International Journal of Advanced Multidisciplinary Research
ISSN: 3139-3918 (Print), ISSN: 2393-8870 (Online)
www.ijarm.com
(A Peer Reviewed, Referred, Indexed and Open Access Journal)
DOI: 10.22192/ijamr Volume 13, Issue 10-2026

Article de Recherche

DOI: http://dx.doi.org/10.22192/ijamr.2026.13.10.003

Impacts environnementaux et sociaux du projet de construction de la route de transport de minerais de Bantanko Nord dans la commune rurale de Kéniéba dans la région de Kayes au Mali

Dr Youssouf GUINDO
Ecole Normale Supérieure de Bamako (ENSup)

Mots-clés :

étude d'impact environnemental et social ;
route minière ;
impacts sociaux ;
plan de gestion environnementale et sociale ;
Kéniéba.

Résumé

Dans le cercle de Kéniéba, l'extension des activités aurifères passe par de nouvelles infrastructures. Parmi elles figure une route de 13,5 km destinée à acheminer le minerai du gisement de Bantako Nord vers l'usine de la mine de Fekola. Cet article examine les impacts environnementaux et sociaux attendus de ce projet et les mesures prévues pour les gérer. Nous avons croisé l'étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet, les textes applicables, des observations de terrain, un questionnaire administré en novembre 2025 à 40 riverains choisis de façon raisonnée et des entretiens avec trois personnes ressources. D'après l'EIES, aucun impact négatif majeur n'est attendu : les effets sur l'air, les sols, l'eau, la flore et la faune sont jugés modérés et deviendraient mineurs une fois les mesures d'atténuation appliquées. Les riverains partagent en grande partie ce diagnostic : 65 % n'anticipent aucun dommage irréversible et 70 % aucun changement notable de la qualité de l'air, mais 60 % s'attendent à ce que la flore soit touchée. Tous jugent le projet bénéfique, surtout pour l'emploi et le désenclavement, et tous demandent que les jeunes soient recrutés en priorité. Un quart des enquêtés exploitent l'emprise pour le pâturage ou l'agriculture. Ces résultats montrent un projet largement accepté, mais ils laissent dans l'ombre deux enjeux : le passage de la route dans l'habitat de chimpanzés et le poids des attentes d'emploi. Un suivi indépendant et une compensation équitable des usagers de l'emprise conditionnent la réussite du projet.

Abstract

In the Kéniéba area of western Mali, the expansion of gold mining requires new infrastructure, including a 13.5 km road to carry ore from the Bantako Nord deposit to the processing plant of the Fekola mine. This article examines the environmental and social impacts expected from the project and the measures planned to manage them. We combined the project's environmental and social impact assessment (ESIA), applicable regulations, field observations, a questionnaire administered in November 2025 to 40 purposively selected residents, and interviews with three key informants. According to the ESIA, no major negative impact is expected: effects on air, soil, water, flora and fauna are rated moderate and would become minor once mitigation measures are applied. Residents largely share this view: 65% expect no irreversible damage and 70% no noticeable change in air quality, but 60% expect vegetation to be affected. All respondents consider the project beneficial, mainly for jobs and improved access, and all ask that young people be hired first. A quarter of respondents use the right-of-way for grazing or farming. These findings point to a widely accepted project, but they leave two issues in the shadow: the road's passage through chimpanzee habitat and the weight of employment expectations. Independent monitoring and fair compensation for users of the right-of-way are conditions for the project's success.

Keywords:

environmental and social impact assessment;
mining road;
social impacts;
environmental and social management plan;
Kéniéba.

1. Introduction

L'or tient une place centrale dans l'économie malienne, et une grande partie de la production vient de la région de Kayes, à l'ouest du pays. Une mine ne se limite pas à une fosse et à une usine. Elle a besoin de routes, de lignes électriques, de pistes d'accès, qui étendent son empreinte bien au-delà du gisement. Edwards et al. (2014) soulignent qu'en Afrique ces infrastructures associées, routes et voies ferrées notamment, étendent les effets de l'activité minière sur l'environnement bien au-delà des sites d'extraction.

Les routes, en particulier, ont des effets bien documentés. Forman et Alexander (1998) ont décrit leurs principales conséquences écologiques : destruction de la végétation sur l'emprise, fragmentation des habitats, mortalité de la faune par collision, modification des écoulements et diffusion de poussières. Laurance et al. (2009) ajoutent qu'en milieu tropical, une route ouvre aussi l'accès à des zones jusque-là peu fréquentées, ce qui favorise le défrichement et la chasse. Sur le plan humain, la poussière soulevée par le trafic est un facteur reconnu de maladies respiratoires (Khan et Strand, 2018).

L'évaluation environnementale est l'outil prévu pour anticiper ces effets. Au Mali, le décret n° 2018-0991/P-RM du 31 décembre 2018 impose une étude d'impact environnemental et social (EIES) aux projets miniers et de transport, et subordonne le début des travaux à l'obtention d'un permis environnemental (République du Mali, 2018). L'arrêté interministériel n° 2013-0256 du 29 janvier 2013 organise la consultation publique en trois étapes (République du Mali, 2013). L'EIES débouche sur un plan de gestion environnementale et sociale (PGES), qui précise les mesures d'atténuation et de compensation ainsi que les modalités de suivi.

La littérature invite pourtant à ne pas s'en tenir au document. Arts et al. (2001) rappellent que la valeur d'une évaluation se joue dans le suivi, après la délivrance du permis. Kamijo (2022) montre que, dans les pays en développement, le suivi et le contrôle de l'application des mesures restent les maillons faibles. Glucker et al. (2013) soulignent que la participation du public améliore la qualité des décisions, à condition d'être réelle.

L'acceptation d'un projet minier par les populations, enfin, n'est jamais acquise une fois pour toutes. Owen et Kemp (2013) la décrivent comme une relation qui se construit et peut se défaire selon la façon dont les promesses sont tenues.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de route de transport de minerais de Bantako Nord, dans la commune rurale de Kéniéba. Nous cherchons à répondre à trois questions : quels impacts environnementaux le projet risque-t-il de produire ? Quels effets aura-t-il sur les populations riveraines ? Les mesures prévues sont-elles à la hauteur de ces impacts ? Trois hypothèses guident l'analyse. La première est que les travaux auront des impacts négatifs majeurs sur l'air, l'eau, les sols et la faune. La deuxième est que le projet entraînera des pertes de terres et des effets sur la santé, tout en créant des emplois. La troisième est que les mesures d'atténuation et de compensation du PGES permettront de gérer ces impacts.

2. Méthodologie

2.1. Zone d'étude et projet

Le permis de Bantako Nord se trouve au sud-ouest du Mali, au sud de la commune rurale de Kéniéba, à 45 km de la route du Millénium. On y accède depuis Bamako par Kati et Kita, sur environ 430 km, puis par une piste de 45 km. La zone appartient à la vallée de la Falémé : un relief de plateaux latéritiques, de buttes et de glacis, entre 115 et 160 m d'altitude. Le climat est soudanien, avec une saison des pluies de juin à septembre. Les villages les plus proches sont notamment Dioulafoundou Bada, Menankoto, Tintiba, Gonou, Brema et Gamaye. La commune rurale de Kéniéba comptait environ 35 659 habitants en 2022, qui vivent de l'agriculture, de l'élevage, du commerce, de la pêche, de la chasse et de l'orpaillage.

L'état initial réalisé pour l'EIES a recensé 50 espèces végétales réparties en 23 familles, avec en moyenne 338 pieds par hectare sur les 17,5 ha inventoriés. Cinq espèces sont intégralement protégées et cinq partiellement. La faune comprend des mammifères, des reptiles, des batraciens et des oiseaux, dont le vervet, le guib harnaché, le varan et le francolin commun. La carte du projet fait aussi apparaître un habitat de chimpanzés au sud de la zone (figure 1).

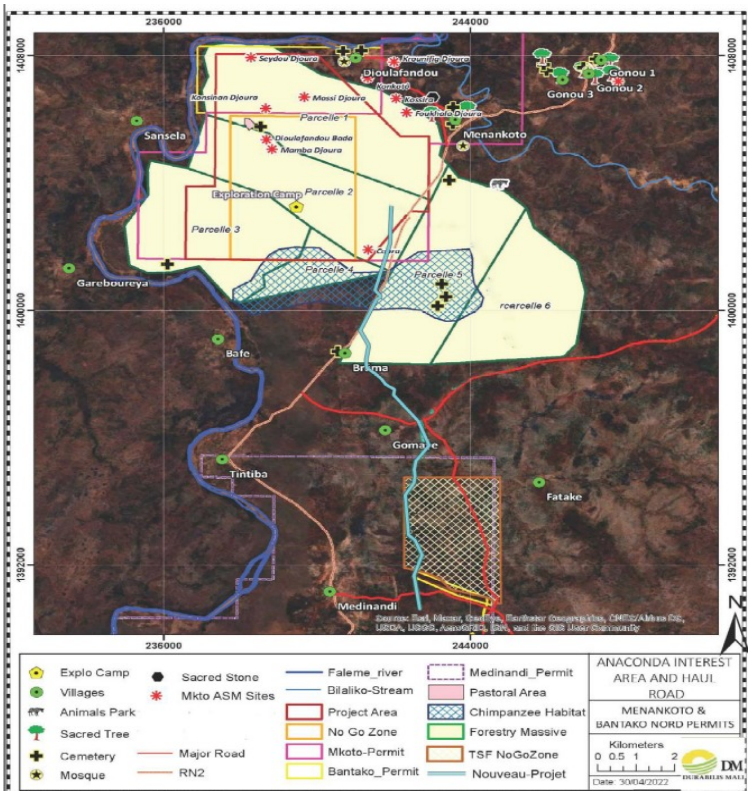


Figure 1 : Localisation du projet de route de transport de minerais de Bantako Nord, avec l'habitat des chimpanzés et les sites d'orpaillage. Source : Durabilis Mali, 2022.

Le projet consiste à relier le gisement de Bantako Nord à l'usine de la mine de Fekola, située à environ 13 km au sud, par une route de 13,5 km et de 15 m de large. Elle sera empruntée par des camions de 36 tonnes de charge utile. Sur 6,5 km, une voie parallèle de 6 m sera réservée au public. Le tracé évite le hameau de Brema pour limiter le bruit et traverse la route nationale 2 au sud de l'habitat central des chimpanzés, loin des nids connus. Des tunnels, des passages inférieurs et des clôtures doivent permettre aux animaux de franchir la route. Les travaux devraient durer six mois et débuter par le défrichement de l'emprise ; les ménages affectés seront indemnisés.

2.2. Collecte des données

Nous avons combiné quatre sources.

La **revue documentaire** a porté sur l'EIES du projet, réalisée par le cabinet Durabilis Mali en 2022, sur les textes nationaux relatifs à l'environnement et sur la littérature scientifique.

Le **questionnaire** a été administré du 14 au 20 novembre 2025 à 40 riverains du site, choisis de façon raisonnée. Il portait sur leur profil, leur perception des impacts du projet sur l'environnement et la société, et leurs attentes vis-à-vis des mesures de gestion.

Les **entretiens semi-directifs** ont été menés avec trois personnes ressources : un environnementaliste du bureau chargé de l'EIES et du suivi, un agent chargé du contrôle des pollutions et des nuisances et un agent chargé des déchets solides, tous deux à la Direction régionale de l'assainissement et du contrôle des pollutions et des nuisances (DRACPN) de Kayes.

L'**observation directe** du site et de ses abords a complété ces informations.

2.3. Traitement et analyse

Les questionnaires ont été dépouillés manuellement puis traités sous Microsoft Excel, sous forme d'effectifs et de pourcentages. Les entretiens ont fait l'objet d'une analyse thématique. Nous avons ensuite confronté trois lectures du projet : celle de l'EIES, celle des riverains et celle des personnes ressources.

2.4. Limites

Avec 40 personnes choisies de façon raisonnée, l'échantillon ne représente pas l'ensemble de la population riveraine. Beaucoup de personnes ont refusé de répondre, certaines par crainte que leurs propos soient utilisés contre elles, et la barrière de la langue a demandé de longues explications. Les impacts étudiés sont des impacts attendus : la route n'étant pas encore en service, les réponses expriment des anticipations et non des effets constatés. Enfin, l'étude a été réalisée dans le cadre d'un stage au département environnement de la société minière, ce qui a pu orienter certaines réponses.

3. Résultats

3.1. Profil des enquêtés

Les personnes interrogées sont surtout des hommes (70 %) et des jeunes adultes, 30 % ayant entre 20 et 30 ans. La majorité n'a pas été scolarisée. L'orpaillage est l'activité la plus représentée (35 %), devant l'agriculture et le commerce (tableau 1).

Tableau 1 : Profil des enquêtés (N = 40)

Caractéristique	Modalité	Effectif	%
Sexe	Hommes	28	70
	Femmes	12	30
Total		**40**	**100**
Âge	20 à 30 ans	12	30
	31 à 40 ans	8	20
	41 à 50 ans	6	15
	51 à 60 ans	8	20
	Plus de 60 ans	6	15
Total		**40**	**100**
Activité	Orpailleur	14	35
	Agriculteur	8	20
	Commerçant	8	20
	Ménagère	6	15
	Éleveur	4	10
Total		**40**	**100**
Niveau d'instruction	Non scolarisé	25	62,5
	Fondamental	14	35
	Supérieur	1	2,5
Total		**40**	**100**

Source : enquête de terrain, 2025.

3.2. Impacts environnementaux attendus

Selon l'EIES, aucun impact négatif d'importance majeure n'est attendu, quelle que soit la phase du projet (tableau 2). Pendant les travaux, les effets les plus sensibles concernent l'air, avec le brûlage de végétaux et la poussière, le paysage, les sols, les eaux de surface et souterraines, la flore et la petite faune. Tous sont jugés d'importance modérée. En exploitation, le trafic des camions deviendra la principale source de poussière, de gaz d'échappement et de bruit.

Tableau 2 : Principaux impacts environnementaux identifiés par l'EIES

Phase	Composante	Nature de l'impact	Importance avant et après atténuation
Travaux	Air	Poussières, brûlage de végétaux	Modérée, puis négligeable
Travaux	Sols et eaux	Contamination, modification des écoulements	Modérée, puis négligeable
Travaux	Paysage	Déboisement de l'emprise	Modérée, puis négligeable
Travaux	Flore et petite faune	Pieds abattus, habitats perturbés	Modérée, puis mineure à négligeable
Exploitation	Air et ambiance sonore	Poussières, gaz d'échappement, bruit du trafic	Réduite par les mesures du PGES
Exploitation	Flore et faune	Perturbations liées au trafic	Réduite par les mesures du PGES
Fermeture	Air, sols, déchets	Poussières de démantèlement, érosion, déchets	Non précisée

Source : Durabilis Mali, 2022.

Les riverains partagent en grande partie ce diagnostic (figure 2). Pour 65 % d'entre eux, le projet ne causera pas de dommage irréversible. Sept sur dix n'attendent pas de changement notable de la qualité de l'air ; les autres évoquent la poussière des travaux. Une majorité pense que l'eau ne sera pas touchée (55 %). Sur les sols, en revanche, près de la moitié (45 %) ne sait pas quoi répondre.

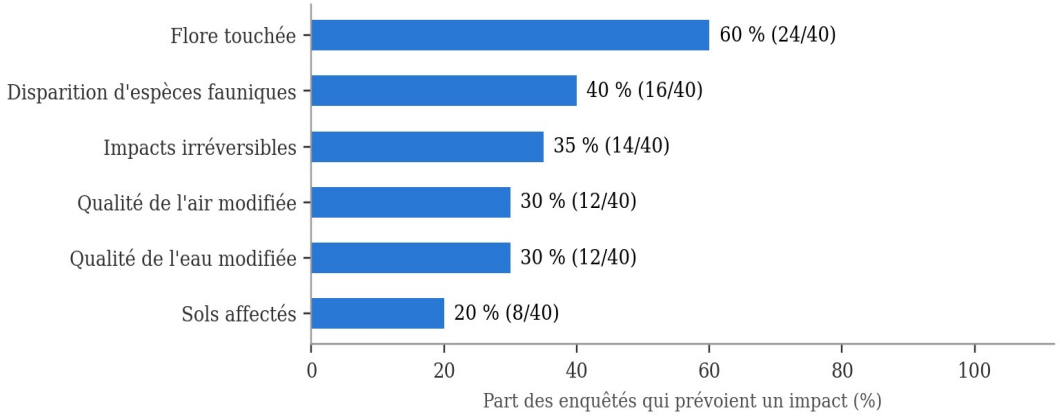


Figure 2 : Part des enquêtés qui prévoient un impact du projet sur chaque composante de l'environnement.
Source : enquête de terrain, 2025.

La flore fait exception. Six enquêtés sur dix pensent que des espèces végétales seront touchées, et ceux qui craignent des dommages irréversibles citent surtout les arbres à valeur économique. La faune, au contraire, préoccupe peu. Pour 60 % des répondants, il ne reste plus ou presque plus d'animaux sauvages dans la zone. Les autres évoquent seulement quelques oiseaux qui pourraient s'éloigner.

3.3. Impacts sociaux attendus

L'EIES n'identifie pas non plus d'impact social majeur. Pendant les travaux, elle signale des effets modérés liés à l'afflux de travailleurs et de chercheurs d'emploi, au risque d'accidents, aux maladies transmissibles, à l'équilibre social et au patrimoine culturel. En exploitation, elle pointe le risque que les personnes vulnérables, et en particulier les femmes, soient tenues à l'écart des emplois créés. Côté positif, elle attend des emplois, un regain d'activité économique, un appui aux services publics à travers un fonds et une amélioration générale du niveau de vie.

L'accueil du projet par les riverains est très favorable (tableau 3). Tous le jugent bénéfique, surtout pour le désenclavement et l'emploi, et tous demandent que les jeunes soient fortement privilégiés dans le recrutement. Les craintes existent, mais elles restent minoritaires : 20 % redoutent le bruit des travaux, 30 % des troubles à la tranquillité et 27,5 % s'inquiètent de l'arrivée de travailleurs venus d'ailleurs. Un quart des enquêtés pratiquent le pâturage ou l'agriculture dans l'emprise du projet.

Tableau 3 : Perception des impacts sociaux par les riverains (N = 40)

Question	Réponse	Effectif	%
Le projet est-il une bonne initiative ?	Oui	40	100
Le projet apportera-t-il des avantages à la population ?	Oui	40	100
L'emploi des jeunes doit-il être pris en compte ?	Fortement	40	100
La consultation de la population est-elle importante ?	Très importante	32	80
	Peu importante	8	20
Avez-vous une activité sur le site du projet ?	Oui	10	25
Le bruit du projet vous dérangera-t-il ?	Oui	8	20
Le projet troublera-t-il la tranquillité ?	Oui	12	30
	Ne sait pas	6	15
L'arrivée de travailleurs étrangers vous préoccupe-t-elle ?	Oui	11	27,5

Source : enquête de terrain, 2025.

La consultation publique est jugée très importante par 80 % des enquêtés. Les autres estiment qu'un projet utile peut se faire sans leur avis. Au-delà de la route, tous souhaitent que le projet contribue au développement de la commune, notamment par le renforcement des écoles, des centres de santé et des routes.

3.4. Mesures prévues et dispositif de suivi

Le PGES prévoit plusieurs mesures : une mesure de référence de la qualité de l'air et du bruit avant les travaux, un programme de suivi de l'air et de l'eau, l'arrosage des zones de fouille, l'arrêt des fouilles par vent fort, un plan de gestion des déchets de chantier, un plan de communication et de sensibilisation, et le recrutement local. Le tableau 4 présente le dispositif de suivi prévu.

Tableau 4 : Dispositif de suivi environnemental et social prévu par le PGES

Élément suivi	Indicateurs	Responsable	Fréquence
Air et ambiance sonore	Concentration des polluants dans l'air, niveau sonore	Africa Mining Services SARL	2 fois par an en exploitation
Eaux de surface et souterraines	Paramètres physico-chimiques et bactériologiques	Laboratoire national des eaux	1 fois par mois en exploitation
Faune terrestre	Abondance et nombre d'espèces	Africa Mining Services SARL	Tous les 2 ans
Faune aquatique et biodiversité	Abondance et nombre d'espèces	Africa Mining Services SARL	Tous les 2 ans
Emploi et économie locale	Nombre d'emplois, pouvoir d'achat, taxes payées	Africa Mining Services SARL	1 fois par semaine
Qualité de vie	Plaintes, conflits, relations avec les personnes affectées	Africa Mining Services SARL, autorités locales	1 fois par an

Source : Durabilis Mali, 2022.

Les riverains ont aussi été interrogés sur leurs propres pratiques et attentes. La gestion des déchets dans les villages repose surtout sur le brûlage (55 %) et l'abandon dans la nature (35 %) ; aucun enquêté ne mentionne de tri ou de recyclage (figure 3). Six sur dix jugent nécessaire un reboisement compensatoire des arbres abattus. Les autres estiment qu'il ne reste plus de grands arbres sur le site. Seul un tiers (35 %) juge utile de protéger la faune.

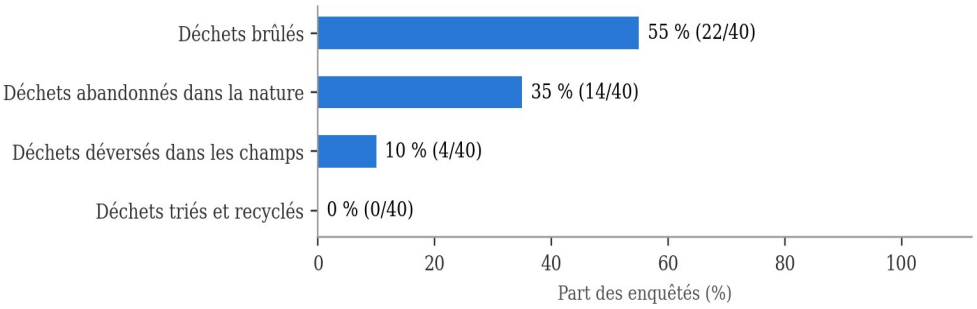


Figure 3 : Modes de gestion des déchets dans les villages riverains.
Source : enquête de terrain, 2025.

3.5. Le point de vue des personnes ressources

Les trois personnes ressources décrivent le rôle de leur structure dans le projet : réalisation de l'EIES pour le bureau d'études, suivi et contrôle environnemental pendant toutes les phases pour la DRACPN de Kayes. Leur lecture des impacts est plus sévère que celle des riverains sur certains points (tableau 5).

Tableau 5 : Synthèse des entretiens avec les personnes ressources (n = 3)

Thème	Ce que disent les personnes ressources
Impacts environnementaux	Perturbation de la faune et de la flore, bruit et vibrations pendant les travaux
Impacts irréversibles	Dégradation du paysage, perte d'espèces végétales protégées à valeur économique
Qualité de l'air	Fortement touchée pendant le défrichement et les travaux, avec un risque de maladies respiratoires
Qualité de l'eau	Faiblement touchée, sauf en cas de mauvaise gestion des déchets liquides ou de déversement d'hydrocarbures
Impacts sociaux	Réduction de l'espace bâti, perte de terres agricoles et de pâturages
Risque de conflits	Faible selon eux : terrain de l'État, compensation terre contre terre, consultation publique
Mesures citées	Reboisement compensatoire, gestion des déchets, ceinture verte, arrosage des pistes, sécurisation du site, sensibilisation, limitation des horaires de travail

Source : entretiens, 2025.

4. Discussion

4.1. Des impacts jugés modérés, mais un enjeu écologique sous-estimé

L'EIES, les riverains et les personnes ressources convergent sur un point : la route ne devrait pas bouleverser l'environnement local, à condition que les mesures prévues soient appliquées. Cette lecture est plausible pour l'air, l'eau et les sols. Le projet est une route, pas une fosse ni une usine, et ses emprises restent limitées.

Un écart mérite pourtant d'être relevé. Six riverains sur dix affirment qu'il n'y a presque plus de faune dans la zone, et deux sur trois jugent inutile de la protéger. Or la carte de l'EIES situe le tracé en bordure d'un habitat de chimpanzés, et le projet prévoit des tunnels et des clôtures pour eux. Le chimpanzé d'Afrique de l'Ouest est classé en danger critique d'extinction. Ses effectifs ont chuté d'environ 80 % entre 1990 et 2014 (Kühl et al., 2017), et le plan d'action régional 2020-2030 range l'exploitation minière et le développement des infrastructures parmi les principales menaces qui pèsent sur l'espèce (UICN SSC, 2020). Que les riverains ne mentionnent pas ces animaux ne signifie pas qu'ils sont absents. Cela montre surtout que la perception locale de la faune ne suffit pas à évaluer l'enjeu.

La littérature invite à la prudence. Les routes fragmentent les habitats, augmentent les collisions et facilitent l'accès aux zones de chasse (Forman et Alexander, 1998 ; Laurance et al., 2009). Les passages à faune prévus sont une bonne mesure, mais leur efficacité doit être vérifiée. Or le PGES prévoit un suivi de la faune tous les deux ans, sans indicateur propre aux chimpanzés. Pour une espèce aussi sensible, un suivi plus fréquent de l'utilisation des passages et des nids proches du tracé paraît nécessaire.

4.2. Poussière et déchets : des effets à ne pas minimiser

Les riverains sont peu inquiets pour l'air : 70 % n'attendent pas de changement notable. Les personnes ressources sont plus réservées. Elles prévoient une qualité de l'air « fortement touchée » pendant le défrichement et les travaux. En exploitation, le passage répété de camions de 36 tonnes sur une piste en terre produira de la poussière en continu, surtout en saison sèche. Khan et Strand (2018) rappellent que cette poussière de route est associée à des troubles respiratoires et cardiovasculaires. L'arrosage des pistes, cité par la DRACPN, n'aura d'effet que s'il est régulier. Le suivi prévu deux fois par an paraît trop espacé pour le vérifier.

Les pratiques de gestion des déchets relevées dans les villages appellent aussi l'attention. Plus de la moitié des enquêtés brûlent leurs déchets et un tiers les abandonnent dans la nature. Le brûlage à l'air libre est une source importante de particules fines et de polluants toxiques (Wiedinmyer et al., 2014). Le plan de gestion des déchets du chantier ne réglera pas ces pratiques. Il pourrait cependant servir d'exemple, si l'entreprise associe les villages voisins à la collecte des déchets qu'elle organise pour ses propres besoins.

4.3. Une acceptation forte, portée par des attentes d'emploi

L'accueil du projet est unanime : tous les enquêtés le jugent bénéfique et tous attendent des emplois pour les jeunes. Cette adhésion est un atout, mais elle est fragile. Owen et Kemp (2013) montrent que l'acceptation sociale d'un projet minier repose sur les attentes qu'il suscite. Quand ces attentes sont déçues, elle peut se retourner rapidement. Or une route de 13,5 km construite en six mois créera surtout des emplois temporaires, et le transport du minerai mobilisera ensuite des chauffeurs qualifiés. Le décalage entre l'espoir d'un emploi pour tous et le nombre réel de postes est un risque social que le PGES ne traite pas explicitement.

La question foncière appelle la même vigilance. Pour les personnes ressources, le risque de conflit est faible, parce que le terrain appartient à l'État et qu'une compensation terre contre terre est prévue. Pourtant, un enquêté sur quatre fait paître ses animaux ou cultive dans l'emprise. Un titre foncier public n'efface pas ces usages. Leur perte doit être compensée, même en l'absence de propriété formelle. La présence de nombreux orpailleurs dans l'échantillon, et de sites d'orpaillage signalés sur la carte du projet, invite aussi à vérifier que le tracé ne coupe pas l'accès à ces sites, source de revenus pour une partie des riverains.

La consultation publique est jugée très importante par 80 % des enquêtés. Glucker et al. (2013) distinguent une participation qui informe d'une participation qui influence réellement les choix. Les 20 % qui pensent qu'un projet utile peut se passer de leur avis rappellent que la consultation reste souvent perçue comme une formalité. Un mécanisme de gestion des plaintes, que le PGES mentionne à travers le suivi de la qualité de vie, gagnerait à être rendu visible et accessible dès le début des travaux.

4.4. Un dispositif de suivi à renforcer

Le PGES contient les mesures attendues d'un projet de ce type. Sa faiblesse tient plutôt à l'organisation du suivi. La plupart des indicateurs seront renseignés par un même bureau, Africa Mining Services, dont l'environnementaliste interrogé dit aussi avoir pris part à l'EIES. Le contrôle public repose, lui, sur la DRACPN. Arts et al. (2001) et Kamijo (2022) montrent que l'efficacité d'une évaluation environnementale dépend de la qualité de ce suivi et de l'indépendance de ceux qui l'exercent. Des contrôles réguliers et documentés de la DRACPN, et la publication des résultats auprès des communes, donneraient au dispositif une crédibilité qu'un suivi interne ne peut offrir seul.

4.5. Retour sur les hypothèses

La première hypothèse n'est pas confirmée : ni l'EIES ni les riverains n'anticipent d'impacts négatifs majeurs sur l'air, l'eau et les sols. La réserve concerne la faune, où l'enjeu des chimpanzés reste insuffisamment pris en compte par la perception locale et par le dispositif de suivi. La deuxième hypothèse est partiellement confirmée. Le projet n'entraîne pas de déplacement de population, mais il réduira des terres de pâturage et de culture. Il fait craindre des effets sur la santé, liés à la poussière et aux accidents, et suscite de fortes attentes d'emploi. La construction d'écoles et de forages est souhaitée par les riverains, mais elle n'est pas démontrée par nos données. La troisième hypothèse est confirmée : le PGES associe mesures d'atténuation, de compensation et de bonification. Son efficacité dépendra toutefois de la qualité de sa mise en œuvre.

5. Conclusion

La route de transport de minerais de Bantako Nord apparaît comme un projet aux impacts environnementaux modérés, largement accepté par les riverains. L'EIES n'identifie aucun impact majeur, les riverains anticipent peu de dommages et tous voient dans la route une source d'emplois et de désenclavement. Les effets attendus portent surtout sur la végétation de l'emprise, la poussière, le bruit des travaux et la perte de terres de pâturage et de culture pour une partie des habitants.

Ce bilan favorable laisse toutefois deux enjeux dans l'ombre. Le premier est écologique : le tracé longe un habitat de chimpanzés, espèce en danger critique, alors que les riverains pensent la faune presque disparue. Le second est social : l'unanimité autour de l'emploi crée des attentes qu'un chantier de six mois ne pourra pas entièrement satisfaire.

Plusieurs pistes se dégagent. Le suivi de la faune devrait comporter des indicateurs propres aux chimpanzés, comme l'utilisation des passages et la présence de nids près du tracé, avec une fréquence plus rapprochée. L'arrosage des pistes et le suivi de la poussière doivent être réguliers pendant toute la durée du trafic. Les usagers de l'emprise, éleveurs et agriculteurs, doivent être recensés et indemnisés, même sur un terrain de l'État. Le recrutement local gagnerait à être accompagné d'une information claire sur le nombre et la nature des emplois offerts. Enfin, des contrôles réguliers de la DRACPN, dont les résultats seraient partagés avec la commune, renforceraient la crédibilité du suivi.

Cette étude porte sur des impacts attendus. Une évaluation conduite après la mise en service de la route permettrait de comparer ces prévisions aux effets réels, et de vérifier si les mesures du PGES ont tenu leurs promesses.

Références bibliographiques

Arts, J., Caldwell, P., & Morrison-Saunders, A. (2001). Environmental impact assessment follow-up: Good practice and future directions. Findings from a workshop at the IAIA 2000 conference. Impact Assessment and Project Appraisal, 19(3), 175–185.

Durabilis Mali (2022). Étude d'impact environnemental et social du projet de construction de la route de transport de minerais de Bantako Nord, commune et cercle de Kéniéba, région de Kayes. Rapport d'EIES. Bamako : Durabilis Mali.

Edwards, D. P., Sloan, S., Weng, L., Dirks, P., Sayer, J., & Laurance, W. F. (2014). Mining and the African environment. Conservation Letters, 7(3), 302–311. https://doi.org/10.1111/conl.12076

Forman, R. T. T., & Alexander, L. E. (1998). Roads and their major ecological effects. Annual Review of Ecology and Systematics, 29, 207–231.

Glucker, A. N., Driessen, P. P. J., Kolhoff, A., & Runhaar, H. A. C. (2013). Public participation in environmental impact assessment: Why, who and how? Environmental Impact Assessment Review, 43, 104–111. https://doi.org/10.1016/j.eiar.2013.06.003

Kamijo, T. (2022). How to enhance EIA systems in developing countries: A quantitative literature review. Environment, Development and Sustainability, 24(12), 13476–13492. https://doi.org/10.1007/s10668-021-02029-0

Khan, R. K., & Strand, M. A. (2018). Road dust and its effect on human health: A literature review. Epidemiology and Health, 40, e2018013. https://doi.org/10.4178/epih.e2018013

Kühl, H. S., Sop, T., Williamson, E. A., et al. (2017). The critically endangered western chimpanzee declines by 80%. American Journal of Primatology, 79(9), e22681. https://doi.org/10.1002/ajp.22681

Laurance, W. F., Goosem, M., & Laurance, S. G. W. (2009). Impacts of roads and linear clearings on tropical forests. Trends in Ecology & Evolution, 24(12), 659–669. https://doi.org/10.1016/j.tree.2009.06.009

Owen, J. R., & Kemp, D. (2013). Social licence and mining: A critical perspective. Resources Policy, 38(1), 29–35. https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2012.06.016

République du Mali (2013). Arrêté interministériel n° 2013-0256/MEA-MATDAT du 29 janvier 2013 fixant les modalités de la consultation publique en matière d'étude d'impact environnemental et social. Journal officiel de la République du Mali.

République du Mali (2018). Décret n° 2018-0991/P-RM du 31 décembre 2018 relatif à l'étude et à la notice d'impacts environnemental et social. Journal officiel de la République du Mali.

UICN SSC – Groupe de spécialistes des primates (2020). Regional Action Plan for the Conservation of Western Chimpanzees (Pan troglodytes verus) 2020–2030. Gland : UICN.

Wiedinmyer, C., Yokelson, R. J., & Gullett, B. K. (2014). Global emissions of trace gases, particulate matter, and hazardous air pollutants from open burning of domestic waste. Environmental Science & Technology, 48(16), 9523–9530. https://doi.org/10.1021/es502250z

Acceda a este artículo en línea	
	Sitio web: www.ijarm.com
Código de Respuesta Rápida	Sujeto:
DOI:10.22192/ijamr.2026.13.10.003	

Cómo citar este artículo:
Youssouf GUINDO. (2026). Impacts environnementaux et sociaux du projet de construction de la route de transport de minerais de Bantanko Nord dans la commune rurale de Kéniéba dans la région de Kayes au Mali. Int. J. Adv. Multidiscip. Res. 13(10): 19-30.
DOI: http://dx.doi.org/10.22192/ijamr.2026.13.10.003