zones habitées (Correrah et Madina Carrefour) et pas de l'autre côté de la voie existante où on trouve uniquement des zones de culture et des plantations.
- Dabaya et Dabiss : 2 villages sur le territoire desquels la carrière qui a permis la construction de la première voie ferrée a été exploitée. Malgré le préjudice (perte de terres) et le service rendu, les 2 villages n'ont pas du tout bénéficié de retombées positives. Dabaya n'a même pas d'école (en dehors d'un bâtiment construit par la communauté), ni de forage (un en panne), et n'a pas vu d'emplois proposés à sa jeunesse.
- Kaweki : aucune compensation reçue depuis le début de l'exploitation de la CBG en 1973.

Attentes et recommandations

- La population souhaite l'indemnisation des terres utilisées pour le projet.

D1.1.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- 43 ans que le train passe à Correrah, pas de réelles retombées pour le District.
- La population ne sait pas comment sont utilisées les taxes sur les sociétés minières, alors que le chiffre de 5 milliards de GNF versés par la CBG pour la Préfecture de Boké est évoqué.
- Ceux qui subissent les désagréments du train ne sont pas ceux qui bénéficient des compensations ou des investissements infrastructurels.

Attentes et recommandations

- Le chef de Correrah, avec l'approbation de l'ensemble de la population, estime que les travaux de dédoublement ne peuvent débuter tant que Correrah ne devient pas une Sous-préfecture à part entière, afin de pouvoir notamment capter une partie des taxes versées localement par les sociétés minières.

D1.1.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

Constats et craintes

- Exacerbation des accidents avec les petits ruminants. Le chiffre de 43 petits ruminants tués par les passages de trains est avancé.
- Egalement des accidents impliquant du bétail (Dabaya).
- Dabis, Simbaya : beaucoup d'accidents avec les animaux domestiques.
- Problème du dédommagement des animaux domestiques tués par les trains mainte fois évoqué, mais jamais eu de compensations jusqu'à présent.
- Les champs de riz à côté du rail sont les seules sources de subsistance et d'alimentation pour certaines familles.
- Niangata : le remblayage lors de la construction de la première voie ferrée a rendu l'accès à la rivière (source d'eau potable) et aux zones de culture très difficile. La construction de la 2^e voie va venir exacerber ces problèmes.
- Kaweki : rail entre le village et le marigot où l'on puise l'eau. Danger si augmentation du nombre de trains.
- Correrah : terres de culture de l'autre côté du rail, comment pourra-t-on s'y rendre si les trains passent en permanence.

Attentes et recommandations

- Prévoir l'indemnisation des cultures touchées par les travaux.
- Madina Carrefour : éviter les zones de cultures vivrières (champs de riz et jachères), si elles doivent être détruites il faut les compenser à la hauteur du préjudice subi.
- Niangata : éviter les zones de culture entre le rail actuel et la rivière, qui sont très importantes pour la population
- Kaweki : indemnisation des dommages sur les plantations de cultures pérennes (anacardiens, palmiers).

Constats et craintes

- Manque d'investissement des sociétés minières dans les infrastructures publiques (points d'eau, dispensaires de santé, infrastructures scolaires, terrains de football, mosquées et électrification sont les infrastructures citées systématiquement par tous les villages) alors que ces infrastructures sont les seuls dédommagements qui profitent à toute la population.
- Aucun développement apporté dans des villages qui ont fortement contribué à l'essor du secteur minier dans la zone (cas de Dabiss, village où la carrière qui a servi à la construction du chemin de fer est localisée).
- Dabis, Simbaya : pas de forage dans les villages.
- Correrah : 6 forages sur 7 sont hors service.
- Simbaya : école trop petite (3 classes).
- Quartier mosquée de Correrah : pas d'électricité, pas d'école, pas d'eau potable.

Attentes et recommandations

- La canalisation d'eau potable de la SEG passe exactement là où le dédoublement est prévu, indispensable de garantir la sécurisation de cette canalisation qui dessert plusieurs localités (notamment Correrah, Madina Carrefour, Kaweki)
- Beaucoup de forages devraient être réparés et entretenus.
- Madina Carrefour : prévoir l'agrandissement de l'école (3 salles pour 6 classes actuellement), la construction d'un centre de santé, d'une maison de jeunesse, d'une mosquée et d'un terrain de foot.
- Prévoir d'employer la jeunesse locale pour les travaux de construction d'une part, et leur trouver des emplois pérennes dans les sociétés minières d'autre part.
- Privilégier l'emploi des ressortissants locaux.
- Niangata : construction d'un forage supplémentaire pour compenser l'accès plus difficile à la rivière.
- Kebegna : construction d'une école pour éviter que les enfants traversent le rail pour se rendre à l'école de Madina.
- Kanghai : secteur sans électricité alors que le chef-lieu de District (Madina Kebegna) a le courant. Souhaite donc être relié au réseau électrique, et la construction d'un terrain de foot.
- Nécessité de prévoir des formations pour la population pour répondre aux besoins spécifiques du projet en termes de main-d'œuvre, pour les hommes et les femmes.
- Recourir aux entrepreneurs et à la main-d'œuvre locale lors de la construction d'infrastructures communautaires.

Constats et craintes

- Quatre personnes décédées lors d'accidents liés au passage des trains miniers au cours des dernières années.
- L'augmentation de la fréquence des trains viendra augmenter le risque d'accident. Les compensations jusqu'à présent en cas de décès sont ridicules (une mère a reçu 2 sacs de riz et 50 000 GNF suite au décès de son unique enfant).
- Les enfants de Kebegna traversent le rail pour se rendre à l'école à Madina tous les jours, grave problème de sécurité si plus de trains.

Attentes et recommandations

- Sécurisation de la voie ferrée.
- Construction de passerelles aériennes
- Installation de barrières et barrages au niveau de tous les passages à niveaux
- Madina Kebegna : passerelle pour que les enfants traversent en sécurité et personnel de surveillance au niveau de la voie ferrée.

Constats et craintes

- Aucune piste n'a été construite pour désenclaver le District malgré les préjudices subis jusqu'à présent
- La piste qui mène à Madina Carrefour le long du rail n'est pas entretenue
- Les sociétés minières construisent des ponts uniquement pour le passage des trains mais ne prévoient même pas une passerelle pour la circulation de la population.
- Les remblayages et déblayages réalisées pour la construction de la voie ferrée rendent la circulation très difficile (monticules raides à monter et descendre avec des charges importantes, surtout lors du transport de l'eau de consommation).
- Les territoires des villages s'étendent de part et d'autre des rails. Comment les villageois pourront ils traverser avec des bagages lourds si plus de trains ?
- Tonya / Dakountou : le rail sépare les 2 villages, il arrive souvent que les femmes se rendent d'un village à l'autre pour aller chercher de l'eau de consommation.
- Madina et Kebegna : 1 même village coupé en 2 lors de la construction de la voie ferrée. Circulation rendue encore plus difficile si plus de trains qui passent, alors que les familles vivent de part et d'autre du rail.

Attentes et recommandations

- Nécessité de prévoir l'installation de passerelles aériennes pour faciliter la circulation de la population et éviter des accidents.

- Aménagement et entretien des pistes qui desservent les villages.
- Simbaya : aménagement d'une passerelle au niveau de la gare de Correrah.
- Quartier mosquée de Correrah : nouveau pont sur le Rio Nuñez pour rejoindre Boké.

D1.1.8 *Patrimoine culturel*

D1.1.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Nombreuses fissures dans les habitations et les constructions liées aux vibrations provoquées par le passage des terrains, le problème va s'accroître avec l'augmentation de la fréquence de passage des trains.
- Pénibilité du bruit du train (Simbaya).
- L'école de Correrah est proche de la voie ferrée, elle le sera encore plus avec la nouvelle voie, préjudice pour les enfants (pollution sonore).
- Niangata : habitations à 300 m du rail (soit pas tout près) et malgré ça les vibrations entraînent des fissures dans les constructions.
- Tonya : maisons déjà fissurés avec le passage de 10 trains, le passage de 30 trains va occasionner de nombreux dégâts supplémentaires.
- Kaweki : nuisances sonores alors que les premières habitations sont à seulement 70 m du rail actuel.

Attentes et recommandations

- Prévoir des dédommagements pour la pollution sonore.

D1.1.10 *Droits humains*

D1.1.11 *Impacts cumulatifs*

Constats et craintes

- Aide et contribution de la CBG dans le District pas à la hauteur du préjudice subi.

D1.1.12 *Autre*

Lieu :	Mairie de Kolaboui		
Date :	24/09/2016	Durée	1h35
Animateur(s)	Dan, Oumar	Rédacteur	Mamadou Samba
Nb de participants adultes	32 dont 10 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Présence de représentants de toutes les localités invitées (Kariki, Kolaboui centre, Kondeyireh, Mansalia, Tamboni), ainsi que Fode Conteah. Réunion en présence du Maire et de Sous-préfet adjoint de Kolaboui.		
Niveau de connaissance du projet	Moyen, de nouvelles sociétés utiliseront les rails aux côtés de la CBG, le GAC et le SMB sont cités		
Source(s) d'information	GAC à l'occasion des visites à la mairie et par les medias		
Connaissances sur la bauxite	L'assemblée ne sait pas à quoi sert la bauxite		

D1.2.1 *Démographies et dynamiques sociales*

Constats et craintes

- Fode Conteah : les travaux de dédoublement prévus du côté des habitations inquiètent beaucoup les populations

Attentes et recommandations

D1.2.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Mansalia : il y a des terres de cultures (plantations, jachères) situées dans la zone d'emprise du projet.

Attentes et recommandations

- La population souhaite que l'expropriation de ces biens par le projet soit dédommée en espèce après évaluation des pertes.

D1.2.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- La région connaît un faible développement malgré l'importance de l'exploitation de la bauxite.
- CBG est arrogante avec les populations locales, la société ne se préoccupe que de ses intérêts.

Attentes et recommandations

- La population sait qu'elle ne peut pas s'opposer à ces grands projets industriels validés par le gouvernement, elle souhaite à minima des compensations dignes du préjudice subi.

D1.2.4

Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles

Constats et craintes

- Kariki, Bokaria (Kolaboui) : les habitants ont leurs champs et plantations de l'autre côté des rails, le manque de passage à niveau pour la traversé notamment pendant le transport des produits agricoles au village, surtout que le rail est souvent au-dessus ou en dessous du niveau du sol.
- Même pas possible de traverser le rail avec une brouette pour aller au champ.
- La CBG exige que les villageois coupent les anacardiers près du rail sans dédommagement, ce que la population refuse.

Attentes et recommandations

- L'inventaire des arbres et des zones de culture doit être réalisé avant les travaux, il ne faut pas attendre les conflits pour envisager les compensations.
- Nécessité d'aménager des passages pour l'accès aux zones de culture

D1.2.5

Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)

Constats et craintes

- Kolaboui : le secteur Bokaria est en manque de terrain de foot
- Kariki : les populations n'ont pas accès à l'eau et l'électricité,
- Rambale (Kolaboui centre) : les habitants n'ont pas d'école, de mosquée, de centre santé, ils doivent donc traverser les rails pour se rendre dans ces infrastructures publiques.
- Rambale : une canalisation d'eau traverse Rambale mais les habitations ne sont pas reliées au réseau.

Attentes et recommandations

- Bokaria : souhaite la construction d'un terrain de foot pour les jeunes du secteur.
- Mansalia : les populations souhaitent l'électrification et l'approvisionnement en eau.
- A défaut d'emplois créés pour tous, les infrastructures telles que l'accès à l'eau, l'électricité, la construction d'infrastructures d'éducation et de santé, de mosquées, de terrain de foot... bénéficient à tout le monde.

Constats et craintes

- Kolaboui centre : les cas d'accidents humain mortels avec le train sont fréquents autour du passage au niveau de Kolaboui, il y a des accidents de train presque tous les mois, le dernier cas s'est passé il y a moins d'une semaine.
- Kondeyireh : les habitants se demandent comment éviter ou diminuer les nombreux accidents qui se produisent au niveau de la voie ferrée autour de Kolaboui, surtout lorsque le trafic va augmenter.
- Les rails sont très proches du secteur de Rambale, c'est un risque d'accident important avec le train.
- Aujourd'hui malgré les multiples accidents de train autour de Kolaboui, seules les passages à niveau de Kolaboui et de Fode Conteah sont munis de barrières de surveillance, largement insuffisant pour la zone surtout lorsque le trafic va augmenter avec l'arrivée des 2 nouvelles sociétés aux cotés de la CBG.

Attentes et recommandations

- Bokaria : souhaite que des dispositions soient prises pour la construction de passages à niveau voir des passerelles pour diminuer les risques d'accidents.

Constats et craintes

- Kolaboui centre : le secteur de Rambale n'a ni centre de santé ni école ni marché, les habitants sont obligés de traverser les rails pour aller à l'école, au centre de santé et au marché, il n'y a ni passage à niveau ni agent de surveillance pour la traversé, cette situation est un risque élevé d'accident notamment pour les enfants qui vont à l'école
- Mansalia, Tamboni : la piste qui relie Mansalia et Kinsilin en traversant les rails n'est pas aménagée malgré les demandes répétées en ce sens. Et donc la traversé des rails au ce niveau n'est pas aisée.
- Seuls les passages à niveau de Kolaboui et de Fode Conteah sont munis de barrières de surveillance, largement insuffisant pour la zone. Tous les axes de circulations secondaires sont ignorés alors qu'ils sont très importants pour les communautés locales.
- Les trains font des arrêts imprévus n'importe où, ce qui bloque le passage des élèves, des malades et des femmes enceintes notamment. La situation va empirer avec la construction de voies d'évitement.
- Le train s'arrête même parfois au niveau des passages à niveau véhicules.

Attentes et recommandations

- Les populations souhaitent l'aménagement des points de croisement des pistes qui vont vers les zones de culture et Kinsilin.

- Rambale : mise en place de passerelles entre le secteur Rambale et l'autre côté des rails
- Eviter les arrêts inopinés des trains, surtout dans les agglomérations.
- Pourquoi ne pas faire passer les trains dans des tunnels sous terre au niveau des agglomérations comme c'est le cas à l'étranger ?

D1.2.8 *Patrimoine culturel*

D1.2.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Kariki, Kolaboui : les nuisances sonores des passages du train empêchent les populations bien dormir la nuit, à cause des vibrations (vibrations des tôles de toit notamment) provoquées par les passages actuels du train il y a beaucoup de fissures sur les habitations, ces impacts vont augmenter avec l'augmentation du trafic.
- Tout le monde est réveillé par le passage des trains.

D1.2.10 *Droits humains*

D1.2.11 *Impacts cumulatifs*

Constats et craintes

- Avec l'arrivée de GAC et de COBAD, les populations souhaitent que la région de Boké soit un exemple de développement en Guinée en termes d'eau, d'électricité et de désenclavement.

Attentes et recommandations

- La population souhaite que les relations avec les nouvelles sociétés minières soient meilleures que celles avec la CBG.

D1.2.12 *Autre*

Lieu :	Diarabaka		
Date :	27/09/2016	Durée	1h20
Animateur(s)	Oumar	Rédacteur	Mamadou Samba
Nb de participants adultes	107 dont 6 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Présence de représentants de toutes les localités invitées : Gadha Rail, S Madina 2, Ley Rail Yamoro, S Diarabaka, Diarabaka, Diarabaka Kourawon, S Hafia 1, S Madina Bappaya, Binghal Foulbhe, H Binghal Landouma, S Tantouloumane, Misside Tantouloumane et Tantouloumane Bowe		
Niveau de connaissance du projet	Sont uniquement au courant de la présence du projet GAC dans la zone		
Source(s) d'information	Passage des équipes GAC dans les villages		
Connaissances sur la bauxite	Ne sont pas informés sur l'utilité de la bauxite		

D1.3.1 *Démographies et dynamiques sociales*

D1.3.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

D1.3.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- Des promesses d'octroi de forages aux populations ont été tenues par les GAC, elles n'ont jamais été réalisées
- Les sociétés comme la CBG nous posent trop de questions et nous faire tout le temps des réunions, mais nous les populations ne voyons rien en retour
- GAC a promis aux villages de la zone la construction d'infrastructures (forages, écoles, centre de santé) l'emploi des jeunes, mais ces promesses n'ont jamais été réalisées bref, le GAC n'a rien fait pour eux.

D1.3.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

Constats et craintes

- Les produits agricoles récoltés de l'autre côté des rails sont transportés sur la tête jusqu'au village, parce que les engins roulant n'ont pas accès aux zones de cultures faute de passage à niveau pour véhicules sur les rails.

D1.3.5 *Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)*

Constats et craintes

- Les populations craignent que les recrutements soient faits par affinité, en marginalisant l'emploi local.

- Diarabaka, Missidé Tantouloumane : faute de forage, les villages n'ont pas accès à l'eau sur place, les populations vont puiser l'eau à la rivière Tinguilinta qui se trouve à l'autre côté des rails, les femmes portent l'eau à la tête qu'elles transportent au village en traversant les rails

Attentes et recommandations

- Gadha Rail : populations isolées enclavées entre les rails et la rivière Tinguilinta, souhaitent avoir une piste, un pont sur la rivière Tinguilinta et une passerelle sur les rails.
- Les populations attendent beaucoup que les jeunes des localités de la zone soient recrutés pendant les travaux de la phase de construction. Elles souhaitent surtout que les jeunes bénéficient de formations de la part de ces sociétés minières pour pouvoir y travailler par la suite
- Avant que les sociétés-là (COBAD et GAC) ne commencent à travailler, elles n'ont qu'à donner l'eau et le courant aux populations d'abord

D1.3.6

Santé & sécurité

Constats et craintes

- Ley Rail Yamoro : l'école se trouve de l'autre côté des rails que les enfants traversent tous les jours pour aller étudier, nous craignons donc beaucoup pour la sécurité de ces enfants qui sont exposés aux risques d'accidents sur les rails.
- Gadha Rail, Ley Rail Yamoro : les villageois ont déjà demandé à la CBG la mise en place de passage à niveau pour les enfants qui vont à l'école sans suite
- La route et les rails sont très proches et parfois les personnes et les animaux sur route n'entendent pas les véhicules qui viennent à cause du bruit du train. Cet état de fait est un risque important d'accident sur la route avec les hommes et les animaux
- Les populations ont demandé plusieurs fois à la CBG de mettre des grillages de protection des animaux le long des rails sans succès.

Attentes et recommandations

- Les populations souhaitent que des dos d'ânes soient installés sur la route au niveau de la localité pour limiter les risques d'accident sur la route à cause du bruit du train.
- Les populations souhaitent que des grillages soient dressés de part et d'autre des rails tout le long des villages pour protéger les animaux des accidents avec le train.

D1.3.7

Mobilité, flux et transport

Constats et craintes

- Toutes les terres de cultures et certaines habitations sont de l'autre côté des rails, il y a donc beaucoup de circulation des personnes sur les rails. L'absence de passages de niveau est un problème et un danger pour les populations qui traversent régulièrement ces rails.

- Les produits agricoles sont transportés par les personnes en traversant les rails parce que les engins roulants (moto et voitures) n'ont pas accès aux terres de culture à cause des rails
- Gadha Rail : localité isolée par les rails d'une part et la rivière Tinguilinta d'autre part, reste sans piste ni passage à niveau sur les rails.

Attentes et recommandations

- Mise en place de passage à niveau pour les piétons et pour les véhicules

D1.3.8 *Patrimoine culturel*

D1.3.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Le bruit du train ne laisse pas les gens dormir la nuit, et les vibrations du passage du train ont provoqué des fissures sur certaines maisons, d'autres sont même tombées.

D1.3.10 *Droits humains*

D1.3.11 *Impacts cumulatifs*

Constats et craintes

- Avec seulement la CBG les personnes et les animaux domestiques sont déjà fortement exposés aux risques d'accidents avec le train, les populations se demandent quelle sécurité elles auront lorsque les deux autres sociétés vont s'ajouter à la CBG.
- Lorsque le trafic sur les rails va être 30 à 40 passages par jour les populations se demandent comment les enfants qui vont à l'école feront pour traverser les rails

D1.3.12 *Autre*

Lieu	Centre polyvalent d'Hamdallaye (Tanéné)		
Date	28/09	Durée	2h10
Animateur(s)	Oumar, Dan	Rédacteur	Dan
Nb de participants adultes	62 dont 5 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	En présence des représentants des localités suivantes : Kafélé, Dakoumouro, Kagnenthia, Taïtote, Tanéné, Tiankoun Rail En présence du Maire, Samba Oumar CAMARA, et du Président de District de Tanéné centre (Aboubacar SANE)		
Niveau de connaissance du projet	Réunion organisée à la SP à propos du projet d'extension de la CBG Informations communiquées par l'équipe INSUCO lors de la mission de cadrage La société AMC est évoquée parmi les utilisateurs de la voie ferrée		
Source(s) d'information	CBG, INSUCO		
Connaissances sur la bauxite	Moyen (bauxite transformée en aluminium et en fer)		

D1.4.1 *Démographies et dynamiques sociales*

D1.4.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Tanéné et Taïtote s'inquiètent des dégâts sur les constructions et les habitations lors de la construction du nouveau rail.
- Quel avenir pour les gens qui vivent près du rail ?
- Les gens qui verront leurs maisons détruites et ceux qui subissent le plus les désagréments du train (bruit, vibrations.) ne peuvent pas partir de leur propre chef (pas les moyens, et puis dépendance vis-à-vis des terres de culture et de l'accès à l'eau).
- Lors de la construction du premier rail, beaucoup de terres de culture touchées sans aucune compensation.

Attentes et recommandations

- Compensations et aides à la réinstallation pour les personnes impactées (pas que ceux qui verront leurs maisons détruites, également ceux qui vivent près du rail).

D1.4.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- Uniquement des recrutements pour des petits emplois temporaires.

Attentes et recommandations

- L'emploi des ressortissants locaux est la seule compensation valable pour les impacts des projets miniers.

D1.4.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

Constats et craintes

- Dakoumouro, Kafélé : problèmes des collisions entre trains et animaux domestiques. Ces accidents vont s'aggraver si plus de trafic ferroviaire.
- Les terres de culture et les zones d'habitation sont souvent situées de part et d'autre du rail (cas des femmes de Kafélé pour aller dans les jardins maraîchers proches de la rivière).
- CBG coupe les anacardiens le long du rail sans compensation.
- Lors de la construction du premier rail, beaucoup de terres de culture touchées sans aucune compensation.

Attentes et recommandations

- Investissement dans des aménagements agricoles pour compenser les terres de culture détruites par l'emprise physique du projet.

D1.4.5 *Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)*

Constats et craintes

- Aucun ressortissant de Tanéné ne travaille à la CBG car personne de haut placé du village n'est employé.
- Problème de l'emploi local maintes fois exprimé, jamais pris en compte.
- Les emplois sont donnés à des gens d'autres régions, la situation perdue depuis 50 ans, sans aucun changement notable à signaler.
- Les ressortissants de Kagnenthia ne sont même pas sollicités pour les petits emplois temporaires.
- Ecole communautaire de Kafélé en train de s'effondrer à cause des vibrations du train.

Attentes et recommandations

- Les sociétés minières doivent proposer des formations aux jeunes en adéquation avec les besoins, pour que les ressortissants locaux puissent assumer les responsabilités.
- Les localités souhaitent des investissements dans les infrastructures communautaires qui bénéficient à tous : éducation, santé, eau, électricité, lieux de culte.
- Construction et moyens de fonctionnement pour une école de formation professionnelle spécialement désigné pour satisfaire les besoins des sociétés minières.
- Aides pour les groupements de femmes et les autres associations locales.

D1.4.6 Santé & sécurité

Constats et craintes

- Trouble du sommeil existant, vont empirer si plus de trains.
- Kafélé : déjà des accidents ayant coûté la vie à des ressortissants.
- Sécurité des enfants qui longent et/ou traversent le rail pour se rendre à l'école (Dakoumouro)
- Dangers des pistes qui longent le rail directement.

Attentes et recommandations

- Construction de passerelles pour relier les villages

D1.4.7 Mobilité, flux et transport

Constats et craintes

- Les routes ne sont pas entretenues.
- Les femmes des hameaux de Kafélé et de Taïtote sont obligées de traverser les rails pour aller puiser de l'eau à la rivière
- Enfants qui longent ou traversent les rails pour se rendre à l'école (Dakoumouro, Taïtote).
- De Correrah à Tinguilinta (environ 100 km de rail), que deux passages à niveau aménagés (Taïtote et Tiankoun Rail)
- De l'autre côté de la Tinguilinta, présence de nombreux hameaux au nord du rail (Gaghe Rail, Ley Rail Yamoro, etc.) qui doivent donc traverser à pied le rail avec toute sorte de marchandise pour rejoindre la route nationale. Aucun accès véhicule pour ces hameaux.
- Piste de Kafélé ouverte par la CBG mais s'abîme énormément pendant les pluies. Personne pour aider les villageois à entretenir la piste.
- Très difficile pour les enfants de traverser le rail existant quand celui-ci est surélevé par rapport au sol (butte infranchissable). Même problème que le rail est dans une zone creusée en dépression.

Attentes et recommandations

- Construction de forages dans les villages pour éviter les va-et-vient sur le rail avec des charges lourdes.
- Construction de passerelles ou de ponts pour relier les villages (circulation des écoliers)
- Aménagement de nouveaux passages à niveau dans la SP

D1.4.8 Patrimoine culturel

D1.4.9 Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)

Constats et craintes

- Pollution sonore, surtout la nuit, vibrations du train et avertisseur sonore (klaxon). Bruit déjà infernal avec 10 trains, quid avec 30 ou 40 trains.

- Toujours plus de fissures dans les bâtiments si plus de trafic.

Attentes et recommandations

- Réinstallation des gens les plus affectés par les nuisances.
- Dakoumouro est coincé entre le rail et la rivière, les habitants se demandent si le village tout entier ne devrait pas être déplacé.

D1.4.10 *Droits humains*

D1.4.11 *Impacts cumulatifs*

D1.4.12 *Autre*

Lieu :	Parawol Malassi		
Date :	29/09/2016	Durée	2h08
Animateur(s)	Oumar	Rédacteur	Mamadou Samba
Nb de participants adultes	70 dont 15 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Présence de représentants de toutes les localités invitées : Lafou Mbaila, Hore Lafou, Parawol Malassi, Nyangaba, Telli Bofi, Kankalare, Kankalare Hakoundhe, Madina Kankalare, Kalinkoley 1, Kalinkoley 2		
Niveau de connaissance du projet	Connaissance fautive du projet : Projet d'extension de la CBG a été évoqué		
Source(s) d'information	Les équipes INSUCO lors des missions d'étude du projet d'extension de la CBG il y a 2 ans environ		
Connaissances sur la bauxite	Aucune connaissance de la bauxite et son utilité		

D1.5.1 *Démographies et dynamiques sociales*

D1.5.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Les populations craignent qu'elles soient mal ou pas compensées lorsque les terres de cultures seront touchées par les travaux de dédoublement des rails

Attentes et recommandations

- Les villages souhaitent que les plantations détruites soient compensées en argent, elles souhaitent aussi que les compensations soient versées sans intermédiaires aux personnes affectées par le projet.
- Lorsque leurs terres seront touchées par les travaux d'extension du rail, les villageois ne pourront pas s'opposer au gouvernement, en revanche les villageois souhaitent que des mesures d'accompagnement soient prises, à savoir l'emploi local en priorité.
- Le recrutement local pour des emplois durables est une meilleure manière de compenser les pertes de terres.

D1.5.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

D1.5.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

Constats et craintes

- Kalinkoley : Les plantations d'anacardier situées le long du rail risquent d'être affectées par le dédoublement du rail et les villageois sont inquiets pour leur avenir.

- Hore Lafou : Les activités de lotissement de la CBG ont affecté le rendement des terres agricoles.

Attentes et recommandations

- Parawol Malassi : Les compensations pour la perte des anacardiens devraient être mensuelles car les récoltes sont consommées tout au long de l'année.

D1.5.5 *Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)*

Constats et craintes

- Kankalare : Les jeunes des villages riverains du corridor sont pour la plupart au chômage. Les populations craignent que les travaux de construction soient faits par des personnes recrutées à Boké, Conakry ou ailleurs alors que les jeunes locaux ont les compétences pour beaucoup de métiers : Soudeur, Mécaniciens, conducteurs de bile et autres chauffeurs
- Les travaux de la CBG ont été une source de perturbation de la terre et le village n'a plus de source d'eau depuis.

Attentes et recommandations

- Les villageois souhaitent que le recrutement local soit prioritaire et transparent, pendant et après les travaux de construction. Il ne faudra pas employer des jeunes de Boké, Conakry et d'ailleurs pour venir travailler sur leurs terres
- Les populations souhaitent que des forages soient installés dans les villages pour compenser les pollutions des cours d'eau pendant les travaux. Elles souhaitent aussi avoir un centre de santé dans la zone pour permettre d'éviter ou diminuer le besoin de traverser les rails pour aller se soigner. Il en est de même pour les mosquées.
- Les populations veulent que les jeunes non qualifiés bénéficient de formations de la part des sociétés qui construiront le rail pour leur permettre de trouver du travail.

D1.5.6 *Santé & sécurité*

Constats et craintes

- Nyangaba : Beaucoup d'accidents ont lieu impliquant bétail sur les rails. Les populations craignent que ce problème s'accroisse lorsque le nombre de train augmentera.
- Avant la construction de l'actuelle voie ferrée, beaucoup d'animaux domestiques étaient présents dans les villages, mais aujourd'hui ils sont presque tous tués dans des accidents avec le train.

D1.5.7 *Mobilité, flux et transport*

- Kalinkoley : les pistes entre Parawol et Kalinkoley, jusqu'à Passasse Kewewol ne sont plus praticables depuis la construction de l'actuelle voie ferrée.

- Le village de Kalinkoley est très proche de la route Nationale, mais les populations ont des difficultés d'accès à cette route car l'accès est bloqué par des entassements de terre faits par la CBG.
- Hore Lafou : La plupart des déplacements importants (mosquées vendredi, marchés école) sont en direction de Sangarédi et Hamdallaye situés de l'autre côté des rails. Les populations vont avoir beaucoup de problèmes (risques d'accident, difficultés pour traverser) lorsque les trains vont augmenter. De même il y a une piste qui relie directement Hore Lafou et Hamdallaye, mais elle est bloquée par une carrière de la CBG
- Nyangaba : la piste d'accès au village est bloquée par les rails sans passage à niveau. Lorsque le trafic augmentera, les villageois auront encore plus de difficulté pour entrer ou sortir du village

Attentes et recommandations

- Les populations souhaitent que des passages à niveau soient installés à l'entrée de chacun des villages, tout en conservant celui qui déjà en place.
- Les populations souhaitent la réhabilitation de la piste Hore Lafou-Hamdallaye

D1.5.8 *Patrimoine culturel*

D1.5.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Les bruits du passage du seul train de la CBG empêchent les gens de dormir, lorsque les deux autres sociétés s'ajouteront à la CBG les bruits seront insupportables.
- Les cases dans les villages ne peuvent pas résister plus de 3 ans sans tomber ou sans fissure sous l'effet des vibrations du passage du train.
- Hore Lafou : La pollution liée à l'ouverture d'une carrière CBG a provoqué le tarissement de certaines sources d'eau

Attentes et recommandations

D1.5.10 *Droits humains*

D1.5.11 *Impacts cumulatifs*

D1.5.12 *Autre*

Lieu	Mosquée de Tinguilinta		
Date	30/09/2016	Durée	2 heures
Animateur(s)	Dan	Rédacteur	Nicolas Bergeret
Nb de participants adultes	Environ 90 dont deux femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Toutes les communautés invitées étaient présentes Présence du maire de Dambatian.		
Niveau de connaissance du projet	Pas ou moyennement informé		
Source(s) d'information	Réunion phase de cadrage		
Connaissances sur la bauxite	Moyenne informé		

D1.6.1 *Démographies et dynamiques sociales*

Constats et craintes

- Avant la construction du rail il y avait peu de villages dans la zone. Beaucoup se sont installés lorsque la CBG est venue et a construit la route et le rail et cela a donc eu un impact positif.

D1.6.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Balahoun : Dans les zones de dédoublement les membres des communautés sont inquiets de ce qui arrivera à leurs cultures qui sont sur l'emplacement du futur rail, et pour leur avenir une fois que celles-ci seront détruites.

Attentes et recommandations

- Gobire : Les terres touchées dans les zones de dédoublement doivent être dédommagées.

D1.6.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- Le rail est déjà la cause de beaucoup de conflit avec la CBG.
- Filow Bowal N'Dantari : Les véhicules de CBG refusent de s'arrêter et de transporter les personnes des communautés notamment les personnes malades.
- Barkere, Belidjouma, Doubhi : Les participants à la réunion sont satisfaits des informations qui leurs sont communiquées et d'être consultés ce qui n'a jamais été le cas avec la CBG.

Attentes et recommandations

- Les promoteurs doivent venir et donner l'opportunité aux populations d'exprimer leurs inquiétudes.

- Les informations communiquées par la population doivent être fidèlement transmises au gouvernement.

D1.6.4

Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles

- Filow Bowal N'Dantari, Barkere : La CBG arrache les arbres fruitiers plantés ou sauvages le long du rail sans compensation pour les communautés.
- A Filow Bowal N'Dantari, la quasi-totalité du cheptel a disparu suite à des collisions avec le train.
- Filow Bowal N'Dantari : Les travaux d'entretien du rail ont provoqué un feu de brousse qui a détruit des cultures. La destruction de ces cultures a été compensée par CBG mais pas de façon satisfaisante.
- Les femmes précisent que les revenus tirés des anacardiens servent à envoyer les enfants à l'école. Elles sont inquiètes que la coupe des arbres les empêche de scolariser les enfants.

Attentes et recommandations

- Les plantations et champs détruits doivent être compensés par les promoteurs à leur juste valeur.
- Les intermédiaires dans le processus de compensation doivent être évités.

D1.6.5

Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)

Constats et craintes

- Les travailleurs non qualifiés ne sont pas employés alors même qu'ils sont affectés par le projet.
- La CBG n'a rien des communautés et ne fait donc rien pour elles.
- Les gens de Filow Bowal N'dantari ont beaucoup de ressentiment contre CBG parce qu'elle ne fournit aucun emploi.
- Gobire : Les enfants viennent étudier à Tinguilinta mais il n'y a pas de moyen de transport pour eux.
- Absence de service et infrastructures (moyen de transport, d'hôpitaux, maison de la jeunesse)
- Gobire : Problème d'accès à l'eau pendant la saison sèche. Obligation de se déplacer sur de longues distances pour aller chercher de l'eau sale.
- Les gens formés n'ont pas d'emplois.

Attentes et recommandations

- Les emplois créés par le projet doivent revenir aux personnes affectées par le projet en particulier aux jeunes.
- Les promoteurs doivent former les gens.
- Doubhi : Les promoteurs devraient leur fournir l'accès à l'eau et à l'électricité.
- Gobire : La société doit construire des puits et des pompes, et fournir des moyens de transports.

- Les populations locales doivent être employées pour réaliser les travaux d'aménagement favorisant la traversée du rail (passage à niveau, pont passerelle).

D1.6.6 *Santé & sécurité*

Constats et craintes

- De nombreux accidents se produisent impliquant des personnes et des animaux (bétails et petits ruminants). L'augmentation du trafic inquiète la population parce qu'elle entraînera une augmentation du nombre d'accidents.
- A Filow Bowal N'Dantari, les travaux d'entretien du rail (soudure) ont provoqué un feu de brousse qui a détruit des cultures. La destruction de ces cultures a été compensée par CBG mais pas de façon satisfaisante.
- Filow Bowal N'Dantari : Le bruit du train masque le bruit des vols de bétails qui se produisent de fait pendant le passage du train.

Attentes et recommandations

- Barkere, Maire de Dambatian : Il faut faire des clôtures le long du rail au niveau des zones sensibles et des passages à niveau pour limiter les accidents d'animaux et des personnes.

D1.6.7 *Mobilité, flux et transport*

Constats et craintes

- Filow Bowal : Lorsqu'il y aura 40 trains par jour, il n'y aura plus de chemin pour traverser le rail. Les arrêts des trains empêchent les gens de passer.
- Balahoun : Inquiétude sur la traversée du rail pour aller aux autres villages. Aujourd'hui la traversée est déjà difficile.

Attentes et recommandations

- Filow Bowal, Balahoun: il faudrait faire des passerelles au-dessus du rail pour permettre aux gens de traverser.

D1.6.8 *Patrimoine culturel*

D1.6.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Le bruit du train est une nuisance pour la population. Le bruit empêche les riverains de dormir.
- Les maisons présentent des fissures provoquées par les vibrations passage du train.
- Il y a des rumeurs d'indemnisation des communautés pour les nuisances liées au bruit.

D1.6.10 *Droits humains*

D1.6.11 *Impacts cumulatifs*

Constats et craintes

- N'Dangara : Les dégâts provoqués par une seule compagnie sont déjà importants, les dégâts seront vraiment importants avec deux compagnies supplémentaires.
- Femmes de Boundou Lengué : La CBG a déjà pris une partie, les autres sociétés prendront le reste, les enfants ne seront pas employés et ils auront alors tout perdu.

Attentes et recommandations

- Filow Bowal N'dantari : Les compagnies doivent gérer les impacts des trains supplémentaires.

D1.6.12 *Autre*

Lieu	Denken		
Date	01/10/2016	Durée	1 heure 30
Animateur(s)	Ouma, Nicolas	Rédacteur	Nicolas Bergeret
Nb de participants adultes	73 dont deux femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Tous les villages étaient présents, y compris des villages non-invités (Denken 1 et 2, Kataba, Hénére saton, Tanéné, Tamaransi). Présence du premier et du deuxième imam de Denken, et du chef de quartier de Denken.		
Niveau de connaissance du projet	Moyennement informé sur le projet		
Source(s) d'information	Réunion de cadrage présenté par INSUCO		
Connaissances sur la bauxite	Faiblement informé.		

D1.7.1 *Démographies et dynamiques sociales*

D1.7.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Denken : Ils sont inquiets de l'emprise terrestre du projet.
- Hénére : Les habitants ignoraient qu'il y avait une zone de sécurité. Désormais ils sont au courant et arrêteront de planter dans cette zone.

Attentes et recommandations

- Hénére : Ils souhaitent une compensation pour les plantations existantes qui seront détruites dans la zone d'emprise du dédoublement.
- Denken : De Satton à Tanéné puisqu'ils vont mettre un nouveau rail, ils demandent à avoir accès à l'électricité pour apaiser les gens. Les panneaux solaires seraient une solution

D1.7.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- Jeunes de Tamarensi : Ils sont contents qu'une réunion de participation se tienne et qu'on vienne les informer et les écouter avant le début des travaux.
- Tanéné : les consultants doivent transmettre l'information aux mandataires et faire ce qui est le mieux pour les villageois.

D1.7.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

D1.7.5 *Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)*

Constats et craintes

- Denken : Il y a du personnel qualifié et non qualifié dans le village pour répondre aux besoins des compagnies mais ils ne sont jamais employés.
- Tanéné : La préoccupation principale des jeunes est l'emploi
- Denken ; Les gens ne sont pas employés parce qu'ils manquent de

Attentes et recommandations

- Denken : L'accès à l'eau est très difficile. Il faut faire des forages.
- Tanéné : il faut augmenter de trois à six classes les capacités de l'école.
- Jeunes de Tanéné : Il faut employer en priorité les jeunes des zones affectées
- Jeunes de Tanéné : Il faut construire des passages à niveau et donner accès à l'eau et à l'électricité.
- Tamarensi : les personnes en dehors du corridor du rail devraient aussi être employées pour promouvoir l'emploi.
- Tamarensi : L'emploi doit venir compenser la perte des terres.
- Denken : Les sociétés doivent former les gens pour leur donner l'opportunité de s'adapter aux nouveaux emplois.
- Femmes de Tamarensi : Les enfants qui sont employés doivent avoir accès à une assurance maladie.

D1.7.6

Santé & sécurité

Constats et craintes

- Tanéné Saton : accidents impliquant des personnes et des animaux (bétails et petits ruminants). Le dernier accident de bétail remonte à Aout. Le passage des trains des trois sociétés est très préoccupant.
- Denken Landouma : A côté du dédoublement il y a une école ce qui pose une question de sécurité.
- L'accès aux centres de santé est difficile car il n'y a pas de poste dans le village. S'il y a plus de train et plus d'accidents l'accès aux postes de santé sera difficile. Il faut que les sociétés aident les gens en construisant un poste de santé.
- Au passage à niveau de Héréré, l'augmentation du trafic va présenter un risque d'accident important.

Attentes et recommandations

- Denken Landouma : Il faut construire un mur autour de l'école proche du rail pour empêcher les enfants de sortir du côté du rail
- Denken Landouma : Il faut que les sociétés aident les gens en construisant un poste de santé.

D1.7.7

Mobilité, flux et transport

Constats et craintes

- Tanéné : Le village est du côté ouest et était là avant le rail. Avant la construction du rail il y avait une piste d'accès pour les véhicules et l'arrivée du rail a mis fin à la piste qui ne va plus jusqu'au village. Les problèmes d'accès liés aux trains d'une seule compagnie seront

accentués avec le passage des trains de trois compagnies. L'état doit faire passage à niveau véhicule comme une passerelle ou un pont pour permettre l'accès.

- Denken : Les gens de Denken cultivent le long du rail. S'il y a plus de train les gens sont inquiets de ne pas pouvoir accéder à leurs champs de l'autre côté du rail ni de pouvoir transporter leurs produits.
- Denken : Les gens sont inquiets parce que tous les villageois cultivent de l'autre côté du rail. C'est un problème pour l'accès aux champs.

Attentes et recommandations

- Tanéné, Denken : L'Etat doit faire passage à niveau véhicule comme une passerelle ou un pont pour permettre l'accès.

D1.7.8 *Patrimoine culturel*

D1.7.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Tanéné Saton : De Hénééré à Denken tous ceux qui sont près du rail ont subis des problèmes, fissures ou effondrement des maisons,

D1.7.10 *Droits humains*

D1.7.11 *Impacts cumulatifs*

D1.7.12 *Autre*

Lieu	Danayah		
Date	03/10/2016	Durée	1h45
Animateur(s)	Nicolas, Oumar	Rédacteur	Nicolas
Nb de participants adultes	90 dont 4 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Tous les villages invités présents (Kiaye, Hamdallaye, Hafia, Segueya, Danayah, Diassia et Kakoumba)		
Niveau de connaissance du projet	Connaissance moyenne		
Source(s) d'information	INSUCO' pendant la phase de cadrage		
Connaissances sur la bauxite	Mauvaise		

D1.8.1 *Démographies et dynamiques sociales*

D1.8.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Les habitants craignent que si des compensations sont versées pour les dommages causés aux maisons, ils ne pourront rien demander ou dire dans les prochaines années quand ils ne pourront plus traverser le rail.
- Les maisons sont endommagées par les vibrations lors du passage des trains.
- Les puits traditionnels s'effondrent à cause des vibrations provoquées par les trains.

Attentes et recommandations

- Les riverains souhaitent être dédommagés pour le bruit et les maisons endommagées.
- Les dédommagements ne doivent pas passer par l'Etat sinon les personnes affectées n'auront rien.

D1.8.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- Les gens n'étaient pas conscients des problèmes qu'allait poser la CBG, aujourd'hui ils sont conscients des problèmes potentiels. Les difficultés associées à 10 trains sont déjà très importantes et l'augmentation du trafic aggraverait la situation. Si les gens attendent qu'il y ait 40 trains pour se manifester il sera trop tard.
- La CBG paye des taxes mais eux ne touchent rien. A Sangarédi, il y a du courant partout mais eux qui sont les vraies personnes impactées n'ont rien.

Attentes et recommandations

- Il faut que tout ce qui est dit pendant la réunion soit très soigneusement enregistré et rapporté aux autorités.

D1.8.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

Constats et craintes

- Dassiah: quand il y aura 40 trains les riverains ne pourront plus traverser le rail. Les gens traversent le rail pour aller puiser l'eau. Deux personnes ont été victimes d'un accident en allant chercher de l'eau de l'autre côté du rail.

-

D1.8.5 *Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)*

Constats et craintes

- Si les jeunes riverains du rail ne sont pas employés par le projet, le projet aura des problèmes.
- Diendien Bouré: Les sociétés disent souvent qu'elles emploient des locaux mais ne le font pas. Ils craignent que le processus de recrutement ne soit pas transparent.
- Si des compensations sont données pour les maisons endommagées, les gens affectés par le bruit et les difficultés de traversée du rail mais dont les maisons ne sont pas touchées en seront exclus.
- Si les jeunes locaux ne sont pas recrutés ici, les habitants bloqueront les travaux.

Attentes et recommandations

- Il faut faire en sorte que les jeunes soient recrutés par le projet.
- Il faut construire des accès à l'eau, à l'électricité et des postes de santé.
- Kiaye : les jeunes donnent de la valeur à un village et ont besoin de centres de loisir et de la culture
- Il faut éviter le recours à la sous-traitance mais créer des emplois directs pour éviter les intermédiaires.

D1.8.6 *Santé & sécurité*

Constats et craintes

- Danayah : Beaucoup d'accidents se produisent impliquant des hommes et des animaux.
- Dans la zone, les gens qui ne sont pas dans le projet ne bénéficient pas de bonnes infrastructures notamment de santé.

Attentes et recommandations

- Les habitants de Danayah souhaitent la construction d'un poste de santé.

D1.8.7 *Mobilité, flux et transport*

Constats et craintes

- Hamdalaye, Kakoumba : Les terres de cultures sont principalement de l'autre côté du rail. S'il y a plus de trains, les habitants auront beaucoup de difficultés pour se rendre à leurs champs.
- Les enfants traversent le rail pour se rendre à l'école à Danayah et Sateneya.
- Les accidents mortels sont très nombreux. L'augmentation du trafic est inquiétante
- Kiaye: Avec 40 trains la traversée sera très difficile. Il faut construire des ponts et des passerelles.
- Les passages à niveaux sont à Kiaye et Segueya mais les enfants traversent entre les deux car ils sont trop loin. De même pour Hafia qui est très peuplé mais n'a pas de passage à niveau.

Attentes et recommandations

- Il faut des passages à niveau en nombre suffisant notamment là où il y a beaucoup de trafic.
- Il faut construire des ponts et des passerelles.

D1.8.8 *Patrimoine culturel*

D1.8.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Les riverains n'arrivent pas à dormir à cause du passage des trains.

D1.8.10 *Droits humains*

D1.8.11 *Impacts cumulatifs*

D1.8.12 *Autre*

Lieu	Kamakouloun		
Date	05/10/2016	Durée	1h20
Animateur(s)	Oumar, Nicolas	Rédacteur	Nicolas Bergeret
Nb de participants adultes	30 participants dont 5 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Tous les villages conviés étaient présents (Madina Toubata, Carrefour Kantou, Kamakouloun, Dar Es Salam, Toumbeta et Kastri). Les personnes présentes étaient principalement les chefs de village ou de secteur.		
Niveau de connaissance du projet	Partielle. Les participants sont au courant des travaux et de la future augmentation du trafic mais pensent que c'est uniquement lié à la CBG.		
Source(s) d'information			
Connaissances sur la bauxite	Mauvaise		

D1.9.1 *Démographies et dynamiques sociales*

Constats et craintes

- Kastri : Compte tenu de l'impact et nuisances actuel avec seulement 10 trains, lorsqu'il y en aura 40, les gens fuiront loin.

Attentes et recommandations

D1.9.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Les maisons sont abimées par les vibrations du train.
- Les puits et les fosses des toilettes s'écroulent à cause des vibrations du train
- Des maisons sont présentes dans le corridor du train.
- Avant de détruire les maisons, il faut construire les nouvelles pour que le déplacement soit facile.

Attentes et recommandations

- Dar Es Salam : Il faut faciliter l'accès aux terres de culture ou que leur village soit déplacé du côté des terres de cultures. (Est)
- Les terres dans la future emprise du rail doivent être compensées.
- Les compensations pour les plantations doivent être monétaires tandis que les maisons doivent être compensées par des nouvelles maisons.

- Avant de détruire les maisons, il faut construire les nouvelles pour que le déplacement soit facile.

D1.9.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- Les villageois disent qu'ils ne peuvent rien contre le gouvernement et n'ont pas les moyens de s'opposer à lui.

Attentes et recommandations

- Les villageois demandent à ce qu'il soit rendu compte fidèlement de leurs problèmes à l'Etat.

D1.9.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

Constats et craintes

- Les plantations le long du rail poussent à peine à cause de la pollution des trains qui passent.
- Les accidents tuant le bétail sont très nombreux.
- Les puits traditionnels s'écroulent lors des passages du train. Cela crée un problème d'accès à l'eau surtout pendant la saison sèche.
- Dar Es Salam : Les terres (derrière le village de Dar es Salam de l'autre côté de la route) sont des terres utilisées par les compagnies minières Alcoa et CBG (carrières). Ils ne peuvent donc cultiver de ce côté du rail (Ouest du rail). Toutes les terres sont forcément du côté dédoublement (Est du rail).
- Les terres de cultures (Est du rail) sont des plaines/mangroves où tout le monde vient cultiver.

D1.9.5 *Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)*

Constats et craintes

- Kamakouloun : Les carrières de la CBG sont chez eux mais ils n'en tirent aucun bénéfice.
- Ils sont contents de l'arrivée des compagnies mais il faut qu'ils en tirent quelque chose.
- Si les jeunes ne sont pas employés localement, ils s'opposeront aux travaux.

Attentes et recommandations

- Il faut que les promoteurs leur fournissent des accès à l'eau et au courant parce qu'ils sont les personnes impactées.
- Il faut venir leur faire des forages et des robinets et pas leur creuser des puits traditionnels.
- Il ne faut pas employer des sénégalais pour diriger les travaux parce qu'ils n'emploieront que des sénégalais et pas les jeunes locaux. Il faut employer les jeunes et surtout les personnes affectées.

- Les emplois doivent aller aux gens tout le long du rail et pas seulement aux gens de leurs villages.
- Kamakouloun : Les femmes souhaitent qu'on les aide à créer des groupements de femmes agricultrices. Il faut leur fournir des aides, des machines agricoles comme des décortiqueuses, des pileuses et des herbicides. Ces produits sont importés de chez les blancs, il faut leur en fournir.

D1.9.6 Santé & sécurité

Constats et craintes

- L'exploitation minière cause beaucoup de souffrances, de nuisances sonores et d'accidents,
- La poussière de la bauxite pendant les jours de grand vent est très gênante.
- Le train de la CBG a déraillé à Madina Toumbata. Les dégâts causés par le déraillement n'ont pas été réparés par exemple, le puits n'est plus accessible.
- Le problème principal est les accidents.
- La poussière de l'usine CBG est très nocive.

Attentes et recommandations

- Il faut donc trouver des solutions pour éviter les accidents surtout avec les jeunes enfants (accident récent).

D1.9.7 Mobilité, flux et transport

Constats et craintes

- Les zones de cultures sont de l'autre côté du rail et il n'y a pas assez de passages à niveau pour y accéder.
- Toumbeta: Les habitants de Toumbeta doivent traverser le rail et la route pour aller chercher de l'eau. La traversée est difficile et particulièrement dangereuse pour les enfants.
- Avec l'augmentation du trafic, la traversée du rail sera très difficile.

Attentes et recommandations

- Les habitants demandent au gouvernement de trouver des solutions pour permettre aux gens de traverser. Il faut des passages à niveau avec des gardes pour assurer le passage.
- Il faut aussi construire des postes de santé et des écoles pour ne plus avoir à traverser le rail.

D1.9.8 Patrimoine culturel

Constats et craintes

- Des cimetières sont présents entre 5 et 10 mètres du rail dans les villages de Dar Es Salam et Kamakouloun.

D1.9.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Le bruit du train est intenable
- Les riverains ne peuvent pas dormir la nuit lorsque le train passe.
- Lors du passage du train, la prière à la mosquée est gênée.

D1.9.10 *Droits humains*

D1.9.11 *Impacts cumulatifs*

D1.9.12 *Autre*

Lieu4	Commune de Kamsar		
Date	07/10/2016	Durée	2h10
Animateur(s)	Oumar/Dan	Rédacteur	Dan/Samba
Nb de participants adultes	29 dont 2 femmes		
Remarques éventuelles sur la participation	Présence de la plupart des chefs de secteur et de tous les présidents de District de Madina Borboff, Filima, Kasongony et Kamsar Centre. Jeunesse et femmes peu représentés. Présence du secrétaire général de la Commune et intervention de Mme le Sous-préfet de Kamsar		
Niveau de connaissance du projet	Faible. Savent que GAC va utiliser la voie ferrée existante.		
Source(s) d'information	NC		
Connaissances sur la bauxite	Bauxite transformée en alumine et aluminium		

D1.10.1 *Démographies et dynamiques sociales*

Attentes et recommandations

- Kamsar est déjà une ville très peuplée et la population va continuer de grossir avec le démarrage des nouveaux projets. Il faut prévoir une délocalisation des infrastructures publiques pour désengorger l'agglomération. Actuellement, un seul centre culturel au niveau de la Cité ; il devient indispensable de doubler ou tripler ce type d'infrastructures.

D1.10.2 *Foncier, acquisition de terres, réinstallation*

Constats et craintes

- Filima / Kaleyire : il est déjà difficile de faire respecter une bande vierge de toute construction aux abords du rail actuel, le dédoublement va nécessairement entraîner des délocalisations de nombreuses infrastructures et la destruction de nombreux murs.
- Daprass (Kamsar centre) : le plan de réinstallation mis en œuvre par GAC a démarré, les habitants savent qu'ils vont être réinstallés mais manque de communication sur les lieux de réinstallation.
- Les habitants craignent qu'une concession de plusieurs bâtiments ne soit compensée que par un seul bâtiment.
- Les habitants craignent que les lieux de réinstallation ne soient pas à la hauteur des avantages du lieu dont on les exproprie (plus loin du centre et des infrastructures publiques, difficulté de transport, enclavement...)

Attentes et recommandations

- Kasongony : nécessité d'identifier tous les biens des futures personnes affectées par le projet AVANT le démarrage des travaux
- Filima / Kaleyire : les dédommagements financiers doivent être distribués avant le démarrage des travaux, à des tarifs actualisés qui correspondent au coût de la vie actuel
- Si plusieurs bâtiments à dédommager, prévoir la réinstallation dans le même nombre de bâtiments ou des compensations financières pour les bâtiments non remplacés.
- Prévoir des sites de réinstallation au moins aussi biens que les lieux d'expropriation en terme d'accès aux services, de localisation, etc.
- Prévoir la mise à disposition de moyens de déplacement si les réinstallations se font loin du centre.

D1.10.3 *Pouvoir, gouvernance & société civile*

Constats et craintes

- Les présidents de District, la Commune et la Sous-préfecture sont en première ligne pour désamorcer les tensions sociales récurrentes à Kamsar.
- Si trop de désagréments causés par la construction du nouveau rail, les autorités locales ne seront plus en mesure de contrôler ces tensions sociales
- Les autorités sont sollicitées par les sociétés minières pour résoudre les problèmes et désamorcer les tensions communautaires, mais sont systématiquement oubliées quand il s'agit de bénéficier des impacts positifs des projets miniers.

Attentes et recommandations

- Il ne faut pas passer par les autorités au niveau sous-préfectoral ou communal (et notamment la Direction SP de la Jeunesse), mais à part une échelle plus locale (districts et secteurs) pour la communication avec les communautés et l'accès à l'emploi.
- La représentante des femmes de Kayinguissa insiste sur la nécessité de transparence de la communication entre les sociétés, les autorités au niveau sous-préfectoral et communal, et les autorités plus locales (districts, secteurs) qui sont souvent exclues lors des réunions ou des campagnes de diffusion d'information.

D1.10.4 *Agriculture, élevage, accès aux ressources naturelles*

D1.10.5 *Contexte socio-économique (infrastructures, emplois, formations, etc.)*

Constats et craintes

- Plusieurs milliers de chômeurs à Kamsar, il faut donner la priorité à la jeunesse de l'agglomération en matière d'emploi

- Les personnes affectées par les projets (PAP) miniers sont censés être prioritaires pour l'accès à l'emploi, mais il ne s'agit que de promesses, dans les faits ce sont des non PAP qui accèdent à l'emploi.
- Les autorités locales mettent en avant les pratiques systématiques de népotisme lors des recrutements. Il est impossible d'après eux d'être recruté dans les sociétés minières ou sous-traitantes sans connaître quelqu'un déjà sur place au préalable.
- L'accès à l'eau est souvent évoqué comme un des problèmes principaux vécus par la population. Les forages sont souvent inutilisables (salinité de l'eau) ou en panne, et les adductions d'eau (là où elles existent) sont souvent coupées une partie de la journée, ce qui oblige les gens à traverser le rail (et la route) pour s'approvisionner en eau de consommation.
- La canalisation d'eau principale de la ville et la fibre optique sont enterrées entre le rail et la route, pas au niveau du corridor de dédoublement.

Attentes et recommandations

- Les infrastructures publiques doivent être reconstruites (eau, santé, éducation, religion).
- Les autorités locales au plus petit échelon (chef secteur, représentant de la jeunesse au niveau des secteurs) sont les personnes qui connaissent parfaitement les besoins en emploi de leur circonscription. Les recrutements ou tout au moins une partie des recrutements devraient être effectués par l'intermédiaire de ces autorités locales.
- Les personnes qui n'ont pas fait d'études et les illettrés sont disqualifiés d'office pour l'emploi. Il faut trouver des solutions pour que ces personnes trouvent également du travail.
- La construction de terrains de foot dans les différents quartiers de la ville est également évoquée.
- La seule solution viable pour améliorer l'approvisionnement en eau est la construction de canalisation et d'un réseau de distribution (les forages sont impropres à la consommation)
- La représentante des femmes de Kayinguissa insiste sur l'emploi local. Pas de développement économique équitable dans la région sans l'implication de la jeunesse locale.

D1.10.6

Santé & sécurité

Constats et craintes

- Crainte pour les enfants qui traversent les rails pour se rendre à l'école.
- Les problèmes d'approvisionnement en eau dans les quartiers obligent la population à traverser les rails et la route pour s'approvisionner.
- Il n'existe qu'une infrastructure de santé publique de l'autre côté des rails (poste de santé de Kayinguissa) pour toute l'agglomération de Kamsar (soit des dizaines de milliers d'habitants). Kasongony et Filima n'ont aucune infrastructure publique de santé.

- L'augmentation de la circulation des trains va devenir un problème majeur lors des urgences médicales (accouchements notamment) pour les habitants qui résident de l'autre côté de la voie ferrée.
- Le bruit et les vibrations du train sont perçus comme un problème de santé publique.
- Les voleurs profitent du passage des trains et du vacarme pour passer à l'acte. La situation va empirer avec l'augmentation du trafic.

Attentes et recommandations

- Les problèmes sanitaires dus au passage des trains (pollution sonore notamment) ne peuvent être minimisés qu'en prévoyant d'enterrer la voie ferrée. Comme cette solution n'est sûrement pas envisageable d'un point de vue technique ou financier, et devant l'impossibilité de minimiser les impacts négatifs sur la santé, la population considère que l'investissement des sociétés minières dans les infrastructures publiques (électricité, eau, santé, routes, infrastructures socioculturelles) est une juste compensation pour le préjudice subi.
- La construction d'infrastructures publiques délocalisées dans les quartiers (accès à l'eau, à l'éducation, à la santé) permettrait de réduire significativement les flux de personnes sur les rails (et la route). La construction d'infrastructures de santé réparties de manière homogène dans l'agglomération semble être la priorité de l'avis de tous.

D1.10.7 *Mobilité, flux et transport*

Constats et craintes

- La construction d'une clôture le long de la voie ferrée (depuis Kamsar Centre jusqu'au PK9) et de passerelles (9 entre Kamsar Centre et le PK9) pour les piétons a déjà été évoqué par CBG et ANAIM. Les autorités locales craignent que ces aménagements ne soient pas adaptés pour les personnes âgées, les handicapés et les piétons qui transportent de lourdes charges. De plus elles craignent que la ville de Kamsar ne soit coupée en deux.
- Madina Borboff = un seul passage à niveau pour les véhicules au niveau du District alors que la population est nombreuse de part et d'autre du rail.
- Une grande partie des infrastructures de Filima sont de l'autre côté du rail. Le dédoublement de la voie ferrée va entraîner de sérieux problèmes d'accès à ces infrastructures.

Attentes et recommandations

- Kamsar centre : indispensable de préserver la piste qui longe les rails du côté du futur corridor de dédoublement, ou de reconstruire cette piste si le nouveau rail vient empiéter sur la piste existante
- Mme Le Sous-préfet considère comme une priorité la nécessité de créer une contournante (au niveau de Kassapo) pour désengorger l'axe principal de Kamsar, où les conditions de circulation ne peuvent que s'aggraver avec l'augmentation du trafic ferroviaire.

- Mme le Sous-préfet évoque également l'aménagement de tous les passages à niveau de l'agglomération (carrefour Kawass, Kakons carrefour à Madina Borboff, Mandiouya à Kasongony, etc.) comme préalable au démarrage des travaux sur le rail.
- Si le rail doit être clôturé, il faut prévoir des passages réguliers pour les piétons au niveau du rail pour la circulation des plus âgés, des handicapés ou des personnes qui transportent des charges lourdes.
- Pour la construction d'une passerelle pour les piétons au-dessus du rail au niveau du marché Sahara, il faut prévoir de prolonger la passerelle au-dessus de la route et de la gare routière pour un accès direct au marché.
- L'entretien et la construction de nouvelles routes et pistes dans les quartiers périphériques de Kamsar devaient être considérés comme une juste compensation qui bénéficie à toute la population en contrepartie des impacts négatifs générés par les projets miniers.

D1.10.8 *Patrimoine culturel*

Constats et craintes

- Cimetière de Kayinguissa juste au bord de la voie ferrée, au niveau du corridor de dédoublement.
- Un seul cimetière à Kasongony pour Kamsar Centre, Kasongony et Filima, de l'autre côté des rails (côté dédoublement mais en dehors du corridor de dédoublement).

D1.10.9 *Cadre de vie, paysage (pollution sonore et visuelle)*

Constats et craintes

- Les maisons et les constructions finissent par s'effondrer à cause des vibrations causées par le passage des trains.
- Les puits traditionnels finissent également par s'effondrer à cause des vibrations.
- Les nuisances sonores vont empirer avec l'augmentation du trafic. Déjà impossible de parler lors du passage des trains.

D1.10.10 *Droits humains*

D1.10.11 *Impacts cumulatifs*

Attentes et recommandations

- Les autorités sont conscientes qu'il ne peut y avoir des emplois pour tous. Elles invitent à suivre l'exemple de l'ancien directeur de la CBG qui avait dynamisé l'entrepreneuriat local en favorisant l'essor de très petites entreprises.

Lieu de la consultation	Tinguilinta (Maison des jeunes)
Date de la consultation	07/11/2016
Durée	3h 23mn
Localités représentées	Passasse Kewewol, H.Filow Bowal ; Doubhi Ley, Doubhi Dow, Filow Bowal, Filow Bowal N'dantari, S.Baniré, S.Gobire, Balahoun Grenier, Balahoun Pont, Filow Bowal, Boundou Lengue, H.Filow Bowal (Missira),Beli Kindy Cité, S.Balahoun Pont, Balahoun, S.Blawoun Hameau 1,2 et 3 ; Gobire, Carrefour Bhounna, Belidjouma, Sabouya, Barkèrè, Sharifouya et N'dangara
Nombre de participants	104 dont 9 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.1.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- La population a augmenté depuis l'arrivée de GAC dans la zone (1973) ;
- Cette augmentation est expliquée, en plus de la croissance démographique naturelle, par l'arrivée de jeunes de tous les horizons à la recherche d'emploi ;
- Des localités éloignées ont cherché à se rapprocher de la route goudronnée.

Impacts identifiés

- Augmentation de la délinquance juvénile (drogue, alcool, divorce entre couples mariés, vol) ;
- Augmentation de la mise en vente des terres de culture et de bâtis aux étrangers ;
- Hausse du prix des terres (autrefois gratuites pour certaines) ;
- Création de postes de gendarmerie et de police à Tinguilinta par l'Etat.

Mesures d'atténuation proposées

- Appui matériel aux forces de sécurité (police, gendarmerie) ;
- Formation et aide à l'emploi des jeunes.

D2.1.2 Foncier

Constat et craintes

- Des terres de culture et de plantation longent le rail ;
- Ces terres vont être détruites. Les populations craignent de ne pas être compensées. La population a de mauvais souvenirs de la construction du rail et de ses rapports avec la CBG qui refusait de compenser des terres et des plantations détruites.

Impacts identifiés

- Diminution des terres de cultures et de pâturage et perte des moyens de subsistance.

Mesures d'atténuation proposées ;

- Les populations demandent que les terres détruites par le dédoublement soient compensées, sans intermédiaires.

D2.1.3 Pouvoir, gouvernance et société civile

Constat et craintes

- Le rail est déjà une source de conflits entre la CBG et les communautés en raison des accidents de circulation impliquant du bétail.
- Les véhicules des promoteurs refusent de transporter les personnes en souffrance (personnes malades, les femmes à terme, les personnes âgées, les accidentés etc.).

Impacts identifiés

- Augmentation des tensions entre les populations et les projets miniers si ces problèmes ne sont pas résolus.

Mesures d'atténuation proposées

- Ils souhaitent que leurs préoccupations soient prises en compte par les promoteurs (GAC, CBG, COBAD) ;

D2.1.4 Agriculture et élevage

Constat et craintes

- Perte des terres de culture et de pâturage ;
- Diminution du rendement des plantations à cause du dépôt de poussière sur les feuilles ;
- Accidents de circulation entre le train et le bétail de la communauté ;
- Les communautés craignent d'être appauvries.

Impacts identifiés

- Les éleveurs sont rares dans les zones traversées par le rail depuis que la quasi-totalité des cheptels a disparu suite à des collisions avec des trains. Ils vont devenir encore plus rares.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles et de passages à niveaux ;
- Recrutement de surveillants au sein de la communauté pour réguler la circulation au niveau des infrastructures traversantes ;
- Clôturer le rail avec du barbelé pour éviter les accidents de circulation entre le train, la communauté et le bétail.

D2.1.5 *Activités de prélèvement des ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- Pendant la phase de construction du dédoublement du rail, la communauté craint :
 - Une pollution des cours d'eau ;
 - La diminution voire la disparition des poissons dans ces cours d'eau ;
 - L'éloignement des animaux sauvages le long du rail à cause du bruit.

Impacts identifiés

- La pollution des cours d'eau causée par le drainage de la boue et l'élévation de la poussière entrainera un manque à gagner pour la communauté (surtout chez les femmes, qui pêchent plus que les hommes).

Mesures d'atténuation proposées

- Arroser régulièrement les chantiers ;
- Faire des caniveaux pour le drainage des eaux usées ;
- Appuyer les femmes pour la mise en œuvre d'activités génératrices de revenus (teinture, saponification, couture, coiffure etc.).

D2.1.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- Les populations craignent que les miniers ne tiennent pas leurs promesses. Lors d'une réunion entre les représentants de GAC et la communauté, GAC avait promis que les employés locaux seraient

recrutés parmi les communautés riveraines, aujourd'hui, ils constatent que les employés sont recrutés ailleurs.

Impacts identifiés

- Développement du commerce de détail dans la zone (surtout Tinguilinta Centre) autour des activités de chantier ;
- Electrification rurale de Tinguilinta et de Belidjouma.

Mesures d'atténuation proposées :

- Les populations attendent de nombreuses opportunités d'emploi pour les jeunes : l'emploi est perçu comme une compensation à la perte des moyens de subsistance.

D2.1.7 Santé et sécurité

Constat et craintes

- L'augmentation du trafic inquiète la communauté parce qu'elle entraînera une augmentation du nombre d'accidents ;
- Ils craignent l'augmentation de l'élévation de poussière par les trains, qui constitue une source de maladies respiratoires et pulmonaires ;
- Ils craignent la pollution des cours d'eau entraînant l'augmentation des maladies diarrhéiques.

Impacts identifiés

- Augmentation du taux de maladies respiratoires, pulmonaires et diarrhéiques en raison de l'augmentation des activités du CFB.

Mesures d'atténuation proposées

- Augmenter et équiper les structures sanitaires des zones impactées par le projet ;
- Créer de l'emploi au sein de la communauté pour qu'elle puisse prendre en charge au besoin ses propres frais médicaux ;
- Faire des clôtures le long du rail pour limiter les accidents corporels et de bétail.

D2.1.8 Education

Constat et craintes

- Les localités se situent de part et d'autre du rail, tout comme les infrastructures scolaires ;
- Les localités craignent les accidents corporels entre les élèves non accompagnés par leurs parents et les trains ;

- Les élèves des écoles primaires de certaines localités traversent le rail pour se rendre à l'école.

Impacts identifiés

- Augmentation du nombre d'accidents corporels.

Mesures d'atténuation proposées

- Réaliser des clôtures le long du rail pour limiter les accidents ;
- Augmenter le nombre d'école dans la zone pour limiter les traversées de la voie ferrée par les élèves.

D2.1.9 *Eau, Assainissement et autres services*

Constat et craintes

- Les eaux de surfaces sont utilisées comme eau de consommation par la majorité des communautés en raison du manque d'infrastructures de puisage ;
- Les travaux et le passage des trains miniers peuvent polluer ces cours d'eau ;
- Il y a un manque de décharge pour les ordures et trop peu de latrines dans les localités de la zone ;
- Les populations craignent la pollution des cours d'eau entraînant l'augmentation des maladies diarrhéiques.

Impacts identifiés

- Recrudescence des maladies diarrhéiques ;
- Augmentation du paludisme en raison de la pollution de l'eau.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménagement de points d'eau (forage, puits amélioré) ;
- Aménagement de décharges pour la communauté ;
- Construction de latrines publiques.

D2.1.10 *Mobilité, flux et transport*

Constat et craintes

- L'augmentation du nombre de trains va réduire la mobilité des localités situées le long du rail ;
- Les arrêts des trains au niveau des dédoublements vont empêcher les riverains de traverser ;
- Les habitants craignent l'enclavement de certaines localités.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles au niveau des zones de dédoublement pour fluidifier le trafic non-ferroviaire.

D2.1.11 *Patrimoine culturel*

Constat et craintes

- Pas de sites impactés par le dédoublement du rail.

D2.1.12 *Cadre de vie et paysage*

Constat et craintes

- Pollution de l'air par les poussières.

Impacts identifiés

- De nombreux bâtiments sont fissurés ;
- Le bruit des trains de nuit est une véritable nuisance sonore, cela nuit au sommeil des riverains.

Mesures d'atténuation proposées

- Reconstruire les bâtiments fissurés.

Lieu de la consultation	Parawol Malassi
Date de la consultation	08/11/2016
Durée	3h 41mn
Localités représentées	Lafou Mbayla, Hore Lafou, Madina Kankalare, Kankalare Hacounde, Kankalare, Telli Boffi, Niangaba, Kalinko ley1 et 2, Kalinko et Parawol Malassi Centre.
Nombre de participants	73 dont 11 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base.
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.2.1

*Démographie et dynamiques sociales**Constat et craintes*

- Avant l'arrivée des compagnies minières, les membres de la communauté pouvaient laisser leurs bagages au bord des pistes et des routes sans se faire voler. Aujourd'hui les voleurs viennent même dans les champs pour voler. Ce changement découle de l'arrivée d'une population composée de chercheurs d'emploi et de personnes venues de localités éloignées pour se rapprocher de la route goudronnée.

Impacts identifiés

- Augmentation des vols dans les localités.

Mesures d'atténuation proposées

- Les populations demandent l'implication de l'Etat (police, gendarmerie) pour diminuer ou éradiquer ce fléau ;
- Les populations demandent des mesures favorisant l'emploi des jeunes et des femmes.

D2.2.2

*Foncier**Constat et craintes*

- Les populations craignent qu'elles soient mal ou pas assez compensées lorsque les terres agricoles seront impactées par les travaux de dédoublement des rails. D'après les populations, CBG a toujours détruit les terres de culture et de pâturage sans fournir de compensations.

Impacts identifiés

- Perte des moyens de subsistance (terres de culture et de pâturage).

Mesures d'atténuation proposées ;

- Pour les domaines agricoles, ils souhaiteraient être réinstallés ;
- Pour les plantations, ils souhaiteraient être compensés sans passer par des intermédiaires par les promoteurs, et être employés par ces derniers.

D2.2.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- Le rail est déjà source de conflits entre la CBG et les communautés, notamment à cause des accidents de circulation impliquant le bétail et les personnes ;
- Les familles de défunts reçoivent de la part de CBG des denrées (1 sac de riz de 50 kilos, 5 kilos de sucre, 5 mètres de tissu blanc) et une somme symbolique qui n'a jamais dépassé un million de francs Guinéens ;
- En cas d'accident avec le bétail en présence de la communauté, les cheminots intimident les membres de la communauté en les accusant de laisser le bétail en divagation. Ils se préoccupent plus des dommages de leurs engins que de la mort de l'animal ;
- En l'absence de témoins lors des collisions, les conducteurs emportent l'animal accidenté.

Impacts identifiés

- Augmentation des tensions entre le projet et les populations si les accidents augmentent et que les comportements irrespectueux perdurent.

Mesures d'atténuation proposées

- Faire une clôture en barbelé le long du rail (au niveau de la brousse) et placer des surveillants au niveau des points de passage pour protéger le bétail, les personnes et leurs biens.

D2.2.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- Perte des terres de culture et de pâturage lors de la construction des voies de dédoublement ;
- Diminution du rendement des plantations due au dépôt des poussières sur les plantes ;
- Accident de circulation entre le train et le bétail de la communauté.

Impacts identifiés

- Abandon de l'élevage bovin par certains ménages et baisse des revenus tirés des cultures.

Mesures d'atténuation proposées

- Recrutement de surveillants au sein de la communauté pour gérer la circulation des personnes et des biens ;
- Faire une clôture en barbelé le long du rail pour éviter les accidents de circulation entre le train, la communauté et le bétail.

D2.2.5 *Activités de prélèvement des ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- Des zones sont dévastées par les travaux de la CBG lors de la construction du rail, de nouvelles zones vont aussi être impactées.

Impacts identifiés

- Disparition/pollution des grands cours d'eau pour la pêche ;
- Destruction d'arbres fruitiers naturels destinés à la cueillette ;
- Les chasseurs doivent partir chasser loin du rail.

Mesures d'atténuation proposées

- Appuyer la communauté pour les activités génératrices de revenus (teinture, saponification, couture, coiffure, formation et emplois des jeunes etc.).

D2.2.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- La communauté n'est pas alphabétisée, elle se plaint des promesses non tenues par la CBG concernant les postes de manœuvre et de surveillance ;
- L'agriculture et l'élevage sont les activités principales des communautés, il n'y a pas d'autres activités.

Impacts identifiés

Mesures d'atténuation proposées :

- Formation et aide à l'emploi des jeunes ;
- Appui aux intrants agricoles.

D2.2.7 *Santé et sécurité*

Constat et craintes

- Les populations enregistrent déjà beaucoup d'accident de circulation entre les trains de la CBG et le bétail ;
- L'augmentation de la circulation des trains risque d'entraîner la disparition totale des cheptels.

Impacts identifiés

- Nuisances sonores ;
- Les populations proches du rail (une trentaine de mètre environ) témoignent d'une perturbation du sommeil et de fissures des bâtiments en banco.

Mesures d'atténuation proposées

- Faire des clôtures le long du rail pour éviter les accidents entre les trains, le bétail et les personnes.

D2.2.8 Education

Constat et craintes

- Les localités qui se situent de part et d'autre du rail craignent les accidents de circulation des écoliers qui se rendent à Hamdallaye pour étudier.

Impacts identifiés

- Les élèves des écoles primaires de certaines localités traversent le rail pour se rendre à l'école d'Hamdallaye, ils seront plus exposés au risque d'accidents.

Mesures d'atténuation proposées

- Augmenter le nombre d'école dans la zone.

D2.2.9 Eau Assainissement et autres services

Constat et craintes

- L'eau du marigot sert d'eau de consommation pour la communauté car la communauté manque de points d'eau aménagés ;
- Les travaux peuvent polluer les cours d'eau et les sources.

Impacts identifiés

- Augmentation des difficultés d'accès à de l'eau de qualité.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménagement de points d'eau (forage, puits amélioré) ;
- Faire des caniveaux pour protéger les sources et les cours d'eau contre la pollution due au drainage de la boue des chantiers.

D2.2.10 Mobilité, flux et transport

Constat et craintes

- Les pistes entre Parawol et kalinko Ley, jusqu'à Passasse Kewewol ne sont plus praticables depuis la construction de la voie ferrée ;

- Le village de Kalinko Ley est proche de la route nationale, ses habitants ont des difficultés d'accès à la route car ils sont bloqués par les entassements de terre fait par la CBG ;
- Les populations craignent la diminution des mouvements inter-villageois après la construction des dédoublements des rails.

Impacts identifiés

- Avec le passage de tous les trains, la mobilité pour se rendre aux différents marchés hebdomadaires deviendra problématique (Sangarédi, Tinguilinta et Lenguere) ;
- Retards et difficultés de circulation dus à la traversée du rail.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles et passages à niveau sécurisés afin de fluidifier la traversée des rails ;
- Les populations souhaitent la réhabilitation de la piste Hore Lafou - Hamdallaye.

D2.2.11 Patrimoine culturel

Constat et craintes

- Pas de sites impactés par le dédoublement du rail dans cette zone.

Impacts identifiés

Mesures d'atténuation proposes

D2.2.12 Cadre de vie et paysage

Constat et craintes

- Pollution de l'air et de l'atmosphère par l'émission de poussière ;
- D'après les populations, la poussière et les bruits causés par les passages des trains seraient compensés par la CBG mais ils n'en profitent pas.

Impacts identifiés

- De nombreux bâtiments sont fissurés et de nombreux autres devraient l'être à leur tour ;
- Le bruit généré par les trains de nuit empêche les riverains de dormir.

Mesures d'atténuation proposées

- Reconstruire les bâtiments fissurés ;
- Les populations souhaitent pouvoir profiter des compensations si elles existent.

Lieu de la consultation	Correrah
Date de la consultation	09/11/2016
Durée	2h 56mn
Localités représentées	Correrah Centre, Kanghali, Kebegna, Madina, Kaweki, Niangata, Tonya, Dakountou, Dabaya, Dabis, Madina Carrefour, Simbaya
Nombre de participants	84 dont 14 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base.
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.3.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- Les localités consultées sont les villages des grands marabouts Djakankés de la Préfecture de Boké. Ils souhaitent l'augmentation de la population pour la prospérité des localités et le développement de l'Islam ;
- Il y a suffisamment de maîtres coraniques dans ces localités pour accueillir les populations.

Impacts identifiés

- Pas de vols enregistrés dans ces localités.

Mesures d'atténuation proposées

- Les participants demandent la formation et l'emploi des jeunes et des femmes.

D2.3.2 *Foncier*

Constat et craintes

- Les populations ne comprennent pas pourquoi le dédoublement du rail est prévu du côté des zones habitées (Madina Carrefour et Correrah Centre) et pas de l'autre côté du rail existant où se trouvent uniquement des zones de culture et des plantations ;
- Le village de Niangata est situé du côté des zones de culture et des plantations, ses habitants (Niangata) se plaignent du fait que les habitants de Correrah Centre demandent au projet de changer l'emplacement du dédoublement (côté opposé) ;
- D'autres localités (Dabaya, Dabiss) dans lesquelles se situe la carrière qui a permis la construction de la première voie ferrée n'ont pas du tout bénéficié de façon positive de l'impact de la CBG ;

- Les localités invitées disent ne pas avoir été compensées adéquatement par la CBG et se sentent lésées.

Impacts identifiés

- Le terrain de football de Correrah sera impacté ainsi que les habitations proches du rail.

Mesures d'atténuation proposées

- Volonté affichée de délocaliser le dédoublement de l'autre côté du rail ;
- Demande de compensation des terres utilisées pour le projet.

D2.3.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- Depuis la mise en place de la première voie foie ferrée (1973), il n'y a pas eu de réelles retombées pour la communauté ;
- Ceux qui subissent les désagréments du passage du train ne sont pas ceux qui bénéficient des compensations ou des investissements infrastructurels.
- D'après la communauté, des taxes de la société minière (CBG) qui se chiffrent annuellement à cinq milliards de francs Guinéens sont versées à la Préfecture de Boké ;
- Les populations se demandent comment est utilisée cette somme.

Mesures d'atténuation proposées

- Les participants estiment que les travaux de dédoublement ne pourront débuter que lorsque Correrah deviendra une sous-préfecture à part entière afin de pouvoir bénéficier d'une partie des taxes versées localement par les sociétés minières.

D2.3.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- Risque d'augmentation des difficultés d'accès aux terres de cultures situées de l'autre côté du rail avec la circulation accrue des trains ;
- A Niangata, l'accès aux zones de culture et à la rivière était difficile durant les travaux de la première voie ferrée.

Impacts identifiés

- Il est difficile d'obtenir des dédommagements pour les animaux domestiques tués par les trains, mainte fois évoqué par la population mais sans résultats ;

- Les champs de riz près du rail constituent les moyens de subsistance de certains ménages, leur destruction entrainera une perte des moyens de subsistance.

Mesures d'atténuation proposées

- Prévoir une compensation des cultures touchées par les travaux à hauteur du préjudice subi.

D2.3.5 *Activités de prélèvement des ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- Les localités situées non loin du fleuve Tinguilinta/Rio Nuñez craignent la pollution de ce cour d'eau.

Impacts identifiés

- Moins d'activités liées à la chasse et à la cueillette ;
- Risque de disparition de l'activité de pêche artisanale.

Mesures d'atténuation proposées

- Construire des caniveaux afin d'éviter le drainage de la boue dans le fleuve Tinguilinta/Rio Nuñez et ainsi limiter pollutions et impacts sur la pêche.

D2.3.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- Les localités impactées par le dédoublement du rail sont déjà impactées par les activités de la SMB ;
- Elles craignent d'autres impacts à venir avec le dédoublement ;
- La canalisation d'eau potable de la SEG passe exactement là où le dédoublement est prévu, les participants craignent que celle-ci soit détruite.

Impacts identifiés

- Le projet minier n'a apporté aucun développement dans ces localités qui ont, elles, fortement contribué à l'essor du secteur minier (Certains villages de la zone ont servi de carrière lors de la construction du chemin de fer dans les années 1970).

Mesures d'atténuation proposées :

- Formations et aides à l'emploi local et durable des jeunes ;
- Construction d'infrastructures de base dans la zone ;
- Clôturer/déplacer le terrain de football de Correrah.

D2.3.7 Santé et sécurité

Constat et craintes

- Les participants évoquent la mort de 4 personnes en raison de collisions avec le train au cours des dernières années ;
- Les participants déplorent le délabrement et le manque d'équipement de l'unique poste de santé du district de Correrah.

Impacts identifiés

- L'augmentation de la fréquence des trains va augmenter les risques d'accident ;
- Beaucoup d'élèves traversent le rail pour se rendre à l'école ;
- Les compensations sont ridicules en cas de décès causé par le train : une mère a reçu deux sacs de riz et cinquante mille francs guinéens suite au décès de son enfant unique.

Mesures d'atténuation proposées

- Réaliser des clôtures le long du rail pour limiter les accidents corporels et du bétail ;
- Construire des passerelles aériennes et des passages à niveau sur les lieux de dédoublement ;
- Les populations demandent l'équipement du poste de santé de Correrah.

D2.3.8 Education

Constat et craintes

- Les écoles se situent de part et d'autre le long du rail, les participants craignent l'augmentation des collisions entre les élèves et les trains.

Impacts identifiés

- L'école de Correrah est proche du rail elle le sera encore d'avantage avec la nouvelle voie, cela risque d'entraîner des pollutions sonores pendant les cours et de dégrader l'environnement éducatif.

Mesures d'atténuation proposées

- Déplacement des écoles situées à proximité du rail.

D2.3.9 Eau Assainissement et autres services

Constat et craintes

- A Correrah centre, il existe 7 forages dont 6 sont hors service ;

- L'accès à l'eau et à l'assainissement sont quasi-inexistants dans les autres localités invitées lors de la consultation.

Impacts identifiés

- Aucun appui de la part de la CBG pour la réhabilitation et l'aménagement des points d'eau ;

Mesures d'atténuation proposées

- Réhabilitation et aménagement de points d'eau (forage, puits amélioré) par le CFB.

D2.3.10

Mobilité, flux et transport

Constat et craintes

- Les travaux de la pose de la première voie ferrée ont séparé un village en deux : Madina Kebenya est devenu Madina d'un côté et Kebenya de l'autre ;
- Accès difficile entre Dabaya et Dakountou en raison de la présence du rail ;
- Les sociétés investissent pour la construction des ponts pour leurs trains mais pas pour les passerelles utilisées pour la circulation des riverains ;
- Le haut remblai installé lors de la pose de la première voie rend difficile la traversée des voies, notamment lorsque les femmes portent des charges lourdes sur la tête comme l'eau de consommation.

Impacts identifiés

- Avec le passage de tous les trains, la traversée des voies va se compliquer et la mobilité sera encore réduite ;
- La CBG n'a pas aménagée de pistes pour faciliter la circulation entre les villages du district de Correrah.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles et de passages à niveau afin de fluidifier la circulation des biens et des personnes de part et d'autre du train ;
- Aménagement et entretien des pistes qui desservent les villages de Correrah ;
- Les participants demandent la construction d'un nouveau pont sur le Rio Nuñez pour rejoindre la ville de Boké.

D2.3.11 Patrimoine culturel

Constat et craintes

- Un cimetière considéré comme sacré se trouve proche du rail (200 mètres) à Correrah ;
- Les participants craignent la destruction de ce cimetière, considéré patrimonial par la communauté Djakanké.

Impacts identifiés

- Les ancêtres y reposent (surtout le fondateur de Correrah), la destruction ou sa délocalisation sont non-négociables.

Mesures d'atténuation proposées

- Ne pas toucher le cimetière.
- NB : Risque de conflit entre les sociétés de construction, le projet minier et la communauté.

D2.3.12 Cadre de vie et paysage

Constat et craintes

- Les bâtiments sont fissurés par le passage des trains de CBG et ce problème va s'accroître avec l'augmentation de la fréquence de passage des trains.

Impacts identifiés

- L'école de Correrah est proche de la voie ferrée elle le sera encore plus avec le passage du dédoublement ;
- Les nuisances sonores émises par les trains empêchent les populations de trouver le sommeil.

Mesures d'atténuation proposées

- Les participants considèrent comme important de prévoir des dédommagements pour la pollution sonore et son impact sur le bien-être des populations.

Lieu de la consultation	Diarabaka
Date de la consultation	08/11/2016
Durée	3h 41mn
Localités représentées	Gadha rail, Ley Rail Yamoro, S.Diarabaka, Diarabaka Kourawoun, S.Madina Bappaya, S.Mohamed Bah, Bingal Foulbhe, S.Tantouloumane, Tantouloumane Bowe, Misside Tantouloumane, Hameau Bingal Landouma, S.Hafia, S.Madina 2
Nombre de participants	66 dont 8 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.4.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- La communauté craint une immigration importante dans la région de Boké.

Impacts identifiés

- Augmentation de la population.

Mesures d'atténuation proposées

- Favoriser leur installation.

D2.4.2 *Foncier*

Constat et craintes

- La zone de consultation n'est pas concernée par le dédoublement.

D2.4.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- GAC avait promis d'engager 40 jeunes des localités de la zone d'étude mais rien n'a été fait. 40 personnes inconnues des villageois ont été engagées à la place ;
- La venue de nouvelles personnes peut entraîner une recrudescence de nouvelles maladies et de comportements à risques (banditisme et vol).

Impacts identifiés

- Aucun jeune de la zone d'étude n'a à ce jour été employé ;

- Augmentation des comportements à risque et des tensions sociales.

Mesures d'atténuation proposées

- Ils souhaitent connaître le processus de recrutement et qui sont les jeunes recrutés ;
- Appuyer les forces de l'ordre.

D2.4.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- Les terres de cultures se situent de l'autre côté du rail.

Impacts identifiés

- Les produits agricoles récoltés de l'autre côté du rail sont transportés sur la tête jusqu'aux villages, parce que les engins roulants n'ont pas accès aux zones de cultures faute de passage à niveau pour véhicule sur le rail, ces difficultés vont s'accroître avec la circulation accrue des trains.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelle et passage à niveau pour faciliter le transport du matériel et des récoltes.

D2.4.5 *Activités de prélèvement de ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- La zone de consultation n'est pas concernée par le dédoublement.

D2.4.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- GAC a commencé à exploiter les plateaux 20 dans Diarabaka et a envoyé des échantillons.

Impacts identifiés

- Des terres de cultures et des potagers ont été impactés sans compensation bien que cela ait été promis ;
- Le dynamitage cause des fissures sur les bâtiments.

Mesures d'atténuation proposées :

- Compenser les terres de culture et de cueillette impactées par les projets miniers sans intermédiaires (Chef secteur, Président de district, Maire de la commune rurale).

D2.4.7 Santé et sécurité

Constat et craintes

- GAC a commencé à exploiter le plateau 20 dans Diarabaka pour l'envoi des échantillons ;
- Les participants craignent que les bâtiments fissurés s'effondrent sur les occupants pendant leur sommeil ;
- Les participants craignent les accidents de la circulation routière. Le passage du train masque en effet le bruit des voitures car la route goudronnée et le rail sont proches (10 mètres environ).

Impacts identifiés

- Nuisance sonore et pollution atmosphérique ;
- Augmentation de la dégradation des bâtiments et des risques d'écroulement.

Mesures d'atténuation proposées

- Arrosage régulier de la mine et des travaux de la construction ;
- Dans la mesure du possible, essayer de réduire le bruit des dynamitages ;
- Mise en place de dos d'ânes ou de ralentisseurs sur la route au niveau des agglomérations.

D2.4.8 Education

Constat et craintes

- L'école se situe de l'autre côté du rail et les élèves traversent quotidiennement les rails.

Impacts identifiés

- Les accidents entre les élèves et les trains sont susceptibles d'augmenter.

Mesures d'atténuation proposées

- Augmenter le nombre d'écoles dans la zone et mettre en place des infrastructures facilitant la traversée des rails pour les élèves.

D2.4.9 Eau Assainissement et autres services

Constat et craintes

- Les riverains partent chercher de l'eau sur le fleuve Tinguilinta situé de l'autre côté du rail et les localités consultées manquent de points d'eau aménagés.

Impacts identifiés

- Augmentation des difficultés d'accès à l'eau potable si la traversée des voies se complique.

Mesures d'atténuation proposées

- Réalisation et aménagement de points d'eau (Forage, puits amélioré).

D2.4.10

Mobilité, flux et transport

Constat et craintes

- Les véhicules des sociétés refusent de prendre les villageois en stop et il n'y a pas beaucoup de transports en commun le long de la route ;
- Pourtant, la communauté est régulièrement conviée à des réunions organisées par ou pour ces sociétés. Les populations sont alors obligées de marcher sur de longues distances pour y assister et arrivent souvent en retard.

Impacts identifiés

- Maintien des difficultés de déplacements.

Mesures d'atténuation proposées

- Mettre en place des moyens de transport en commun pour faciliter la mobilité.

D2.4.11

Patrimoine culturel

Constat et craintes

- Zone de la consultation non-impactée par le dédoublement du rail.

D2.4.12

Cadre de vie et paysage

Constat et craintes

- Zone de la consultation non-impactée par le dédoublement du rail.

Lieu de la consultation	Denken
Date de la consultation	10/11/2016
Durée	1h 41mn
Localités représentées	Denken, Hénéré Saton, Tanéné (Denken)
Nombre de participants	41 dont 2 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	Insuco lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.5.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- C'est une zone rizicole, les populations ne craignent pas l'augmentation de la population car il existe un besoin en main d'œuvre agricole.

Impacts identifiés

- Augmentation de la disponibilité en main d'œuvre pour les travaux agricoles.

Mesures d'atténuation proposées

- Aucune mesure pour bonifier cet effet n'a été identifié.

D2.5.2 *Foncier*

Constat et craintes

- La communauté ignorait qu'il y avait une zone de sécurité et promet de ne plus planter dans cette zone de sécurité, cependant elle risque de perdre des plantations d'anacardier.

Impacts identifiés

- Perte de revenus subséquente à la perte des plantations.

Mesures d'atténuation proposées ;

- Compensation des plantations présentes dans la zone d'emprise du dédoublement ;

D2.5.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- La communauté se déclare contente qu'une réunion publique consultative se tienne avant le début des travaux ;
- Les participants demandent aux consultants de bien vouloir transmettre les informations concernant leurs craintes vis-à-vis du projet aux promoteurs et faire ce qui est le mieux pour les localités.

Mesures d'atténuation proposées

- Les participants tiennent fortement à ce que leurs préoccupations soient prises en compte.

D2.5.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- D'après les participants, il y a beaucoup d'accident de circulation avec le bétail, le dernier remonte au mois d'août 2016, ils craignent donc la disparition totale du cheptel ;
- Perte des plantations d'anacardier sur la zone de dédoublement.

Impacts identifiés

- Perte des revenus liés à ces plantations et des moyens de subsistance (élevage).

Mesures d'atténuation proposées

- Compenser les plantations détruites par les travaux ;
- Appui aux intrants agricoles.

D2.5.5 *Activités de prélèvement de ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- Zone singulièrement rizicole, il n'y a pas d'activités de cueillette aux alentours.

D2.5.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- La zone dispose de main d'œuvre pour le secteur minier, l'emploi est la préoccupation de la jeunesse. Depuis l'installation de la voie ferrée, la communauté a l'impression que ces membres ne sont pas recrutés par le projet et se sent lésée.

Impacts identifiés

- Maintien d'un fort taux de sous-emploi chez les jeunes de la zone de consultation.

Mesures d'atténuation proposées :

- Les populations déclarent préférer la mise en place de formations et de mesures d'aide à l'emploi des jeunes plutôt que des compensations financières pour la perte des anacardières.

D2.5.7 Santé et sécurité

Constat et craintes

- Le village de Tanéné se situe à une vingtaine de mètres du rail ;
- Augmentation des accidents corporels.

Impacts identifiés

- Les accidents vont augmenter avec la circulation accrue des trains.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménager des passerelles pour faciliter la circulation ;

D2.5.8 Education

Constat et craintes

- D'après la communauté, l'école de Denken est proche du rail et n'est pas clôturée ;
- Les habitants craignent les accidents de circulation du train avec les écoliers.

Impacts identifiés

- Augmentation des accidents corporels impliquant des élèves.

Mesures d'atténuation proposées

- Clôturer l'école de Denken.

D2.5.9 Eau Assainissement et autres services

Constat et craintes

- Pas assez de points d'eau, ni de cours d'eau.

Impacts identifiés

- Manque de points d'eau aménagés dans les localités.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménagement de points d'eau (forage, puits amélioré).
- Les participants sollicitent l'électrification de leurs localités avec par exemple des panneaux solaires.

D2.5.10 Mobilité, flux et transport

Constat et craintes

- Avant la pose de la première voie ferrée Tanéné était accessible par véhicule, ce n'est plus le cas aujourd'hui ;

- Tous les champs de Denken se situent de l'autre côté du rail, avec l'augmentation du nombre de trains, la communauté s'inquiète sur sa mobilité.

Impacts identifiés

- Avec plus de train, la mobilité sera vraiment réduite ;

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles et passage à niveau afin de permettre une fluidité normale.

D2.5.11

Patrimoine culturel

Constat et craintes

- Un cimetière Landouma est dans la localité de Denken, il se trouve dans les 200 mètres mais n'est plus utilisé depuis 1970.

Impacts identifiés

- Il se trouve du côté prévu pour le dédoublement.

Mesures d'atténuation proposées

- Délocalisation négociable après consultation avec les notables Landouma de Denken.

D2.5.12

Cadre de vie et paysage

Constat et craintes

- Pollution sonore surtout pour les habitants de Tanéné (Denken) ;
- Tous les habitants de Hénére Saton et de Tanéné ont des bâtiments dont les murs sont fissurés et si le trafic augmente, ces bâtiments risquent de s'effondrer.

Impacts identifiés

- Les bâtiments fissurés seront plus nombreux ;
- Les nuisances sonores vont continuer à perturber le sommeil des habitants.

Mesures d'atténuation proposées

- Reconstruire les bâtiments fissurés.

Lieu de la consultation	Tanéné
Date de la consultation	10/11/2016
Durée	3h 05mn
Localités représentées	Tanéné centre, Kafélé 1,2 et 3, Dakoumouro, Kangenthia, Taitote et Tiankoun Rail
Nombre de participants	81 dont 19 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.6.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- Les populations craignent l'arrivée de chercheurs d'emploi dans leurs localités ;
- Ils redoutent un changement des coutumes et mœurs de la communauté (le non-respect des personnes âgées par exemple) ;
- Ils craignent la perte d'emplois locaux potentiels au profit d'étrangers déjà formés ;
- Ils craignent que les nouveaux arrivants leur transmettent des maladies.

Impacts identifiés

- Augmentation de la délinquance (drogue, alcool, divorce, vol).

Mesures d'atténuation proposées

- La formation et l'emploi des jeunes et des femmes dans les projets à venir.

D2.6.2 *Foncier*

Constat et craintes

- Les habitants de Tanéné et Tait ôte s'inquiètent des dégâts sur les habitations lors de la construction des nouveaux rails, et s'interrogent sur l'avenir de leur communauté installée à côté du rail ;
- Lors de la construction de la première voie ferrée, beaucoup de terres de cultures ont été touchées sans qu'aucune compensation ne soit versée.

Impacts identifiés

- Perte de terres de culture et de lieu d'habitation.

Mesures d'atténuation proposées ;

- Pour les domaines agricoles, ils souhaiteraient être compensé avec de l'argent ;
- Pour les habitations, ils sollicitent la réinstallation.

D2.6.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- Le président de district insiste sur le fait que les réunions soient conduites à Hamdallaye et non à Tanéné ;
- Le président de district a exigé à ce que les déplacements des communautés soient indemnisés en raison de la distance entre le chef-lieu de district et ses localités ;
- L'emploi réservé aux habitants de la zone n'est que temporaire, il faut le rendre permanent.

Impacts identifiés

- Certaines localités sont très loin du chef-lieu de district pour des rencontres communautaires, maintien des difficultés de circulation.

Mesures d'atténuation proposées

- Il est nécessaire que les rencontres se fassent entre localités proches ;
- Il est nécessaire de développer un système d'emploi durable avec les projets miniers.

D2.6.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- En 1973, la CBG a coupé les anacardières le long du rail sans donner de compensation ;
- Les terres de cultures et les zones d'habitations sont souvent situées de part et d'autre du rail ;
- Les villages de Dakoumouro et de Kafélé se plaignent des collisions entre le train et le bétail : ces accidents vont s'aggraver si le trafic ferroviaire augmente.

Impacts identifiés

- Perte des moyens de subsistance : élevage et revenus des plantations d'anacardières.

Mesures d'atténuation proposées

- Financer des projets agricoles permettant de compenser la perte des terres de cultures détruites par les travaux du projet ;

- Aménager des parcs à bétail pour éviter la collision avec le train.

D2.6.5 *Activités de prélèvement de ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- Le bruit fréquent du train a éloigné le gibier pour la chasse ;
- Les participants craignent la pollution des cours d'eau de surface utilisés pour la consommation d'eau et la pêche par les travaux du rail.

Impacts identifiés

- Eloignement des zones de chasse ;
- Baisse des revenus issus de la cueillette.

Mesures d'atténuation proposées

- Appuyer la communauté avec la mise en place d'activités génératrices de revenus.

D2.6.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- Problème d'emploi local a été maintes fois exprimé et n'a jamais été pris en compte ;
- Les emplois profitent aux étrangers et non aux jeunes de la localité ;
- Les localités ont entendu parler de programme de formation des jeunes mis en place par GAC ;
- Les participants craignent qu'il n'y ait pas de dispositif d'accès à l'emploi pour les jeunes formés.

Impacts identifiés

- La population continue à ce pas être employée par la mine.

Mesures d'atténuation proposées :

- Formation des jeunes en adéquation aux besoins des projets miniers ;
- Les localités souhaitent des investissements dans les infrastructures communautaires (eau, santé, éducation, électrification) ;
- Les participants demandent la construction d'une école professionnelle dans la zone pour assurer l'employabilité des jeunes ;
- Mise en place d'un projet d'appui aux groupements et associations des femmes.

D2.6.7 Santé et sécurité

Constat et craintes

- Les enfants longent et/ou traversent le rail pour se rendre à l'école ;
- Les accidents de train ont déjà coûté la vie à des habitants de Kafélé ;
- Les habitants craignent l'augmentation des accidents de train puisque les villages sont implantés de part et d'autre de la voie ferrée.

Impacts identifiés

- L'augmentation du nombre de train va aggraver les nuisances sonores qui perturbent le sommeil des riverains.
- Augmentation du nombre d'accidents.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles pour relier les villages.

D2.6.8 Education

Constat et craintes

- Les localités se situent de part et d'autre le long du rail, les populations craignent les accidents de circulation impliquant des écoliers ;
- L'école communautaire de Kafélé est proche du rail et est en train de s'effondrer à cause des vibrations.

Impacts identifiés

- Augmentation des accidents avec les élèves ;
- Destruction de l'école de Kafélé en raison des vibrations.

Mesures d'atténuation proposées

- Augmenter le nombre d'école dans la zone pour que les élèves n'aient plus à traverser les rails ;
- Reconstruire en dur, les écoles communautaires.

D2.6.9 Eau Assainissement et autres services

Constat et craintes

- Manque de points d'eau aménagés dans les localités consultées ;
- Ils craignent la pollution des cours d'eau qui servent d'eau de consommation pour la communauté.

Impacts identifiés

- Augmentation des difficultés d'accès à l'eau de consommation.

Mesures d'atténuation proposées

- Financement pour l'aménagement de points d'eau (forage, puits amélioré) ;
- Faire des caniveaux pour empêcher la boue drainée par les travaux de polluer les sources et les cours d'eau.

D2.6.10 *Mobilité, flux et transport*

Constat et craintes

- Manque de passages à niveau dans la zone, il n'en existe que deux seulement à Thiankoun Rail et Taïtote ;
- Les femmes de Kafélé et Taïtote s'approvisionnent en eau à la rivière et sont obligées de traverser le rail ;
- La piste pour se rendre à Kafélé a été ouverte par CBG mais n'a jamais été entretenue ;
- Les enfants qui se rendent à l'école ont du mal à franchir le rail situé sur un haut remblai ;
- Certaines localités situées de l'autre côté du rail (Gadha rail, Ley Rail Yamoro) ne sont pas accessibles par véhicule.

Impacts identifiés

- L'augmentation du nombre de train va augmenter la pénibilité des déplacements pour se rendre à l'école, aux champs, au chef-lieu de district.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles et de passages à niveau afin de permettre aux villageois et aux élèves de circuler facilement ;
- Aménagement de points d'eau pour limiter les allers et venus sur le rail.

D2.6.11 *Patrimoine culturel*

Constat et craintes

- A Taïtote, les habitants craignent la destruction du cimetière proche du rail.

Impacts identifiés

- D'après la communauté de Taïtote, le cimetière se trouve dans les 200 mètres.

Mesures d'atténuation proposées

- Le déplacement ou la destruction n'est pas négociable.

D2.6.12 *Cadre de vie et paysage*

Constat et craintes

- La pollution sonore nocturne actuelle est déjà importante avec 10 trains, il est difficile d'imaginer à quel point cela deviendra insupportable si le nombre de train augmente ;

Impacts identifiés

- Dakoumouro se situe entre la rivière et le rail, la communauté s'inquiète pour le déplacement de leur localité ;
- Fissures accrues des bâtiments en cas d'augmentation du trafic ;
- L'environnement nocturne va encore se dégrader avec l'augmentation de la fréquence de passage des trains.

Mesures d'atténuation proposées

- Réinstallation/déplacement des communautés les plus affectées par les nuisances.

Lieu de la consultation	Kolaboui
Date de la consultation	11/11/2016
Durée	3h 05mn
Localités représentées	Kolaboui Centre, Fode Conteah, Kariki Madina, Tamboni ,Mansalia
Nombre de participants	48 dont 3 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	Insuco lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.7.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- En cas d'immigration lié aux chantiers, les participants déclarent ne pas craindre une augmentation de la population ;
- D'après ces derniers, les activités du dédoublement ne risquent pas d'augmenter beaucoup la taille de la population qui est déjà importante.

D2.7.2 *Foncier*

Constat et craintes

- De Fode Conteah à Kolaboui Centre, certaines terres de cultures se trouvent dans la zone d'emprise du projet ;
- Les participants craignent que ces terres soient impactées et qu'il n'y ait pas de compensation, comme lors de la pose de la première voie ferrée ;
- D'après la communauté, certaines habitations seront impactées par le dédoublement (à vérifier avec données de l'étude de base).

Mesures d'atténuation proposées

- Compensation des terres présentes sur la zone d'emprise avec réalisation d'une grille de dédommagement par le projet.

D2.7.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- La communauté de Kariki Madina déclare n'avoir aucun contact avec la CBG, depuis le début de l'exploitation de la bauxite. La Préfecture de Boké n'a bénéficié d'aucun plan/projet de développement financé par la CBG ;

- D'après les participants, les travailleurs de la CBG n'ont peu ou pas de considération pour la communauté locale et ils craignent que cela continue avec les nouveaux arrivants (GAC, COBAD, SMB, AMC) ;
- Les localités de la zone consultées déclarent ne plus faire confiance aux sociétés minières.

Impacts identifiés

- Maintien d'un climat de défiance entre la population et les projets ;
- Augmentation des tensions avec l'augmentation de la circulation des trains.

Mesures d'atténuation proposées

- Les localités tiennent à être consultées dès qu'un projet arrive sur leur territoire ;
- Elles sont conscientes de l'implication de l'état dans les projets miniers et savent qu'elles ne peuvent pas s'y opposer, elles souhaiteraient cependant des compensations justes (au moins à hauteur du préjudice subi).

D2.7.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- De Fode Conteah à Kolaboui Centre, les terres de cultures sont réparties de part et d'autre du rail ;
- Le manque de passages à niveau et d'infrastructures complique l'accès aux terres. Parfois, le rail est sur un haut remblai difficile d'accès, parfois au fonds d'une gorge ;
- La CBG exige déjà que la communauté détruise les plantations d'anacardier situées près du rail. La communauté refuse de le faire ;

Impacts identifiés

- Augmentation des difficultés d'accès aux terres de cultures ;
- Destruction des plantations et des terres lors de la phase de construction.

Mesures d'atténuation proposées

- Compenser les désagréments subis après réalisation d'un inventaire des biens ;

D2.7.5 *Activités de prélèvement des ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- Pas d'impact sur les ressources naturelles de Fode Conteah à Kolaboui ;

D2.7.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- Le grand marché hebdomadaire de Kolaboui Centre se tient tous les dimanches, c'est un marché important dans la zone et de nombreuses personnes des localités environnantes y viennent ;
- Il existe un passage à niveau surveillé à Fode Conteah.

Impacts identifiés

- Les personnes venant de loin auront des difficultés d'accès au marché lorsque le projet CFB sera mis en œuvre et que le trafic aura augmenté. Notamment celles venant de Denken, Kataba ou Boké Centre.

Mesures d'atténuation proposées :

- Dans la mesure du possible aménager un échangeur à l'endroit du passage à niveau de Fode Conteah et développer des infrastructures traversantes.

D2.7.7 *Santé et sécurité*

Constat et craintes

- Les participants déclarent qu'il y a des accidents mortels impliquant motards et automobilistes récurrents au passage à niveau de Kolaboui centre ;
- Un policier a même été fauché par le train sur un passage piéton dans le secteur de remblais à Kolaboui (cas mortel) ;
- Les habitants proches de la gare ferroviaire craignent une augmentation de ces accidents avec la circulation accrue des trains ;
- Il existe de nombreux passages piétons dans la zone de Kolaboui ;
- Seul les passages à niveau de Kolaboui centre et de Fode Conteah sont munis de barrière avec agents de sécurité ;
- Des arrêts imprévus de trains sont fréquents dans la zone de Kolaboui Centre, ce qui empêche alors la population de traverser l'infrastructure ferroviaire pour se rendre soit à la case de santé, à l'école, à la mosquée, au marché etc.

Impacts identifiés

- Augmentation des accidents corporels et des difficultés de circulation.

Mesures d'atténuation proposées

- Faire des clôtures le long du rail pour limiter les accidents ;

- Construire des passerelles aériennes ou des tunnels au niveau des zones de remblais ou lorsque le rail est sous le niveau du sol ;
- Arrêter les arrêts inopinés des trains dans les agglomérations comme Kolaboui !

D2.7.8 Education

Constat et craintes

- De Fode Conteah à Kolaboui, il n'y a pas d'école impactée par le dédoublement ;
- Les élèves sont néanmoins obligés de traverser le rail pour se rendre à l'école.

Impacts identifiés

- Risques d'accidents corporels entre les trains et les élèves.

Mesures d'atténuation proposées

- Construction de passerelles pour les élèves qui traversent quotidiennement le rail.

D2.7.9 Eau Assainissement et autres services

Constat et craintes

- Pas de point de point d'eau impacté au niveau du dédoublement de Kolaboui à Fode Conteah.

D2.7.10 Mobilité, flux et transport

Constat et craintes

- Le grand marché hebdomadaire de Kolaboui centre se tient tous les dimanches ;
- Il existe de nombreux passages piétons dans la zone de Kolaboui ;
- Les arrêts de trains à Kolaboui gênent la circulation des biens et personnes ;
- A Mansalia, d'après le chef secteur une dalle en béton avait été mise en place par la CBG sur le rail pour permettre la traversée des engins motorisés. Cette dalle aurait ensuite été retirée par la CBG ; bloquant ainsi la traversée des engins.

Impacts identifiés

- Augmentation des difficultés de circulation de part et d'autre du rail.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles et/ou tunnel afin de fluidifier le trafic ;

- Clôturer le long du rail à l'image de la gare ferroviaire de Kamsar.

D2.7.11 *Patrimoine culturel*

D2.7.12 *Cadre de vie et paysage*

Constat et craintes

- Bâtiments fissurés par le passage des trains de la CBG ;
- Les nuisances sonores perturbent le sommeil des riverains.

Impacts identifiés

- Le problème des fissures va s'accroître avec l'augmentation de la fréquence de passage des trains.

Mesures d'atténuation proposées

- Prévoir des dédommagements pour la pollution sonore ou des mesures techniques d'atténuation.

Lieu de la consultation	Kamakouloun
Date de la consultation	12/11/2016
Durée	2h 05mn
Localités représentées	Kamakouloun, Dar es Salam, Toubeta, Kastrie, Madina Toubata, Carrefour Kantou, Katomou.
Nombre de participants	34 dont 4 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.8.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- Il y a deux ans que la Société COBAD s'est installée dans la zone de Kamakouloun. Cette dernière est venue pour la construction du port minier et du chemin de fer reliant la voie ferrée de l'ANAIM à leur port ;
- Ces chantiers ont engendré une arrivée d'étrangers dans la zone et ces derniers ont été engagés à la place des jeunes de la zone.

Impacts identifiés

- Maintien d'un sous-emploi important chez les jeunes de la zone.

Mesures d'atténuation proposées

- Les participants demandent la formation et l'emploi des jeunes locaux.

D2.8.2 *Foncier*

Constat et craintes

- D'après les participants, de nombreuses maisons se trouvent dans la zone de dédoublement de Madina Toubata à Kastri (à vérifier dans la SBS) ;
- Des puits traditionnels et des fosses septiques sont déjà détruits par les vibrations engendrées par le passage des trains de la CBG, les participants craignent l'amplification de ces dégâts lors de la mise en œuvre du projet.

Mesures d'atténuation proposées ;

- Reconstruire/compenser ces dégâts engendrés avant le début des travaux du Projet ;
- Les participants souhaitent en guise de dédommagement des dégâts déjà subit et à venir une reconstruction des bâtiments abimés et de

ceux qui seront détruit avant le début des travaux. De préférence près des terres de cultures situées de l'autre côté du rail ;

- En ce qui concerne le dédommagement des terres, ils souhaitent recevoir de l'argent sans passer par les autorités.

D2.8.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- La communauté se déclare impuissante face au gouvernement qui approuve ces genres de projet.

Mesures d'atténuation proposées

- Ils souhaitent que leurs préoccupations soient fidèlement transmises aux décideurs.

D2.8.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- La poussière de la bauxite dans les wagons non couverts gêne la croissance des plantes le long du rail ;
- Les petits ruminants sont souvent sujets à des accidents ;
- Les principales terres de culture se trouvant du côté opposé du dédoublement sont déjà utilisées comme carrière pour matériaux de construction par La CBG, les participants craignent une augmentation des difficultés d'accès aux terres situées de l'autre côté du rail.

Impacts identifiés

- Raréfaction des terres de culture ;
- Augmentation des difficultés d'accès aux terres.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménagement de passerelles ou de passages à niveau ;
- Indemniser les terres de cultures qui longent le rail.

D2.8.5 *Activités de prélèvement de ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

Constat et craintes

- La pollution sonore affecte les animaux sauvages qui se font de plus en plus rare dans les environs.

Impacts identifiés

- Les chasseurs partent chasser loin du rail.

Mesures d'atténuation proposées

- Appuyer la communauté dans la mise en place d'activités génératrices de revenus.

D2.8.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- Certains villages se situent à plus de 5 kilomètres de la route goudronnée, leurs habitants sont obligés de marcher longtemps avec de lourdes charges sur la tête pour rallier les marchés hebdomadaires de Kiaye et Filima dans Kamsar Centre afin d'écouler leurs produits.

Impacts identifiés

- Augmentation des difficultés d'accès aux marchés.

Mesures d'atténuation proposées :

- Réhabiliter l'ancienne route qui quittait Kamsar pour Boké ;
- Augmenter le nombre de passages à niveau dans la zone.

D2.8.7 *Santé et sécurité*

Constat et craintes

- A Kamakouloun (Sekoubaya) un homme a perdu sa fille qui se rendait à la plantation familiale lors d'une collision avec le train. Il n'a pas reçu de dédommagements ;
- A Kastri, le train a fauché un jeune il y a deux semaines. Le jeune n'est pas mort mais la famille n'a pas bénéficié d'assistance satisfaisante de la part de la CBG ;
- Il y a eu un déraillement à Madina Toubata, les dégâts causés n'ont toujours pas été réparés, un puits qui servait beaucoup à la communauté n'est plus accessible depuis l'évènement.

Impacts identifiés

- Augmentation des accidents corporels et maintien de dédommagements insuffisants.

Mesures d'atténuation proposées

- La CBG doit faire face à ses responsabilités et prendre des mesures conséquentes quand ce type d'évènement arrive.

D2.8.8 *Education*

Constat et craintes

- A Kamakouloun ainsi qu'à Madina Toubata, les écoles sont proches du rail, les participants craignent les accidents de circulation impliquant des écoliers ;

- La pollution sonore gêne la compréhension entre le maître et ses élèves.

Impacts identifiés

- Augmentation des accidents corporels impliquant des élèves ;
- Baisse de la qualité de l'environnement éducatif.

Mesures d'atténuation proposées

- Augmenter le nombre d'écoles dans la zone ;
- Délocaliser et mettre en place une clôture le long du rail.

D2.8.9 Eau Assainissement et autres services

Constat et craintes

- Les vibrations causées par le passage des trains font s'écrouler de nombreux puits traditionnels ;
- A Kamakouloun les femmes se plaignent du tarissement des points d'eau en saison sèche ce qui du coup provoque une cohue pour obtenir une eau insalubre et en petite quantité au niveau des marigots. Il existe dans la localité des puits à motricité humaine mais qui sont hors service.

Impacts identifiés

- Maintien des difficultés d'accès à l'eau potable.

Mesures d'atténuation proposées

- Financement pour l'aménagement de points d'eau (Forage, puits amélioré) et réparation des puits à motricité humaine.

D2.8.10 Mobilité, flux et transport

Constat et craintes

- Certaines zones de cultures de Madina Toubata à Kamakouloun sont de part et d'autre du rail ;
- A Madina Toubata certains élèves viennent de l'autre côté du rail pour l'école.

Impacts identifiés

- L'augmentation du nombre de trains va retarder les activités et gêner la traversée des biens et des personnes.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de passerelles et de passages à niveau afin de permettre une circulation entre les villages et le déplacement des élèves.

D2.8.11 Patrimoine culturel

Constat et craintes

- A Kamakouloun il y a un cimetière situé à environ une dizaine de mètres du rail (à vérifier dans SBS);
- La résidence du génie Kanala à Kamakouloun aussi sera impactée par le projet (à vérifier dans la SBS).

Impacts identifiés

- Destruction potentielle de ces lieux.

Mesures d'atténuation proposées

- Rencontrer les personnes ressources pour en débattre (Oumou Camara Tel : 626652351).

D2.8.12 Cadre de vie et paysage

Constat et craintes

- Pollution sonore nocturne déjà importante avec 10 trains, cela deviendra insupportable avec plus ;
- Manque de synchronisation entre l'imam et fidèles lors des prières de Vendredi ainsi que les prières funéraires lors des décès suite au bruit que fait le train ;
- Fissure accrue des bâtiments en cas d'augmentation du trafic ;
- Pollution et maladies respiratoires dues à la poussière.

Impacts identifiés

- Augmentation de ces désagréments liés au trafic.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place de structures sanitaires ;
- Procéder au transport de la bauxite avec des wagons fermés hermétiquement pour éviter l'émission de poussières.

Lieu de la consultation	Diassia
Date de la consultation	14/11/2016
Durée	2h 15mn
Localités représentées	Diassia, Danayah, Segueya, Segeuyah Sini, Kiaye, Hamadallaye, Hafia, Diendien Boure
Nombre de participants	64 dont 4 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.9.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- La zone située de Kondeyireh à Kiaye n'est pas une zone de dédoublement ;
- Les participants ne craignent aucune augmentation de la population.

D2.9.2 *Foncier*

D2.9.3 *Pouvoir, gouvernance et société civile*

Constat et craintes

- Les habitants de Kamsar et de Sangarédi ont obtenu l'accès aux infrastructures de base depuis l'arrivée de la CBG alors que les participants déclarent n'avoir rien reçus ;
- Les participants déclarent qu'il faut faire valoir ses droits auprès de la CBG maintenant, avant que deux autres sociétés ne commencent à traverser leurs localités ;
- D'après les participants, des compensations aux bruits et à la poussière seraient versées chaque année mais eux ne touchent rien ;
- IL y a un sentiment de colère envers la CBG et des dirigeants et des autorités régionales.

Impacts identifiés

- Augmentation des tensions sociales.

Mesures d'atténuation proposées

- Transmission de leurs préoccupations mot pour mot à qui de droit.

D2.9.4 *Agriculture et élevage*

Constat et craintes

- De Kondeyireh à Kiaye ils ne sont pas impactés par le dédoublement ;
- Les habitants des villages proches du rail possèdent des petits ruminants qui sont souvent écrasés par les trains de la CBG ;
- La poussière émise lors des passages des trains diminue le rendement des plantes.

Mesures d'atténuation proposées

- Clôturer le rail pour éviter la divagation des animaux.

D2.9.5 *Activités de prélèvement de ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)*

D2.9.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- Le mardi est le jour du marché hebdomadaire de Kiaye Centre ;
- Les participants craignent que la circulation des biens, des personnes et des véhicules soit affectée avec l'augmentation du trafic des trains ;
- Le passage à niveau de Kiaye Centre ne possède pas de barrière de sécurité et d'agent de sécurité.

Impacts identifiés

- Risque d'accidents de la circulation ;
- Difficultés de circulation.

Mesures d'atténuation proposées

- Mettre en place une barrière de sécurité avec un agent de sécurité et une passerelle pour les piétons.

D2.9.7 *Santé et sécurité*

Constat et craintes

- Le rail n'est pas très loin de la route goudronnée et des habitations ;
- Les enfants et les animaux traversent les rails. Les risques d'accident avec la présence de CBG vont croître avec l'augmentation des passages de trains.

Impacts identifiés

- Augmentation des accidents corporels.

Mesures d'atténuation proposées

- Clôturer le rail pour limiter ces risques ;
- Aménager des passages au niveau de cette clôture.

D2.9.8 *Education*

Constat et craintes

- Une école primaire privée est située de l'autre côté du rail à Yen Yen Bouré et les enfants traversent quotidiennement le rail pour s'y rendre.

Impacts identifiés

- La circulation accrue des trains augmentera le risque d'accidents avec les trains vu l'âge des élèves.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménager une passerelle au niveau de l'école.

D2.9.9 *Eau Assainissement et autres services*

Constat et craintes

- Les femmes de Diassia, Segueya et Segueya Sini traversent le rail pour aller chercher de l'eau ;
- Les puits traditionnels s'effondrent à cause des vibrations provoquées par le passage du train.

Impacts identifiés

- Risques d'accidents accrues en lien l'augmentation du nombre de trains ;
- Augmentation des difficultés et pénibilité pour l'accès à l'eau.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménager ou financer la mise en place de forages dans chacune des localités concernées par le Projet.

D2.9.10 *Mobilité, flux et transport*

Constat et craintes

- Le nombre de passage à niveaux dans ces localités n'est pas suffisant et ces derniers ne sont pas sécurisés ;
- L'ancienne route qui mène à Kamsar en quittant Boké traverse le district de Diassia. Les participants déclarent devoir aller loin pour accéder au passage à niveaux.

Impacts identifiés

- Augmentation des difficultés pour se rendre de part et d'autre de la route.

Mesures d'atténuation proposées

- Aménager au minimum 2 passages à niveau dans chaque localité de Kondeyire à Kiaye ;
- La communauté sollicite la réhabilitation de l'ancienne route menant de Kamsar à Boké.

D2.9.11 *Patrimoine culturel*

Constat et craintes

- Pas de sites patrimoniaux impactés.

D2.9.12 *Cadre de vie et paysage*

Constat et craintes

- Augmentation des vibrations et de la pollution sonore.

Impacts identifiés

- Fissure ou destruction des habitations.

Mesures d'atténuation proposées

- Mise en place ou financement des structures sanitaires ;
- Réaliser le transport de la bauxite avec des wagons bâchés ;
- Les personnes dont les infrastructures sont endommagées souhaitent que leurs biens soient inventoriés et dédommagés de façon directe sans passer par les autorités locales.

Lieu de la consultation	Kamsar centre
Date de la consultation	15/11/2016
Durée	2h 55mn
Localités représentées	Madina Borboff, Kayinguissa, Filima, Kassongony, Kamsar centre
Nombre de participants	26 dont 2 femmes
Niveau d'information sur le projet	Bien informés
Sources d'information des participants	INSUCO lors de l'étude de cadrage et de l'étude socio-économique de base
Connaissances sur la bauxite	Bien informés

D2.10.1 *Démographie et dynamiques sociales*

Constat et craintes

- Kamsar est une ville très peuplée, la population va croître avec le démarrage des nouveaux projets.

Impacts identifiés

- L'arrivée de nouveaux migrants ne devrait pas avoir d'impacts sur la ville.

Mesures d'atténuation proposées

- Il y a besoin de délocaliser les infrastructures publiques pour désengorger l'agglomération.

D2.10.2 *Foncier*

Constat et craintes

- A l'heure actuelle, les alentours du rail sont densément construits, la construction des voies de dédoublement entraînera le déplacement de nombreuses infrastructures et de plusieurs habitations (vérifier SBS) ;
- D'après un ancien conducteur de train de la CBG présent pendant la rencontre, une bande vierge de 50 mètres serait une distance de sécurité plus appropriée que les 25 mètres actuellement prévus par le projet ;
- Les habitants de Dapras dans Kamsar centre se plaignent du manque de communication par rapport à l'endroit de leur relocalisation, étant donné que le plan de réinstallation mise en œuvre par GAC a démarré ;
- Ces derniers craignent que les lieux de réinstallation ne soient pas aussi bien que les lieux de départ : difficultés de transport, éloignement par rapport au centre-ville et des infrastructures publiques, enclavement etc.

Impacts identifiés

- Perte de terres.

Mesures d'atténuation proposées ;

- Tous les biens des personnes impactées devraient être inventoriés avant le démarrage des travaux ;
- Les compensations financières doivent être distribuées avant le début des travaux à des tarifs actualisés qui correspondent au coût de la vie actuelle ;
- Prévoir la mise en place d'un système de transport en commun si les réinstallations se font loin du centre-ville.

D2.10.3 Pouvoir, gouvernance et société civile

Constat et craintes

- Les élus locaux sont en première ligne pour calmer les nombreuses tensions sociales à Kamsar ;
- Ces élus ne seront pas en mesure de canaliser les soulèvements populaires en cas de problèmes lors de la phase de construction ;
- Les sociétés minières font appel aux élus en cas de problèmes dans la ville mais ne les implique pas dans des projets de développement.

Impacts identifiés

- Baisse de légitimité des élus locaux.

Mesures d'atténuation proposées

- Les sociétés minières doivent privilégier le contact avec les élus locaux (secteur, district ou quartier) quand il y a des problèmes de communication.

D2.10.4 Agriculture et élevage

Constat et craintes

- L'activité principale est la pêche et le petit commerce dans les quartiers alors que l'agriculture et l'élevage sont faiblement pratiqués.

D2.10.5 Activités de prélèvement de ressources naturelles (pêche, chasse, cueillette, bois etc.)

Constat et craintes

- A Dapress dans Kamsar Centre il existe de nombreux débarcadères pour la pêche traditionnelle ;
- Le port traditionnel de Dapress situé dans la zone de dédoublement sera détruit par la construction du port minier de GAC ;

- En ce qui concerne la pose de la nouvelle voie, l'impact sera minime car les habitants seront déjà relocalisés par GAC.

D2.10.6 *Autres secteurs d'activités (commerces, mines...)*

Constat et craintes :

- Disponibilité de main d'œuvre dans les quartiers de la ville ;
- En raison du fort taux de chômage, l'emploi est la préoccupation de la jeunesse ;
- Les personnes affectées par les projets miniers sont censées être prioritaires pour l'accès à l'emploi, mais il ne s'agit que de promesses, dans les faits se sont des personnes extérieures qui accèdent à l'emploi ;
- Les locaux, en raison de leur faible niveau de formation ont très peu de chances d'être pris.

Impacts identifiés

- Maintien d'un fort taux de chômage chez la population locale.

Mesures d'atténuation proposées :

- L'implication des élus locaux au plus petit échelon (secteur, quartier, district) pour la Formation et l'emploi des jeunes et le besoin en main d'œuvre qualifiée et non qualifiée.

D2.10.7 *Santé et sécurité*

Constat et craintes

- Le besoin d'approvisionnement en eau potable dans les quartiers pousse les habitants à traverser le rail quotidiennement ;
- Les participants craignent aussi les accidents ferroviaires impliquant les enfants qui se rendent à l'école ;
- Les voleurs profitent des passages des trains pour passer à l'acte ;
- Le bruit et les vibrations du train posent de véritables problèmes de sécurité des bâtiments et de qualité du sommeil.

Impacts identifiés

- Augmentation des larcins ;
- Augmentation des accidents corporels.

Mesures d'atténuation proposées

- La construction d'un tunnel n'est pas envisageable d'un point de vue technique et financier, la population considère que l'investissement des sociétés minières dans les infrastructures publiques (route, sante, eau,

électricité, maisons des jeunes, mosquées etc.) est une juste compensation pour le préjudice subi par la présence du Projet.

D2.10.8 *Education*

Constat et craintes

- De Madina Borboff à Kamsar centre certaines écoles se trouvent dans le corridor de 200 mètres de part et d'autre du rail (à vérifier dans la SBS) ;
- Le bruit du train empêche toute compréhension pendant les périodes de cours ;
- Les participants craignent les accidents de circulation du train avec les écoliers.

Impacts identifiés

- Dégradation plus importante de l'environnement éducatif ;
- Augmentation du nombre d'accidents corporels.

Mesures d'atténuation proposées

- Clôturer le long du rail au niveau des zones fortement peuplées et à proximité des bâtiments publics et plus spécifiquement des écoles afin d'éviter les accidents.

D2.10.9 *Eau Assainissement et autres services*

Constat et craintes

- L'eau des forages dans la ville de Kamsar est impropre à la consommation (Salinité de l'eau);
- L'eau est indisponible une partie de la journée au niveau des robinets publiques.

Impacts identifiés

- Baisse de la disponibilité en eau en cas d'augmentation de la population.

Mesures d'atténuation proposées

- Les participants sollicitent le branchement au réseau d'adduction en eau potable qui désert la cité CBG.

D2.10.10 *Mobilité, flux et transport*

Constat et craintes

- Kamsar est une ville très embouteillée pendant les heures de pointe ;
- La construction des passerelles telle que prévue par la CBG a effectivement débutée, on en trouve 9 entre le PK 0 et le PK9 ;

- Les habitants craignent que ces passerelles ne soient pas viables sur le long terme car elle ne couvre que la voie ferrée existante ;
- De plus, ces passerelles ne semblent pas adaptées aux personnes âgées, aux handicapés et à ceux portants des lourdes charges sur la tête.

Impacts identifiés

- Vu que les infrastructures de base se trouvent de part et d'autre du rail, l'accès à ces dernières sera difficile ;
- Baisse de la mobilité avec la circulation accrue des trains.

Mesures d'atténuation proposées

- Clôturer le rail ;
- Si le rail doit être clôturé il faudra prévoir des passages piétons à plusieurs endroits dans tous les secteurs de Madina Borboff à Kamsar centre ;
- En prévision de la démographie grandissante il serait mieux de faire en sorte que les passerelles enjambent les deux voies ;
- Il est indispensable de préserver ou déplacer la piste qui longe le rail du côté dédoublement depuis Kamsar centre jusqu'au PK9 ;
- L'entretien et la construction de nouvelles routes et pistes dans les quartiers périphériques de Kamsar devaient être considérés comme une juste compensation qui bénéficient à toute la population en contrepartie des impacts négatifs générés par les projets miniers ;
- La population est unanime sur le fait de prendre un corridor de 50 mètre au lieu de 25 initialement prévu pour des mesures de sécurité au lieu de revenir quelques temps après pour relocaliser les gens ;
- La passerelle qui se trouve au niveau du marché de Sahara dans Kamsar centre devrait surplomber la route goudronnée ainsi que la gare routière pour permettre un libre accès au marché.

D2.10.11 *Patrimoine culturel*

Constat et craintes

- Seul le cimetière de Kayenguissa se trouve dans le corridor coté doublement.

Impacts identifiés

- Destruction du cimetière.

Mesures d'atténuation proposées

- En discuter avec les notables de Kayenguissa.

D2.10.12 *Cadre de vie et paysage*

Constat et craintes

- Pollution sonore et environnementale de Madina Borboff à Kamsar centre ;
- Actuellement, il n'y a qu'un centre culturel situé dans la cité ;
- De nombreux bâtiments fissurés risquent de s'écrouler ;
- Les réunions, cours scolaire, prière du vendredi, sommeil des habitants sont perturbés à cause du bruit des trains ;
- La majeure partie des habitants de ces localités souffrent de sinusite due à la poussière.

Impacts identifiés

- Aggravation de tous les facteurs cités précédemment.

Mesures d'atténuation proposées

- Les participants sollicitent de nouvelles infrastructures culturelles ;
- Inventorier les bâtiments impactés et les compenser sans intermédiaire avant le démarrage des travaux ;
- Relocaliser les infrastructures publiques qui seront détruites.