

Délégation de l'Union Européenne en
République de Guinée

ÉTUDE DIAGNOSTIQUE DES TRANSPORTS EN RÉPUBLIQUE DE GUINÉE ET PRÉPARATION D'UN DOCUMENT DE POLITIQUE ET DE STRATEGIE SECTORIELLE

Contrat N° 2011/275255

Projet de rapport

Mai 2012



Financé par l'Union Européenne



Membre du COWI consortium

Délégation de l'Union Européenne en
République de Guinée

ÉTUDE DIAGNOSTIQUE DES TRANSPORTS EN RÉPUBLIQUE DE GUINÉE ET PRÉPARATION D'UN DOCUMENT DE POLITIQUE ET DE STRATEGIE SECTORIELLE

Contrat N° 2011/275255

Projet de rapport

Mai 2012

DEMENTI:

Le contenu de ce rapport relève de la seule responsabilité du Contractant et ne reflète pas nécessairement l'opinion de l'Union Européenne.

Certification de Contrôle Qualité

En accord avec les procédures du Consortium de COWI ce rapport et son contenu ont été relu et ont passé l'étape de contrôle qualité aux vues des termes de références du projet, et leurs possibles modifications.

Nom	Luis Maria Navarro
Société	TYPSA
Date	16/05/2012
Signature	LNG

Document n°.	1
Version n°.	1
Date de publication	16 Mai 2012
Élaboré par	Ahmed Ait Ali
Contrôlé par	Fairouz Medkouri
Approuvé par	Luis Maria Navarro

Table des matières

INTRODUCTION, OBJECTIF ET CONTENU DE L'ETUDE

1	DIAGNOSTIC DE L'ETAT DU SECTEUR.....	12
1.1	L'ENVIRONNEMENT GENERAL	12
1.1.1	L'ETAT DES LIEUX DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES DE L'ETAT GUINEEN.....	12
1.1.2	LES INDICATEURS DE PAUVRETE	13
1.1.3	L'EVOLUTION DES INDICATEURS MACROECONOMIQUES.....	13
1.1.4	LES RELATIONS GENERALES AVEC LES BAILLEURS DE FONDS.....	14
1.1.5	LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES	15
1.1.6	LES RECETTES MINIERES.....	17
1.1.7	LE NOUVEAU CODE MINIER.....	19
1.1.8	LE SYSTEME RER.....	20
1.1.9	LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES DES MINISTERES DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS	21
1.1.10	LA DECONCENTRATION/DECENTRALISATION	23
1.2	L'EVALUATION DE LA REALISATION DU PNT ET DU PSR.....	25
1.2.1	INTRODUCTION.....	25
1.2.2	LA STRATEGIE ET LE PLAN D'ACTION STRATEGIQUE DU PSR ET DU PNT.....	25
1.2.3	L'ETAT DE REALISATION DES PROGRAMMES PNT-PSR.....	52
1.2.4	LES EFFETS DES INSUFFISANCES DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE SECTORIELLE PSR-PNT	68
1.3	LES ACTIONS REALISEES HORS PLANS D'ACTION STRATEGIQUES DU PNT-PSR, LEUR MOTIVATION ET LEURS EFFETS	83
1.3.1	LES ACTIONS HORS PSR REALISEES DANS LE SOUS-SECTEUR DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.....	83
1.3.2	LES ACTIONS HORS PSR REALISEES DANS LE SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS.....	89
1.3.3	LES ACTIONS HORS PNT REALISEES DANS LE SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS FERROVIAIRES	91
1.3.4	LES ACTIONS HORS PNT REALISEES DANS LE SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX.....	93
1.3.5	LES ACTIONS HORS PNT REALISEES DANS LE SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS.....	95
1.4	L'ETAT DE DEGRADATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS	97
1.4.1	L'ETAT DE DEGRADATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	97
1.4.2	L'ETAT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	98
1.4.3	L'ETAT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET FLUVIALES	98
1.4.4	L'ETAT DES INFRASTRUCTURES AERONAUTIQUES.....	99
1.5	L'OPPORTUNITE DE REALISATION DES ACTIONS PNT/PSR NON ENGAGEES, ET LES URGENCES DE REMISE EN ETAT DES INFRASTRUCTURES.....	100
1.5.1	DANS LE SOUS-SECTEUR DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.....	100
1.5.2	DANS LE SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX	110
1.5.3	DANS LE SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS	112
1.6	L'ANALYSE DES PROJETS EN COURS OU EN PREVISION (MAPPING DE PROJETS).....	113
1.6.1	LES PROJETS PUBLICS SUR FINANCEMENT EXTERIEUR PAR BAILLEUR DE FONDS	113
1.6.2	LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS FINANCES OU EN VUE DE FINANCEMENT PAR LE SECTEUR PRIVE.....	122
1.7	LES BESOINS EN APPUIS INSTITUTIONNELS.....	127
1.7.1	LES INSUFFISANCES IDENTIFIEES DE LA CAPACITE INSTITUTIONNELLE DE L'ADMINISTRATION DU SECTEUR	127
1.7.2	LES BESOINS IDENTIFIES EN APPUIS INSTITUTIONNELS	158
1.8	L'OPPORTUNITE D'UNE ACTUALISATION/REVISION DE LA STRATEGIE SECTORIELLE.....	169

1.8.1	RAPPROCHEMENT DU PNT-PSR AVEC LE DSRP	169
1.8.2	RAPPROCHEMENT DU PLAN QUINQUENNAL DU SECTEUR AVEC LE PNT-PSR.....	171
1.8.3	L'OPPORTUNITE D'UNE ACTUALISATION/REVISION DE LA STRATEGIE SECTORIELLE	172
2	PROPOSITION D'UNE STRATEGIE SECTORIELLE INTERIMAIRE POUR LA PERIODE QUINQUENNALE 2013- 2017	175
2.1	PROPOSITIONS POUR L'ACTUALISATION/REVISION DES DOCUMENTS DE POLITIQUE SECTORIELLE....	175
2.2	PROPOSITIONS POUR UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS PUBLICS POUR LA PERIODE 2013 – 2017	179
2.2.1	PROPOSITIONS POUR UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LE SOUS-SECTEUR ROUTIER	179
2.2.2	PROPOSITIONS POUR UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LE SOUS-SECTEUR FERROVIAIRE	181
2.2.3	PROPOSITIONS POUR UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LE SOUS-SECTEUR MARITIME ET FLUVIAL	181
2.2.4	PROPOSITIONS POUR UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LE SOUS-SECTEUR AERIEN .	183
2.3	L'EBAUCHE DES GRANDES LIGNES D'UN PROGRAMME D'APPUI INSTITUTIONNEL A MOYEN ET LONG TERME (FUTUR APPUI INSTITUTIONNEL)	184
2.3.1	L'EBAUCHE DES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME D'APPUI INSTITUTIONNEL AU MDT.....	184
2.3.2	L'EBAUCHE DES GRANDES LIGNES DU PROGRAMME D'APPUI INSTITUTIONNEL AU METPT	191
2.4	COUT ET FINANCEMENT DU PROGRAMME D'ACTION PUBLIQUE POUR LA PERIODE 2013 – 2017.....	194
2.4.1	LE COUT DU PROGRAMME	194
2.4.2	LE FINANCEMENT DU PROGRAMME.....	198
2.5	PROPOSITION D'UN PROJET DE LETTRE DE POLITIQUE ET DE STRATEGIE SECTORIELLE	204
2.6	RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS POUR LES BAILLEURS DE FONDS	238
2.6.1	RECOMMANDATIONS POUR LES BAILLEURS DE FONDS	238
2.6.2	PROPOSITIONS POUR LA PREPARATION DU 10 ^{IE} ME ET DU 11 ^{IE} ME FED	240
I.	ETAT DE LA METEOROLOGIE NATIONALE	263
1.1	MISSIONS ET ORGANISATION DE LA DIRECTION NATIONALE DE LA METEOROLOGIE (DNM).....	263
1.2	MOYENS EN EQUIPEMENTS ET MATERIELS DE LA DNM.....	263
1.3	RESSOURCES HUMAINES DE LA DNM	264
1.4	INFRASTRUCTURES METEOROLOGIQUES	265
1.5	EQUIPEMENTS, MATERIELS ET CONSOMMABLES	265
1.6	CONTRIBUTIONS AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES	265
1.7	ATOUTS	266
1.8	DIFFICULTES	266
II.	RENFORCEMENT REQUIS DES CAPACITES.....	267
2.1	SUR LE PLAN HUMAIN	267
2.2	SUR LE PLAN INSTITUTIONNEL.....	267
2.3	SUR LE PLAN MATERIEL ET FINANCIER.....	268
III.	CONCLUSION	268

ANNEXES

Abreviations

ABS	Appui Budgétaire Sectoriel
AC	Administration Centrale
AFD	Agence Française de Développement
ANA	Agence de Navigation Aérienne
ANAM	Agence Nationale de Navigation Maritime
ANAIM	Agence Nationale des Infrastructures Minières
ANG	Acteur Non Gouvernemental (du sous secteur).
AOC	Afrique de l'Ouest et du Centre
APD	Avant Projet Détaillé
APS	Avant Projet Sommaire
AR	Autorité Routière
ARAC	Agence de Régulation de l'Aviation Civile
AT	Assistance Technique
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents de la circulation
BAD	Banque Africaine de Développement
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
BCRG	Banque Centrale de la République de Guinée
BDR	Banque de Données Routières
BEP	Bureau d'Etudes et de Planification
BESD	Bureau d'Etudes et de Stratégies de Développement.
BG	Budget Général
BM	Banque Mondiale
BND	Budget National de Développement
BOT	Build-Operate-Transfert (Construire-Exploiter-Transférer)
CAA	Centre d'Administration Automobile
CADA	Centre d'Administration Automobile
CBG	Compagnie des Bauxites de Guinée
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDM	Code des Marchés Publics
CDMT	Cadre de Dépenses à Moyen Terme.
CO	Chef d'Opération
CP	Collectivité Publique

CP	Chef de Projet
CRD	Communauté Rurale de Développement
CRSM	Centre de Recherche et de Sauvetage Maritime.
CT	Collectivité Territoriale
DAJ	Direction des Affaires Juridiques (du MTPM)
DAO	Dossier d'Appel d'Offres
DG	Directeur Général
DN	Direction Nationale
DNER	Direction Nationale de l'Entretien Routier
DNGR	Direction Nationale du Génie Rural
DNI	Direction Nationale des Infrastructures
DNIP	Direction Nationale des Investissements Publics
DNIR	Direction Nationale des Investissements Routiers
DNM	Direction Nationale de la Météorologie
DNPR	Direction Nationale des Pistes Rurales
DNRPC	Direction Nationale des Routes Préfectorales et Communautaires
DNTF	Direction Nationale des Transports Ferroviaires
DNTU	Direction Nationale des Transports Urbains
DNVU	Direction Nationale de la Voirie Urbaine
DROER	Division de Réalisation des Opérations d'Entretien Routier
DRP	Division Réalisation des Projets
DRTP	Direction Régionale des Travaux Publics
DSP	Document Stratégie Pays
DSRP	Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
DUE	Délégation de l'Union Européenne (à Conakry)
ECT	Expert Court Terme
EP	Expert Principal
EPA	Etablissement Public à caractère Administratif
EPIC	Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
EVP	Equivalent Vingt Pieds (conteneur)
FED	Fonds Européen de Développement
FER	Fonds d'Entretien Routier
FER-II	Fonds d'Entretien Routier de Deuxième Génération
FID	Fonds d'Investissement pour le Développement

FMI	Fonds Monétaire International
FS	Fonds Saoudien
GAC	Global Alumina Corporation
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
GNF	Franc Guinéen
GPEC	Gestion Prévisionnelle des Emplois Compétences
HIMO	Haute Intensité de Main d'Oeuvre
HT	Hors Taxes (hors TVA)
HTT	Hors Toutes Taxes
IDA	International Development Agency (Agence Internationale pour le Développement-AID-)
IGN	Institut Géographique National
IPPTE	Initiative pour les Pays Pauvres Très Endettés
ISPS	International Ship and Port Security (Code pour la sûreté des navires et des ports)
LNTPB	Laboratoire National des Travaux Publics (EPIC)
MDT	Ministère Délégué chargé des Transports
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
METPT	Ministère d'Etat des Travaux Publics et des Transports
MOA	Maîtrise d'Ouvrage ou Maître d'Ouvrage
MOE	Maîtrise d'Oeuvre ou Maître d'œuvre
MOP	Maîtrise d'Ouvrage Publique
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
ODM	Objectifs de Développement du Millénaire
OIM	Organisation Internationale des Migrations
OMH	
OMI	Organisation Maritime Internationale
OMM	Organisation Mondiale de la Météorologie
OMVS	Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONPM	Office National des Ports Maritimes
ONCFG	Office National des Chemins de Fer de Guinée
PAC	Port Autonome de Conakry
PACV	Programme d'Appui aux Collectivités Villageoises
PAF	Police Aérienne des Frontières

PA-PNIR2	Projet d'Appui au PNIR2
PDU	Programme de Développement Urbain
PIP	Programme d'Investissements Publics (programme triennal glissant ¹)
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PNIR	Programme National d'Infrastructures Rurales
PNIR2	Deuxième Programme National d'Infrastructures Rurales
PNSR	Plan National de Sécurité Routière
PNT	Plan National de Transport
PPF	Project Preparation Facility (facilité de préparation de projet)
PPP	Partenariat Public-Privé
PQ	Plan Quinquennal
PQD	Plan Quinquennal de Développement
PR	Piste Rurale
PRMP	Personne Responsable des Marchés Publics
PRSTAAOC	Projet Régional de Sécurité et de Sureté de Transport Aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre
PSR	Programme Sectoriel Routier
PTF	Partenaire Technique et Financier
PUAK	Projet d'Usine d'Alumine de Kabata
PUAS	Projet d'Unité d'Alumine de Sangarédi
RB	Route Bitumée
RER	Redevance d'Entretien Routier
RN	Route Nationale
RPC	Routes Préfectorales et Communautaires
RTA	Route en Terre Améliorée ²
RTO	Route en Terre Ordinaire
SBK	Société de Bauxite de Kindia
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SEMAFO	Société d'Exploitation des Mines de l'Afrique de l'Ouest
SG	Secrétaire Général
SGP	Société Guinéenne des Pétroles
SIGR	Système d'Information de Gestion Routière
SIMFER	

¹ Actualisation annuelle pour la période suivante de trois ans.

² dite aussi « route en terre moderne ».

SITRAM	Système Intégré de Transport Multimodal dans le bassin du fleuve Sénégal
SMD	Société Minière de Dinguiraye
SNCFG	Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée
SMGF	Société des Mines de Fer de Guinée (Euronimba)
SOGEAC	Société de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry
SOMCAG	Société Mixte des Carburants de Guinée
STD	Société du Terminal de Débélé
TC	Terminal à conteneurs
TCT	Terminal à Conteneurs Terrestre
TdR	Termes de Référence
TP	Travaux Publics
TRE	Taux de Rentabilité Economique
TRIE	Transit Routier Inter-Etats
TSPP	Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers
TTC	Toutes Taxes Comprises
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
RH	Ressources Humaines
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UGPM	Unité de Gestion de la Passation des Marchés
UGROER	Unité de Gestion de Réalisation d'Opération d'Entretien Routier
UGRP	Unité de Gestion de la Réalisation de Projets
UNTRG	Union Nationale des Transporteurs Guinéens
VBG	Vale et BSGR Guinée
VU	Voie Urbaine
VUP	Voie Urbaine Primaire

INTRODUCTION, OBJECTIF ET CONTENU DE L'ETUDE

Entre 1999 et 2005, la Guinée a réalisé d'importantes études, et s'est doté de documents de politique et de stratégie dans le secteur des transports (lettre de politique routière de 1999, Plan National des Transports (PNT) en 2002, Plan Sectoriel Routier (PSR) en 2005). Ces documents couvrent tous les sous-secteurs du secteur, traitant tant les infrastructures que les aspects institutionnels.

L'instabilité politique et institutionnelle et la réduction de la coopération et de l'aide extérieures, des années qui ont suivi, ont occasionné un retard dans l'exploitation du contenu de ces documents de stratégie, rendant certaines des informations obsolètes. La plupart des politiques et stratégies gouvernementales n'ont pas été mises en œuvre et les documents sectoriels ont besoin d'une révision. La mise en œuvre des plans d'investissements routiers a subi de sérieux retards avec comme conséquence une détérioration du réseau structurant.

Avec l'enclenchement, depuis la fin 2010, du processus de normalisation de la situation politique et institutionnelle, les programmes de coopérations des différents bailleurs de fonds démarrent progressivement. Dans ce contexte il s'avère nécessaire de mettre à jour les politiques sectorielles de transports et définir une stratégie d'intervention à court et moyen terme qui permettent au Gouvernement de la Guinée de travailler en concertation avec les Bailleurs, les intervenants de la société civile, le secteur privé particulièrement les entreprises minières.

Le but de la présente étude n'est pas d'actualiser les PNT et PSR, ni de créer de nouveaux plans d'envergure similaires, mais de formuler un document de stratégie sur un horizon à 5 ans sur la base d'une évaluation sommaire de la situation actuelle et avec une approche pragmatique et réaliste en favorisant une utilisation optimale des ressources disponibles. Il s'agira d'une stratégie intérimaire du secteur, en attendant la formulation d'une politique sectorielle plus complète et sur un horizon de 15 à 20 ans.

Le document de stratégie intérimaire devra tenir compte des objectifs prioritaires identifiés dans le DSRP 2011-2012, de la préparation du futur DSRP, des plans du gouvernement (Plan Quinquennal), ainsi que du nouveau Code Minier, et autres documents découlant des politiques dans le secteur minier.

Au titre de l'objectif particulier de l'étude il y est noté :

L'objectif particulier de l'étude est de formuler un document de politique et de stratégie du secteur des transports sur un horizon de 5 ans sur la base d'une évaluation de la situation actuelle et des ressources publiques ou privées mobilisables à court terme.

1 DIAGNOSTIC DE L'ETAT DU SECTEUR

1.1 *L'environnement général*

1.1.1 L'Etat des Lieux de l'Economie et des Finances de l'Etat Guinéen

1.1.1.1 La période 2000-2010

La Guinée a été dans une crise politico-économique presque permanente depuis 2002 jusqu'à fin 2010. Aussi, les relations avec les bailleurs de fonds ont été difficiles. Le FMI a suspendu son programme triennal en 2003 jusqu'à fin 2007 où un autre programme triennal est adopté. L'Union Européenne n'a pas pu signer le programme 9^{ème} FED avant 2006 et cela pour une période transitoire 2006-07.

2007 a été une année de début difficile de par une grève générale. Un gouvernement de consensus a été instauré en mars. Fin 2008 le président Lansana Conté est mort et un coup d'état militaire a eu lieu, menant à une rupture des relations avec les institutions internationales en 2009. Dans la période 2009-10 le pays s'est endetté et n'a pas pu payer les échéances sur la dette envers plusieurs bailleurs de fonds. Donc non seulement les institutions de Bretton Woods, mais également des fonds arabes ont-ils suspendu leurs nouveaux engagements et parfois même leurs décaissements dans la période 2009-10. Finalement, fin 2010 le nouveau président, Alpha Condé, a été élu et le pays emprunté la voie de normalisation.

Il n'est pas étonnant que dans ces conditions, le Plan National des Transports de 2002 n'a pu être exécuté que partiellement et non suivant l'ordre prioritaire établi.

D'autres phénomènes qui ont frappé le pays sont la baisse ou volatilité des prix des produits miniers. Les recettes minières se sont accrues comme tendance à long terme mais avec un taux de croissance aléatoire. Les recettes minières sont toutefois d'une importance relativement mineure par rapport à la valeur des exportations d'environ USD 1,4 milliards (2008). Grosso modo les recettes minières pour le gouvernement s'élevaient à USD 70 millions en 2003, à peu près USD 200 millions en 2011.

Au cours des années les dépenses militaires ont atteint plus de 40% du budget (le personnel ayant cru de 10.000 en 2000 à 45.000 en 2010). Puisque les recettes fiscales n'ont pas suffi et les dons et prêts des bailleurs de fonds ne se sont pas ensuivis, notamment dans les années difficiles, le pays a eu recours à la fenêtre monétaire de la Banque Centrale pour financer son déficit, ce qui a mené à une situation d'inflation élevée dans une période mondiale de quasi déflation. Le taux de change a déprécié de presque 3,5 fois, c'est à dire que le dollar coûte 3,5 fois de plus en termes de francs guinéens en début 2012 par rapport à 2000.

Entretemps des projets nouveaux dans le secteur minier ont été en préparation, le plus important étant le projet de gisement de fer dans les montagnes de Simandou. Rio Tinto en première ligne a travaillé sur ce projet depuis 1997. Plusieurs projets de minerais de fer commenceront la production d'ici 2015, d'après les prévisions.

Un nouveau code minier a été adopté en septembre 2011, remplaçant le code de 1995. Des dérogations de ce dernier avaient été accordées. Au vu du fait que les recettes minières ont été relativement faibles et en grande partie en provenance de la

CBG où l'Etat détient une participation de 49%, les conventions sont sous revue, les anciennes d'avant la crise ainsi que les accords des années d'exception 2009-10.

La gestion des finances publiques a suivi les normes mais avec des dérapages importants, liés à l'accélération de certains programmes d'investissement sur financement intérieur et à l'absence de continuation des réformes entamées. De toute manière les systèmes sont défaillants, les allocations budgétaires aléatoires (beaucoup de directions disent qu'elles n'ont pas de budget de fonctionnement). La gestion et les systèmes de travail dans les départements ministériels sont basés sur l'organisation hiérarchique de commande, ne laissant pas d'initiative aux agents.

1.1.2 Les indicateurs de pauvreté

Deux documents récents englobent la politique globale et les indicateurs de base, le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) 2011-2012 de juin 2011 et le Plan Quinquennal de Développement Socioéconomique (2011-2015) de décembre 2011. Le dernier doit avoir été adopté par le Conseil National de Transition au cours du premier trimestre 2012.

La première stratégie de réduction de la pauvreté couvre la période 2002-2005. La deuxième stratégie date de 2007 jusqu'à 2010. Cette stratégie a été actualisée et prolongée dans la période 2011-12 au vu du fait que les objectifs n'étaient nullement atteints.

Selon le nouveau document stratégique l'incidence de la pauvreté de 49,2 % en 2002 s'est accrue à 53% en 2007. En fait la majorité des indicateurs définis dans le deuxième DSRP se sont détériorés depuis lors, et l'estimation est maintenant à 58%. Une récente enquête sur la déclaration subjective indique que 70% de la population se sentent pauvres et 44% disent que la pauvreté est notamment due à l'insécurité alimentaire.

La pauvreté est plus prononcée dans les milieux ruraux, ce qui montre des déséquilibres importants dans le monde rural. L'on peut supposer un manque de revenu monétaire et une détérioration du niveau de vie de par la défaillance croissante des services sociaux dans la récente période d'instabilité. Donc l'autosuffisance à partir de l'agriculture de subsistance est devenue précaire. Le taux de pauvreté est plus prononcé à N'Zérékoré, Kindia, Kankan, Faranah, Boké, Labé, Mamou et Conakry dans une échelle décroissante. Tandis que l'insécurité alimentaire se présente ainsi : N'Zérékoré, Mamou, Labé, Kindia, Faranah, Kankan, Boké, Conakry.

1.1.3 L'évolution des indicateurs macroéconomiques

Le taux de croissance de l'économie a été de 1,9% en 2010. En effet, le taux de croissance du PIB au cours de la période 2007-2010 s'est situé à 2,1% contre un objectif de 5,3%. En 2011 le taux de croissance devait se situer à 3,6%. L'objectif est désormais d'atteindre un taux de croissance de 6% allant jusqu'à 8% en 2015 selon le Plan Quinquennal, 4-5% selon le FMI. Un taux de croissance élevé paraît possible au vu des grands projets en cours mais ceux-ci n'auront pas forcément un impact significatif sur la plupart des pauvres, la raison pour laquelle la considération de

croissance équilibrée et équitable doit être primordiale. A signaler qu'une croissance de la production agricole, notamment du riz, s'est ensuivi en 2011 due à une fourniture étatique d'intrants et de semences.

La période inflationniste a commencé en 2003 (12,9%), 31,1% en 2005 et 25% en 2006 où les perturbations politiques se sont aggravées. Le taux d'inflation a été en moyenne de 13,7%, en glissement annuel dans la période 2007-10 (15% en 2007, 10% en 2008 et 8% fin 2009). Depuis lors il s'est détérioré pour atteindre 21% en 2011. Il se situe à l'heure actuelle (début 2012) autour de 19-20%.

Le taux de change a détérioré, de GNF 1750 par USD en début de 2000, dépassant GNF 5000 à mi 2006, suivie d'une légère baisse jusqu'en 2010. Fin 2010 le taux de change envers le dollar était de GNF 6000 et à présent il se situe autour de GNF 6500. Un marché parallèle s'est développé. Pour l'euro le taux au début de 2000 a été de GNF 1814. Mi 2006 à GNF 6380, fin 2010 à GNF 8000 et début 2012 autour de GNF 9000. Il a atteint GNF 10.000 en septembre 2011.

Le déficit budgétaire (solde de base) a été de 5,6% du PIB en 2009 (-GNF 1212 milliards) et encore négatif de 12,8% du PIB en 2010 (-GNF 3411 milliards). Il s'est amélioré en 2011 où les dépenses sont contrôlées. Les intérêts sur la dette extérieure ne font pas partie de ce solde, ni les investissements et transferts sur financement extérieur (FINEX), y compris les dons. Donc la situation quand la situation de service de la dette est ajoutée serait encore pire.

1.1.4 Les relations générales avec les bailleurs de fonds

En 2000 la Guinée a atteint le point de décision de l'IPPTE avec comme phare la possibilité de réduction intérimaire de la dette de 545 millions d'USD. Elle n'a à peine achevé 50%. Dans la période 2003-05 une réduction d'environ USD 162 millions³ dont 36 millions de dollars dus à la BAD est intervenue. Le pays a suspendu le programme triennal 2002-04 avec le FMI en 2003. Le stock de la dette était d'USD 2 milliards au point de décision.

Le programme triennal du FMI 2007-10 était adopté pour un montant de 69,62 millions de Droits de Tirage Spéciaux (USD 105 millions) dont 24,48 ont été tirés. Le programme a été annulé de facto après le coup de décembre 2008. Les relations avec le FMI étaient rompues entre septembre 2009 et janvier 2011.

La Banque Mondiale avait cessé ses nouveaux engagements après le coup militaire et suspendu ses déboursements en novembre 2009 quand le pays a été en arriéré de paiement sur sa dette envers elle. La Banque a toutefois pu opérer jusqu'en janvier 2011 sous les auspices de la procédure OP/BP 7.30 sur les relations avec les gouvernements de fait. Jusque là la Banque avait 11 projets. Les programmes totaux en cours de la Banque étaient de USD 360 millions dont autour d'USD160 millions restaient à déboursier.

L'encours de la dette a cru à USD 3,2 milliards dont USD 376 millions d'arriérés sur les échéances (2010). Après les élections présidentielles et la reprise des relations avec les bailleurs de fonds traditionnels, une aide budgétaire de la BM et de la BAD de 108

³ Source: Mesure de la Performance des Finances Publiques en République de Guinée selon la Méthodologie PEFA, Juillet 2007, tableau 2.2.1

millions de USD (avril 2011) a apuré les arriérés envers la BM. Les arriérés envers la BEI sont également en cours de règlement (€6,8 millions apurés sur €22 millions au total, qui seront réglés cette année). Egalement les arriérés envers les fonds arabes sont en apurement. Ces derniers avaient empêché l'exécution des travaux de route durant une période.

A partir de 2011 le pays s'est engagé pour atteindre le point d'achèvement (pd'a) à l'IPPTE. Comme condition préalable à l'atteinte de ce point, le pays a dû s'accorder sur un programme FEC (Facilité élargie de Crédit), approuvé par le FMI fin février 2012 pour un montant de presque USD 200 millions dont USD 2 millions de réduction de la dette. En attendant, un programme de référence avait été établi (mi 2011), appuyé par la Banque Mondiale, l'UE, le FMI, l'AFD, la BAD et le PNUD.

Le montant d'allègement futur n'est pas connu mais de fait, après la reprise des relations et un nouveau programme avec le FMI, la Guinée avait finalisé les négociations en 2008 en vue de l'atteinte du point d'achèvement à l'IPPTE. La réduction prévue à l'époque était une réduction de USD 800 millions au cours des années, avec un complément important additionnel de USD 1,4 milliards par l'Initiative de l'Allègement de la Dette Multilatérale.

Si l'Etat guinéen veut réellement atteindre le pd'a, il ne peut pas encore s'endetter à termes non concessionnels, ainsi diminuant la capacité de contribution financière par l'Etat aux grands projets d'infrastructures minières, hors l'équivalent de sa participation gratuite de 15% dans les projets.

1.1.5 La gestion des finances publiques

Le point saillant des finances publiques est le déficit hérité des années de crise politique et financière 2009-10. Le déficit élevé est particulièrement attribué au financement de dépenses militaires extraordinaires mais aussi d'investissements publics avec des contrats de marchés publics s'élevant à GNF 7.600 milliards pour 2008-2010, la plupart des marchés conclus en gré à gré. Le nouveau régime a gelé un certain nombre de marchés et les a mis sous scrutin pour ne pas avoir été conclus selon les procédures et représentant des surcoûts en plus des surfacturations.

La Direction Nationale du Budget prépare le budget annuel sur tableur Excel. Une fois le budget adopté, elle produit les plans d'autorisation d'engagement, dite la 'régulation'. Une gestion stricte de la trésorerie sur la 'base caisse' est instituée. Un Comité de Trésorerie se réunit tous les mois pour programmer les dépenses sur la base des recettes du mois écoulé. La DN Budget fait ses régulations mensuelles en fonction de ce plan. Pour décaisser les dépenses, le Ministre de l'Economie et des Finances doit signer une lettre qui accompagne les ordres de virement issus du Trésor avant qu'ils soient transmis à la BCRG pour paiement.

Les ministères planifient les décomptes sur leurs budgets d'investissements. Si les crédits ne sont pas disponibles sur une ligne où un paiement est dû, une demande de crédit peut être proposée à la DN des Investissements Publics du MEF pour effectuer un transfert interne entre lignes budgétaires du budget d'investissements (titre 5, à supposer uniquement sur la partie ressources propres). A l'intérieur du titre 5 cela se fait par arrêté ministériel.

L'Administration et Contrôle des Grands Projets (ACGP) rattachés à la présidence, une instance qui est en premier lieu en charge du contrôle des projets sur financement extérieur, a été attribuée des fonctions de contrôle des décaissements sur les projets ou contreparties à financement intérieur aussi. Donc les décaissements subissent de forts contrôles après les dérapages antérieurs.

Le Code des Marchés Publics est en révision.⁴ Depuis 1997 les seuils sont de GNF 20 millions pour les fournitures, GNF 40 millions pour un marché de travaux.⁵ Le nouveau code s'approche du système adopté dans les pays de la sous-région membre de l'UEMOA.

Une amélioration des systèmes informatiques est toutefois requise. « La Chaîne de Dépenses » est le logiciel de gestion du budget. Les administrateurs de crédit et les contrôleurs financiers des départements ministériels ne sont connectés en temps réel au système mais ont accès à une salle informatique au MEF pour saisir leurs données (engagements, liquidations et ordonnancements). Un héritage du passé est le paiement sans ordonnancement préalable qui est difficile de régulariser dans le système.

Une matrice des actions prioritaires a été établie autour de six axes avec le groupe des bailleurs. Les tirets indiquent les points saillants:

Axe 1 : Renforcement de la coordination et de suivi des réformes économiques et financières

- entre autres une AT pour coordonner les efforts des bailleurs

Axe 2 : Amélioration du processus budgétaire

- révision de la Loi organique relatives aux lois de finances⁶
- révision de la nomenclature budgétaire et du plan comptable

Axe 3 : Amélioration des recettes de l'Etat

- compte unique du Trésor sera respecté
- révision du code général des impôts (« s'assurer que des références à la fiscalité minière sont bien opérées »)
- réalisation d'un audit institutionnel du MMG, appui à l'élaboration d'une politique nationale minière

Axe 4 : Rationalisation de la dépense

- appui à la déconcentration de la chaîne
- réduction de l'utilisation de la procédure exceptionnelle (paiement sans ordonnancement préalable)
- audit de la dette (arriérés) intérieure
- audit des marchés publics 2008-2010
- adopter le nouveau code des marchés publics

⁴ Loi L/97/016/AN du 3 juin 1997.

⁵ Décret D/97/256/PRG/SGG du 3 novembre 1997.

⁶ Loi L/91/007 du 23 décembre 1991.

Axe 5 : Amélioration de la gouvernance financière

- opérationnalisation du PICOT (logiciel du Trésor)
- comptabilité matière
- schéma directeur informatique
- adopter les textes de création de la Cour des Comptes

Axe 6 : Réforme de la fonction publique/maîtrise de la masse salariale

- Assainir la fiche solde et refaire le profil des agents

Le groupe des bailleurs, l'UE, la Banque Mondiale, le FMI, l'AFD et éventuellement la BAD financent quatre projets en appui à la matrice : 1) système de contrôle, coaching d'IGE, IGF et la Cour des Comptes, 2) marchés publics, 3) volet de réglementation de la comptabilité, 4) AT au Ministère des Finances.

La Cour des Comptes de Paris a revu les comptes des années 2009 et 2010. La dernière Loi de Règlement est celle pour 2004.

La loi et le fonctionnement de la gestion des finances publiques étant héritier du même système d'origine française que celui des pays de l'UEMOA, il y a des tendances de s'approcher des réformes de la zone Franc CFA où les pays membres ont franchi des étapes de réformes. La plus grande différence entre la Guinée et ces pays est l'indépendance monétaire de celle-ci. C'est pourquoi la BCRG a un rôle plus important que les banques centrales (BCEAO) des pays de l'UEMOA et que les financements monétaires du déficit budgétaire, non autorisés dans les pays de la Zone CFA, ont pu avoir lieu.

1.1.6 Les recettes minières

La note sectorielle III sur le secteur minier d'août 2010 donne des précisions sur les recettes minières (taxe minière, BIC et taxe locale). En 2007 les taxes minières s'élevaient à USD 132,5 millions dont USD 117,1 millions en taxe minière sur la bauxite et USD 15,4 millions sur l'or. De la taxe minière sur la bauxite les USD 113 millions sont en provenance de la CBG à laquelle le gouvernement détient 49% de participation.

Ce chiffre plus des données du Programme de Référence du FMI et des rapports du passé concernant les finances publiques permettent d'établir le tableau suivant :

Tableau 1 : Les recettes minières

Année	Recettes minières en GNF milliards	Taux de change USD/GNF (marché parallèle)	Recettes minières en USD millions (calcul col 1/col 2)*1000)	Recettes minières en USD millions selon MMG	Recettes totales (hors dons) GNF milliards	Recettes minières/recettes totales (col 1/col 5) en %
-------	------------------------------------	---	--	---	--	---

	1	2	3	4	5	6
2000		1720		95		
2001		1945		94,1		
2002		1975		75,6		
2003	105,9	1985	53,4	71,6		
2004	171	2291	74,6	85,4		
2005	380,6	3613	105,3	110,6	1557	24,4
2006	675	5650	119,5	125,2	2172	31,1
2007	674 (est)	4400	151,8	132,2	2569 (est)	26,2
2008	738	4650	159		3249	22,7
2009	725	5088	142		3582	20,2
2010	1032 (est)	6655	155		4155	24,8
2011	1383 (est)	7513	184		5687	24,3
2012			250 (prév)			

Source : Les chiffres en GNF sur les recettes minières (col 1) et totales (col 5) viennent du Programme de Référence (Staff Monitored Program) du FMI 2008-2011, ainsi que du document du FMI de Facilité de Réduction de la Pauvreté et de Croissance de 2007. Les données annuelles en USD sur la taxe minière sont en provenance du MMG et la note sectorielle minière (données en USD) (col. 4). Le taux de change annuel est basé sur les chiffres donnés par la BCRG, hors les chiffres 2004-06 qui viennent du MMG. Vu l'instabilité du taux de change il est difficile de trouver une expression correcte des recettes en dollars si on ne connaît pas la date exacte des exportations.

Les calculs des chiffres du FMI sur les recettes minières par rapport aux chiffres du Ministère des Mines qui sont uniquement calculés sur la base de la taxe minière montrent une anomalie. Les recettes minières dans les comptes de l'Etat devraient excéder les recettes de la taxe minière puisqu'il y a d'autres charges sur le secteur qui ne font pas partie des chiffres du MMG. Le seul chiffre dans cette logique est celui pour 2007. Evidemment les calculs du taux de change varient d'un service à l'autre. En Guinée il paraît que les taxes minières font partie des recettes fiscales.

Ce tableau n'inclut pas les UD 700 millions reçus de Rio Tinto en 2011 pour régler les différends sur le projet Simandou sud. Ni d'ailleurs sont les autres taxes et contributions incluses, dont nos informations sont incomplètes, telles la BIC et taxe locale. Mais pour 2007 Friguia a payé USD 342.000 en impôt BIC et 158.000 en taxe locale, CBG 450.000 en taxe locale. Pour l'or la taxe locale payée était d'USD 1.242.000, toutes sociétés comprises.

Les recettes minières attendues pour 2012 sont à hauteur d'USD 250 millions.

La taxe minière pour la bauxite selon le Code Minier de 1995 est 10% de la valeur FOB pour la bauxite destinée à l'exportation et pour l'alumine elle est de 5% de la valeur calculée sur la base de la valeur FOB bauxite de la CBG (art. 139). L'alumine incorpore un minimum de 2,4 tonnes de bauxite et l'intention pourrait avoir été d'imposer l'alumine par l'équivalence en valeur de son contenu en bauxite mais ce point n'est pas clair. Du fait que l'imposition prend place à l'exportation, il n'y a pas de double taxation. De toutes les façons la taxe minière sur l'alumine est exclusivement vue comme une

taxe sur le droit d'extraction, la BIC et autres taxes imposées sur les bénéfices tenant en compte les gains en valeur ajoutée locale.

En dépit de ce régime la CBK a obtenu un règlement en 1999 qui fixe la taxe minière à USD 1 ou moins (60 centimes US) par tonne de bauxite. La compagnie a payé USD 2,6 millions en 2007 pour une exportation de 2,9 millions de tonnes de bauxite.

Friguia, la seule société d'alumine, a été en litige avec le gouvernement et les paiements de cette société ne suivent pas de règle claire.

Par contre la CBG dont la valeur d'exportation a été de USD 430 millions pour une exportation de 12,44 millions de tonne en 2007 selon la note citée en haut – donc USD 34,6 en moyenne par tonne - a payé USD 113 millions, ce qui est beaucoup plus que 10% de la valeur FOB. En fait, la CBG ne paie pas de taxe minière mais au lieu de cela une taxe sur le résultat net de 65%. La taxe minière se situe à 25-30% de la valeur d'exportation de la CBG.

Les prix de la CBK ne sont pas de marché – comme d'ailleurs la bauxite en général qui n'est pas vendue sur le marché ouvert – mais sont internes à la même société car la bauxite est destinée aux usines d'alumine et ensuite fonderies d'aluminium de Rusal. Pour des ventes totales déclarées de USD 23,3 millions le prix à l'exportation de la bauxite pour CBK n'a été que de USD 8 par tonne en 2007. Le prix à l'exportation de l'alumine de Friguia a été de USD 278 par tonne pour des exportations totales de 529.000 tonnes et des ventes s'élevant à USD 147 millions. Ce prix de l'alumine paraît proche de celui du marché.⁷ Le tableau en Annexe 1 donne un aperçu de la production, exportations et taxes payées sur la bauxite et l'or dans les années 2001-10.

Le secteur minier emploie 22.000 personnes en direct et 50.000 en indirect.⁸

Les conventions/concessions du secteur de la bauxite sont soumises à un scrutin par le nouveau gouvernement pour faire état des exonérations et brèches du code.

1.1.7 Le nouveau code minier

Le nouveau code minier⁹, sans doute pour éviter la bataille sur les prix de transfert, fixe les taxes sur les prix de l'aluminium du LME (London Metal Exchange). L'assiette est définie ainsi : 0,55% du « prix vendeur LME 3 mois de la tonne d'aluminium primaire pour la bauxite standard en Al₂O₃ de 50% ». Pour l'alumine le taux est de 1% par tonne d'alumine par rapport au prix d'une tonne d'aluminium primaire.

Etant donné que les prix par tonne d'aluminium sont autour d'USD 2000 aujourd'hui, une tonne de bauxite standard serait imposée par USD 11 et l'alumine par USD 20 par tonne. Par rapport à une valeur à l'exportation de USD 34 par tonne de bauxite (CBG 2007) ceci représente presque un tiers. Mais par rapport à l'alumine dont le prix du marché est souvent autour de USD 400 par tonne, la taxe ne représente que moins de 5%. Donc le régime donne incitation à une valeur ajoutée locale si les coûts de production de l'alumine sont intéressants et si le régime de taxes est comparable aux

⁷ Il convient de préciser que le tableau 1 de la note minière qui donne les chiffres sur les taxes minières et autres taxes payées par le secteur, en provenance du Ministère des Mines et Géologie, ne dit pas si les chiffres sur les ventes sont ceux déclarés ou s'ils sont estimés. L'Annexe 1 a la même faille.

⁸ Note sectorielle minière 2010.

⁹ Loi L/2011/006/CNT du 09 septembre 2011 portant Code Minier de la République de Guinée.

autres pays.

A signaler que les grandes sociétés minières internationales sont en cours de libérer le prix de l'alumine de sa relation automatique avec l'aluminium. Comme règle générale il est supposé que le coût de l'alumine par tonne se trouve à 12-14% du prix de l'aluminium par tonne puisque ces ratios sont négociés entre les miniers sur des contrats à long terme (donc en réalité l'intrant en alumine atteint presque 30% d'une tonne d'aluminium pour les ratios techniques de 2 tonnes d'alumine pour 1 tonne d'aluminium) mais un marché indépendant de l'alumine émerge. Ceci est d'ailleurs le cas pour le minerai de fer aussi.

Les taxes minières sur le minerai de fer sont de 1,5% par tonne du prix vendeur LME 3 mois de la tonne d'acier lingot.¹⁰ Toutefois l'accord transactionnel avec Rio Tinto détermine le taux à 3,5% du prix FOB du minerai. A l'heure actuelle le prix acier est d'USD 500 et le prix FOB du minerai de fer oscille entre USD 120 et 140. Cet accord ne sera pas affecté du code minier.

L'or est imposable à 5% du prix d'une once. L'or exporté passe d'abord par la BCRG. Le prix de référence d'une once est celui du « fixing du jour à Londres ». Ni l'assiette, ni le taux n'a changé depuis le code minier de 1995.

Les textes d'application sont en élaboration. Par exemple ils détermineront comment calculer le prix fixing du jour à Londres de l'or car celui-ci est coté deux fois par jour.

1.1.8 Le système RER

La Redevance d'Entretien Routier (RER) est une « rémunération de l'usage de la route par les usagers » (article 31 du Décret 114/PRG/SGG/00 portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier de Guinée du 24 novembre 2000). Elle est fixée ou modifiée par arrêté conjoint des ministres chargés des travaux publics et des finances. A l'heure actuelle GNF 250 sont perçus sur chaque litre de gasoil et d'essence.

Toutefois sa gestion est assez notoire car elle entre dans le système de fixation des prix du pétrole et les autres taxes ou droits.

La Douane détermine le prix de parité à l'importation des produits pétroliers et ajoute les droits de porte (entreposage, droit fiscal, etc.) et la TVA Douane pour arriver au prix sortie dépôt.¹¹ Après cela la TSPP (taxe sur les produits pétroliers), la marge distributeur et une péréquation transport moins la TVA Douane donne la base TVA. La TVA collectée plus une déduction complémentaire détermine le prix de vente au détaillant. La marge détaillant est ajoutée et le prix de vente officiel résulte. Si ce prix est en variation avec les prix à la pompe de plus de 5%, un réajustement peut être fait. Dans les années de crise, le régime avait supprimé les différentes marges des transporteurs, distributeurs et détaillants. En contrepartie il avait réduit – parfois – le

¹⁰ « LME official 3 month seller steel billet price » selon l'article 161.

¹¹ Le système décrit porte sur a) le marché terrestre TTC. Les autres marchés sont, b.) exonéré et soutage local (en fait parfois plus cher que le marché terrestre), c.) marché minier (également plus cher que le prix marché terrestre), d.) marché EDG (société électrique) (certaines exonérations), e.) soutage international (hors TVA), f.) ambassades (exonération TVA), g.) produits saisis. Tous ces marchés paient la RER.

paiement de la TSPP. Puisque la RER se trouve à l'intérieur de la TSPP sur le marché terrestre qui est le plus important, celle-ci a été diminuée aussi. Ce système de réduire la TSPP de temps à temps n'est toujours pas aboli mais n'a pas été utilisé depuis septembre 2011. La TSPP hors la RER est souvent nulle (par ex. en janvier 2011) et de toute façon la TSPP perçue ne semble pas être affectée au transport.

Les calculs sont faits aux volumes mensuels. Chaque 10 jours (décade) la Douane fait les décomptes et les envoie aux sociétés d'hydrocarbures. Les décomptes douaniers montrent la RER en direct. Les sociétés envoient leurs chèques une fois par mois.

Le Fonds d'Entretien Routier se bat pour que la RER puisse figurer comme une ligne autonome conformément au statut du FER.

Dans le passé le FER avait des comptes courants dans les banques de la place. Mais en avril 2011 la « Loi portant principes généraux de gestion par le Trésor Public des fonds appartenant à des organismes publics autres que l'Etat » a été adoptée. A partir de mai 2011 donc, les comptes sont centralisés à la BCRG hors un compte qui héberge des fonds de contrepartie de l'UE datant de son appui au démarrage du FER. Après une période d'ajustement le système fonctionne sans problèmes.

Les volumes auxquels sont imposés la RER sont de 294,7 millions de litres d'essence et de 327,7 millions de litres de gasoil en 2011. La projection est un volume de 300,6 millions de litres d'essence et 337,5 million de litres de gasoil en 2012. Une croissance de 2,5% est supposée. Les GNF 250/litre sont imposés sur le gasoil et l'essence sans distinction. Le FER a justifié une augmentation à GNF 350/litre.

1.1.9 La gestion des finances publiques des ministères des travaux publics et des transports

1.1.9.1 Les budgets MTPT et MT

Les allocations annuelles des deux ministères sont présentées en Annexe 2. Ils étaient joints jusqu'en 2003 (y compris). Après ce temps il y a deux ministères mais le MTP a compris certaines dépenses du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat pendant une période. En 2009 une scission réelle a pris place. Les traitements et salaires 2009 qui sont en diminution drastique par rapport à 2008 reflètent ce phénomène. Du fait de cette intégration temporaire avec l'Habitat les séries ne sont pas tout à fait homogènes.

Néanmoins le tableau permet de tirer quelques conclusions. Les investissements en provenance des travaux publics sont beaucoup plus importants que ceux du transport, en fait ils sont entre 93 et 100% des investissements publics dans le secteur. Les investissements entrepris par le Ministère des Transports sont pour la plupart pour leurs propres aménagements.

Quant à la gestion, les administrateurs de crédit suivent la chaîne en faisant la saisie des engagements etc. au MEF. Le problème primordial concernant les dépenses est que les crédits prévus pour le fonctionnement sont trop faibles, par ex. pour les missions à l'intérieur, résultant dans une dépendance sur les bailleurs de fonds pour financer les missions. Les agents se plaignent du manque de fonds pour le fonctionnement, même les petites choses comme la fourniture en encre et cartouches, papier etc.

En plus les procédures permettant réellement à engager les dépenses sont devenues longues. L'ouverture des crédits ne suffit pas pour engager les budgets. Il y a en plus la régulation et d'autres procédures d'autorisation.

1.1.9.2 Les ressources humaines

Le budget de traitements et salaires est environ le double au MDT par rapport au MTPT depuis 2008. Les agents et contractuels au MDT répartis sur les catégories sont (mi 2011):

MDT

Catégorie A	758
Catégorie B	565
Catégorie C	252
Contractuels perm.	77
<u>Contractuels temp.</u>	<u>183</u>
GRAND TOTAL	1835

En même date les agents et contractuels du MTPT au niveau central sont :

Catégorie A	391
Catégorie B	203
Catégorie C	173
Contractuels perm.	30
<u>Contractuels temp.</u>	<u>159</u>
Sous-total	956

Services déconcentrés :

Conakry :

Catégorie A	4
Catégorie B	1

Services intérieurs :

Catégorie A	9
Catégorie B	11
<u>Catégorie C</u>	<u>18</u>

Sous-total 43

GRAND TOTAL 999

Concernant le MDT les agents des agences ne sont pas payés sur le budget national à quelques exceptions. A signaler que le MT a recruté 800 nouveaux fonctionnaires dans la période 2006-10. Le genre de recrutement est de deux types : concours et nécessités de service.

Les salaires pour les catégories A-C sont, tout compris, par mois :

A : GNF 785.800 à GNF 1.432.000

B : GNF 620.260 à GNF 715.320

C : GNF 538.000 à GNF 546.000 ¹²

Les salaires ne sont guère élevés vu les coûts de vie. Le problème de masse salariale détecté par les bailleurs de fonds ne reflète donc pas le niveau des salaires. La question de pléthore ou surcoûts est donc relative aux tâches à mettre en œuvre par rapport à celles exécutées.

La gestion du personnel dans leur travail quotidien est presque absente, dépendant uniquement des relations hiérarchiques. Par ex. les agents qui ne se manifestent pas au travail ne le communiquent pas nécessairement. En même temps les règles concernant les initiatives à prendre vis-à-vis de l'extérieur sont très strictes et de cette manière, les actions sont sanctionnées plus que les inactions. Ceci est une manière négative de gérer une administration. Il n'y a pas de système de gestion hors celle des lignes budgétaires. Il y a certainement des lettres et actes du ministre et du secrétaire général et une programmation annuelle faite de manière générale au temps de la préparation du budget mais il ne semble pas que des suivis systématiques sont faits. Ni les tableaux et systèmes d'information sont-ils standardisés. Donc une anarchie règne hors la bureaucratie de base. Les agents ne définissent pas un programme de travail et il n'y a pas de suivi de leurs activités.

Ceci mène à une situation où la prestation est presque volontaire hors pour les hauts fonctionnaires en ligne directe hiérarchique avec le ministre ou secrétaire général. La DNER qui a eu un support en AT depuis 2009 est différente dans ce sens puisqu'elle a non seulement reçu une formation mais des logiciels de suivi des routes ont été installés et des équipements sont fournis, donc elle est dotée de moyens et outils de fonctionnement.

1.1.10 La déconcentration/décentralisation

1.1.10.1 La structure

Le pays est divisé en 8 gouvernorats, 33 préfectures, 304 sous-préfectures/communautés rurales de développement (CRD). Tous ces organes y compris les sous-préfectures sont des entités déconcentrées mais les CRD sont en transition vers des entités décentralisées en dépit d'être au même niveau. Les sujets sont les ressources financières (taxes, redevances, transferts), les compétences légales et réelles en plus des capacités.

¹² Ces gammes sont déduites de bulletins affichés au MTPT.

Le terme CRD sera abandonné au fur et à mesure où le Code des collectivités locales de 2006 sera mis en œuvre. Un redimensionnement est en cours avec l'aide de la DUE. Le résultat sera des sous-préfectures qui comprendront plusieurs collectivités.

Les ministères ont leurs propres démembrements par les directions régionales.

Le Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation est responsable de la politique générale et des transferts de compétences ainsi que du développement des capacités. Le ministère s'implique dans les infrastructures minières à travers une cellule de coordination des activités minières pour régler à l'amiable les différends importants qui surgiront sans doute sachant que le Transguinéen traversera la forêt et réduira les périmètres de culture. Cinq cent villages seront affectés.

1.1.10.2 Les ressources et programmation des dépenses

Les ressources des collectivités sont faibles mais 40% de la TVA est rétrocédée à elles. Aussi une redevance superficielle de USD 15 par km² d'un permis de recherche et d'USD 200 par km² d'une convention par an est prévue (Art. 160 du Code Minier). Ces redevances sont dues aux collectivités. Les collectivités doivent désormais formuler leurs plans de développement communal sur 4 ans avec des tranches annuelles. Un Conseil Préfectoral de Développement est mis en place.

1.1.10.3 Le partage des responsabilités dans les infrastructures

Jusqu'à récemment la responsabilité des pistes rurales était répartie entre le Ministère de l'Agriculture et le niveau local. Les initiatives de réhabilitation ou de construction sont montées jusqu'à ce ministère même si les sources de financement étaient recherchées à différents niveaux. Les bailleurs actifs traditionnels sont la GTZ/GIZ, USAID, l'Ambassade de France hors la Banque Mondiale et la BID, notamment dans le PACV2 (Programme d'Appui aux Communautés Villageoises 2) en plus du PNIR2 (Programme National des Infrastructures Rurales 2, voir ci-après). Le PACV2 a viré des fonds directement aux comptes des collectivités pour alléger l'attente les transferts étatiques. D'autres bailleurs ont contribué leurs fonds aux collectivités au travers du PACV2 puisque ce mécanisme était le plus fiable. Même les ressortissants ont contribué aux pistes en monnaie ou main d'œuvre. Une fois les collectivités ont justifié leurs demandes elles pouvaient trouver des PME. La Direction Nationale de la Décentralisation a été impliquée dans le renforcement des capacités.

En ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage il persiste des incertitudes en dépit du fait que les compétences à transférer aux collectivités sont bien définies. L'Etat ne garde que le suivi périodique des routes inter-collectivités. Néanmoins, en ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage des routes communautaires, des voies secondaires, tertiaires, place et édifices publics, le choix de leur site, elle a été déléguée à titre provisoire tout dernièrement au MTPT qui a depuis son réorganisation institué la Direction Nationale des Routes Préfectorales et Communautaires.

1.2 L'évaluation de la réalisation du PNT et du PSR

1.2.1 Introduction

Une table ronde des bailleurs de fonds avait été organisée par le Gouvernement en juin 2002 sur le PNT. A l'issue de cette table ronde, le Gouvernement et les bailleurs de fonds présents (UE, BAD, BM, AFD, FS, BADEA) se sont accordés pour préparer séparément un Programme Sectoriel Routier (PSR) complet, couvrant le réseau global de 34 500 km environ, y compris le réseau routier rural, et compatible avec la stratégie de réduction de la pauvreté. Le PSR a été validé en 2005; il a couvert le sous-secteur des infrastructures routières et le sous-secteur des transports routiers.

L'évaluation de la mise en œuvre de la stratégie du secteur contenue dans le PNT et le PSR, se référera ainsi :

- au PSR pour le sous-secteur des infrastructures routières et le sous-secteur des transports routiers,
- au PNT pour les autres sous-secteurs (ferroviaires, maritimes et fluviales, aérien).

1.2.2 La stratégie et le plan d'action stratégique du PSR et du PNT

1.2.2.1 La stratégie et le plan d'action stratégique du PSR

1.2.2.1.1 La stratégie du sous-secteur des infrastructures routières

- Les objectifs stratégiques de développement du sous-secteur des infrastructures routières.

L'objectif principal est de disposer de réseaux interconnectés de routes nationales, routes préfectorales et routes communautaires offrant un niveau de service adapté aux besoins, accompagnant le désenclavement des zones de production et assurant les liaisons principales avec les pays voisins.

✓ Les objectifs de développement des réseaux routiers

Routes Nationales Interurbaines :

Est reconduit l'objectif de disposer d'un réseau routier offrant le niveau de service de routes revêtues circulables en permanence, mais il est réduit à la gestion des routes existantes ou dont l'aménagement est déjà étudié et programmé, reportant les extensions d'importance au-delà de 2015. Le réseau d'intervention retenu est ainsi :

- L'axe côtier Forécariah – Coyah – Dubréka – Boffa – Boké- Québo (frontière Guinée Bissau) ;
- L'axe central (ou la dorsale) Conakry – Mamou – Kankan – Kérouané – Beyla – N'Zérékoré – Yomou ;

- L'axe frontalier sud Mamou - Faranah - Kissidougou- Guékédou- Sérédou – N'zérékoré parallèle aux frontières de la Sierra Léone et du Liberia
- Les transversales Nord-Sud :
 - Mamou – Dalaba – Pita - Labé
 - Kamsar – Boké (bretelle Boké - Sangarédi)
 - Koba – Tanéné- Fria ;
- Les liaisons régionales :
 - Vers la Sierra Léone : Coyah - Pamélap – frontière (RN4)
 - Vers le Mali : Kankan – Siguiri – frontière ;
 - Et les autres liaisons en cours d'étude et de programmation (vers le Sénégal, vers la Guinée Bissau, vers la Côte d'Ivoire).

Les bacs situés sur ces principales liaisons seront progressivement remplacés par des ponts.

Routes Préfectorales et Communautaires

Poursuite de la mise en œuvre des programmes en cours, assurant un appui à la lutte contre la pauvreté, largement complémentaires de ceux portant sur l'amélioration des Routes Nationales, dans la mesure où ils permettent le désenclavement des CRD. Il s'agit essentiellement :

- du Programme d'Appui aux Communautés Villageoises (PACV) (routes communautaires) ;
- du PNIR 2, lequel permettra en priorité le désenclavement des chefs-lieux de CRD.

Voiries Primaires Urbaines

Réalisation d'infrastructures primaires à Conakry pour améliorer la desserte de la presqu'île et réduire l'engorgement de la voirie existante :

- route à 2x2 voies Tombo - Gbessia (10,7km) ;
- route à 2x2 voies Matoto – Enta – Dabompa sur 9 km (+ la T5 sud et la bretelle de sonfonia);
- lancement de la construction d'une nouvelle voie express 2x2 voies à Conakry ;
- opérations d'exploitation de la voirie primaire existante sur 10 km (mise en sens unique et aménagements de carrefours critiques) ;
- construction de 20km de voiries primaires à N'Zérékoré.

✓ Les objectifs de développement de la gestion des infrastructures routières

Les objectifs essentiels se résument comme suit :

- achèvement de la constitution de la Banque de Données Routière (BDR);
- mise en place d'une planification et programmation de l'entretien routier, entretien courant et périodique, pour assurer la pérennité des infrastructures existantes;
- adaptation de la gestion des infrastructures routières en :
 - renforçant les activités de planification et de contrôle des prestations ;
 - améliorant les compétences techniques des personnels et en adoptant les principes de gestion efficace et performante;

- appliquant au FER-2 les règles de fonctionnement ayant présidé à sa création (autonomie financière, autonomie décisionnelle et implication accrue des usages);
 - recouvrant les coûts de la route, auprès des utilisateurs et usagers.
- Les axes stratégiques et le plan d'action stratégique du sous-secteur des infrastructures routières

✓ Le programme d'investissements routiers

a. Projets en cours de réalisation au début de la période du PSR (2004)

Sur le réseau des routes nationales :

Code ¹³	Projet		L-km	Type de routes	Nature travaux	Début	Fin
EC1	Kankan-Kourémalé	RN6	226	En terre	Construction d'une route bitumée	2002	2005
EC7	Pamélap-Fre Sierra Leon.	RN4	7	En terre	Construction route en terre moderne	-	2004
EC8	Tanéné – Fria	RN2 1	62	En terre	Construction d'une route bitumée	2003	2004
EC9	Tanéné – Koba	RN2 1	42	En terre	Construction d'une route bitumée	2003	2004
EC10	Boké-Sanguarédi	RN2 2	68	En terre	Construction d'une route bitumée	2003	2005

Sur les réseaux des routes préfectorales et communautaires :

Code ¹⁴	Projet		L-km	Type de routes	Nature travaux	Début	Fin
EC11	PACV	PR	7100	Pistes	Points critiques et amélioration / pistes	2005	2010
EC12	PNIR2	RP	4000	Pistes	Amélioration de pistes	2005	2009

Le PACV est financé par la BID et la BAD. Il concerne principalement l'amélioration de 2000 km de pistes rurales dans onze préfectures dans les régions de Haute Guinée et de Moyenne Guinée, zones de forte pauvreté. Le linéaire de pistes qui seront améliorées se composent de :

¹³ ECxx : Projets routiers en cours de réalisation en 2004

¹⁴ ECxx : Projets routiers en cours de réalisation en 2004

- 600 km de routes préfectorales pour assurer le désenclavement de chefs de lieu de CRD ;
- 1400 km de routes communautaires.

Le PNIR2 est financé par la Banque Mondiale (IDA). Il vise l'amélioration de 1300 km de routes rurales et de 585 ml d'ouvrages de franchissement sur ces routes. Ce projet couvre principalement les zones qui ont subi le désordre de la guerre aux frontières, et où vivent des populations déplacées. Le linéaire de pistes rurales qui seront améliorées se composent de :

- 950 km de routes préfectorales pour poursuivre le désenclavement de chefs lieu de CRD ;
- 350 km de routes communautaires en travaux HIMO.

Sur les réseaux de voiries primaires urbaines :

Code ¹⁵	Projet		L-km	Type de routes	Nature travaux	Début	Fin
EC2	Matoto – Dapompa +T5 sud et bretelle Sonfonia	VpU	9 +4	Urbaine	Construction route express à 2x2 voies	-	2005
EC3	Tombo – Gbessia	VpU	11	Urbaine	Construction d'une autoroute	-	2008
EC4	Voirie primaire Conakry	VpU	10	Urbaine	Amélioration fluidité du trafic (étude)	-	2006
EC5	Sd accès primaire à Ckry (T4 à T7)	VpU	9	Urbaine	Construction route express à 2x2 voies	-	2010
EC6	Lambandy-Sonfonia -Carrefour T7	VpU		Urbaine	Construction d'une route à 2 voies	-	2004

Ces projets de voiries primaires urbaines de Conakry n'étaient pas prévus dans le PNT dans la mesure où le PNT concernait plus une planification des transports interurbains. Ils ont été introduits par le PSR. Les voies concernées peuvent être cependant considérées d'intérêt national. Elles permettent une pénétration du centre névralgique d'administration et d'animation économique, en continuation des routes interurbaines aboutissant dans la capitale, et surtout elles facilitent l'accessibilité du port.

b. Projets démarrant en réalisation dans la période du PSR

Tous les projets devant démarrer en réalisation dans la période couverte par le PSR sont localisés sur le réseau des routes nationales. La programmation sur les réseaux urbains et les réseaux des routes préfectorales et communales ne relevaient du PNT, la source du PSR.

¹⁵ ECxx : Projets routiers en cours de réalisation en 2004

Code ¹⁶	Projet		L-km	Type de routes	Nature travaux	Début	Fin
PD ₁ 1	Dabola – Kouroussa	RN1	160	Bitumée	Réhabilitation route bitumée	2007	2010
PD ₁ 2	Coyah-Farmoréha	RN4	75	Bitumée	Réhabilitation route bitumée	2007	2010
PD ₁ 3	Kissidougou-Séredou	RN2	212	Bitumée	Réhabilitation d'une route bitumée	2007	2009
PD ₁ 6	Pont sur le Kogon	RN3	Pont	Pont sur route bitumée	Construction d'un pont	2006	2009
PD ₂ 4	Pita-Labé	RN5	40	Bitumée	Renforcement route bitumée	2009	2011
PD ₂ 5	Dalaba – Pita	RN5	52	Bitumée	Renforcement route bitumée	2009	2011
PD ₂ 7	Yirikiri-Niandankoro	RN3 2	85	En terre	Rte bitumée en rempl. rte en terre	2009	-
PD ₂ 8	Mamou-Faranah	RN2	122	Bitumée	Réhabilitation d'une route bitumée	2009	-
PD ₂ 9	Boffa-Kolaboui	RN3	96	Bitumée	Renforcement route bitumée	2009	-
PD ₂ 18	Mamou-Dabola	RN1	150	Bitumée	Réhabilitation d'une route bitumée	2010	2012
PD ₂ 14	Boké – Québo (fre GB)	RN3	93	En terre	Rte bitumée en rempl. rte en terre	2010	-
PD ₂ 10	Tougué-Sélouma	RN2 7	108	En terre	Réhabilitation d'une route en terre	2010	-
PD ₂ 11	Pont sur le Bantala	RN5	Pont	Pont	Construction d'un pont	2010	2012
PD ₂ 12	Labé-Sériba	RN5	160	En terre	Rte bitumée en remplacement rte en terre	2010	-
PD ₂ 13	Sériba-Koundara	RN5	100	En terre	Rte bitumée en remplacement rte en terre	2012	-
PD ₂ 15	Coyah – Kindia	RN1	82	Bitumée	Elargissement et rectification tracé	2011	-

¹⁶ PD₁x : Projets routiers démarrant en réalisation au cours de la première période 2004-2008
PD₂x : Projets routiers démarrant en réalisation au cours de la deuxième période 2009-2013

✓ Les axes et actions stratégiques de développement de la gestion des infrastructures routières

Action 1

- Procéder à un audit des comptes des exercices antérieurs du FER (2002-2004), puis transférer les soldes de gestion de ces exercices sous la gestion du MTPT aux comptes du BND.

Action 2

- Appliquer le manuel de procédures du FER qui conditionne la signature de tout marché pour les travaux éligibles au financement du FER par le maître d'Ouvrage, à un visa du DG du FER, afin d'assurer la disponibilité des fonds et de leur engagement (autonomie de gestion du FER)

Action 3

- Réorganiser la programmation et le suivi des travaux d'entretien routier (à partir de l'exercice 2006).

Cette programmation détaillera, pour assurer une bonne transparence de l'utilisation des fonds du FER :

- l'entretien courant des RN par axe, avec au niveau de l'axe, la description de l'état initial et l'identification des travaux à effectuer, en s'aidant des informations contenues dans la BDR ou de relevés visuels;
- l'entretien courant des voiries urbaines avec une identification des axes et des travaux effectués, en excluant les travaux d'aménagement neuf qui ne doivent pas être financés par le FER ;
- l'entretien des routes préfectorales et des routes communautaires sur la base des éléments établis par la DNGR et en établissant une procédure spécifiques d'allocations des ressources de l'ITPPE directement à la DNGR;
- les interventions d'urgence limitées au montant alloué, en tenant un fichier précis des opérations réalisées et en les mentionnant dans la BDR pour les RN.

Action 4

- Faire produire, par la DNER, la DNIR et le FER, un rapport d'activités, à l'instar de celui que publie la DNGR, avec une transmission au BEP, au plus tard deux mois après la fin de l'exercice.

Action 5

- Donner un rôle accru au BEP dans la préparation des opérations nouvelles d'investissement (en particulier les études). Dans le cadre du PSR, la préparation sera exclusivement orientée sur la préparation du programme de travaux retenus.

1.2.2.1.2 La stratégie du sous-secteur des transports routiers

- Les objectifs stratégiques

La stratégie arrêtée dans le PSR pour le sous-secteur des transports routiers reprend globalement les principaux axes et actions stratégiques développés dans le PNT.

Elle est exprimée comme suit en termes d'objectifs :

- l'implication accrue de l'administration des transports routiers dans la mise en œuvre des accords et conventions en vue d'accroître l'attractivité du corridor guinéen pour l'accès du Mali à l'Océan Atlantique ;
 - la préparation des transporteurs guinéens à une participation aux transports internationaux ;
 - la création d'un cadre institutionnel incitatif, garantissant professionnalisme, libre entreprise et équité des conditions de concurrence entre opérateurs ;
 - l'amélioration des services de transports routiers intérieurs, en établissant le cadre approprié pour que les opérateurs disposent de moyens d'exploitation améliorés, pour qu'ils offrent au moindre coût des conditions acceptables de transport, au plan de la qualité, de la sécurité et de la préservation de l'environnement ;
 - la participation d'opérateurs privés à l'exploitation et à la gestion de gares routières de voyageurs et de marchandises (sous le régime de concessions, de contrats de gestion, etc.)
 - la mise en place d'un système efficace de gestion de sécurité routière ;
 - la promotion d'un tissu associatif des parties prenantes dans les transports (voyageurs, chargeurs, automobilistes, etc..) pour assurer leur participation au développement des prestations.
- Les axes et actions stratégiques du sous-secteur des transports routiers

Axe stratégique 1 : Renforcer l'attractivité du corridor guinéen pour le Mali

Action 6

- Mettre en place et rendre opérationnel le Comité de Suivi de la mise en œuvre des dispositions de l'Accord TRIE signé en 1998 entre le Mali et la Guinée,
- Préparer les documents (Carte de Transport Inter État, lettre de voiture Inter État) dont devront disposer les transporteurs guinéens désireux de participer au transport des marchandises en transit.
- Préparer la procédure de sélection (formation, amélioration du matériel roulant, etc.) des transporteurs guinéens qui seront autorisés à effectuer les transports sous le régime TRIE.

Axe stratégique 2 : Améliorer les transports routiers

Action 7

- Établir le fichier des opérateurs de transports routiers de marchandises et de voyageurs¹⁷.

Action 8

¹⁷ Ce fichier pourrait être établi avec la participation active de l'UNTRG qui dispose d'antennes dans les préfectures.

- Établir une Loi définissant la profession de transporteur, les conditions d'accès à cette profession, les conditions d'exercice de la profession et le suivi de l'activité par l'Administration. Cette action passe par la mise en oeuvre d'une assistance technique spécifique.

Action 9

- Établir une réglementation définissant les conditions de gestion des infrastructures et équipements d'exploitation des installations terminales des transports de voyageurs à Conakry et dans les chefs-lieux des préfectures. Cette action requiert une assistance technique.

Action 10

- Préparer, en coordination avec la coopération française, un projet d'amélioration de la gestion de la sécurité des transports routiers, comportant les volets suivants :
 - Mise en place du système de gestion des bulletins préparés sur la base des constats d'accidents de la route.
 - Examen des conditions de gestion du contrôle technique automobile et propositions d'amélioration de la convention en cours et de l'état des véhicules.
 - Préparation d'un texte de Loi portant Code de la Route, en veillant à ce que ce Code soit adapté au contexte guinéen et prenne en considération le haut degré d'illettrisme des conducteurs ;
 - Prendre les dispositions réglementaires et institutionnelles pour que l'amélioration de la sécurité routière devienne une priorité nationale.

1.2.2.2 La stratégie et le plan d'action stratégique du PNT

1.2.2.2.1 La stratégie globale du PNT

Globalement, et concernant l'ensemble du secteur, la stratégie de développement du PNT s'est fixé les objectifs stratégiques ci-dessous.

▪ Objectifs stratégiques

L'objectif principal poursuivi pour le développement du secteur est de disposer d'un système national de transports suffisamment étoffé et performant, lequel :

- satisfait les besoins de transports au moindre coût pour la collectivité nationale, tout en assurant une qualité de service acceptable (dans les domaines du confort et de la sécurité en particulier) ;
- permet des liaisons de qualité et facilite les échanges entre les différentes parties du territoire (intégration intérieure);
- soutient le développement des autres secteurs socio-économiques, particulièrement les secteurs porteurs de la croissance et à fort potentiel (secteur rural, secteur minier, secteur commerce),

- assure l'ouverture du pays sur l'extérieur, facilite ses échanges et son commerce extérieurs,
- assure de bonnes liaisons avec les pays voisins et les pays de la CEDEAO, facilitant et dynamisant l'intégration sous régionale ;
- assure une contribution directe à la croissance des richesses nationales, par une exportation de services de transports ;
- assure une accessibilité équitable aux services de transports pour le plus grand nombre, facilitant la mobilité des personnes et des marchandises, facilitant aussi l'accessibilité des populations aux services de base,
- offre des opportunités de recours à des travaux à haute intensité de main d'œuvre (HIMO) pour lutter contre la pauvreté (travaux de maintenance etc..) ;
- assure au mieux la sécurité des personnes et des biens, aussi bien pour les utilisateurs que pour les riverains,
- préserve au mieux l'environnement par une limitation de ses nuisances (pollution, bruit, atteintes aux équilibres naturelles), ainsi que la quiétude des riverains.

Ceci, dans le but ultime de faciliter et de soutenir, et d'y contribuer, le développement socio-économique, la réduction de la pauvreté et l'amélioration conséquente des conditions de vie de la population.

Pour cela, la stratégie se fixe les objectifs convergents ci-après

- disposer d'un réseau d'infrastructures et d'équipement de transports de base structurant, doté d'un bon niveau de service, reliant entre elles les différentes parties du territoire et assurant les liaisons avec les pays limitrophes ;
- disposer de réseaux de dessertes et de services de transports, internes et externes, étoffés, performants, sûrs, offrant au moindre de coût des conditions acceptables de transports, de sécurité et de préservation de l'environnement
- Développer le recours à des travaux à haute intensité de main d'oeuvre pour le développement et la maintenance des infrastructures et équipements,
- Disposer d'une industrie locale de transports structurée, professionnelle, et compétitive ;
- Développer les activités internationales des opérateurs nationaux du secteur, pour une participation plus active du secteur à l'enrichissement national ;
- Disposer d'un cadre institutionnel d'opération du secteur incitatif, facilitateur, garantissant la libre entreprise et l'équité des conditions de concurrence entre les opérateurs et entre modes de transports, conduisant au moindre coût et moindre prix,
- Disposer d'une administration de développement et de régulation, et d'une administration d'opération, adaptées au contexte d'économie de marché, qualifiées, motivées, efficace et performante.

Visant ces objectifs, la stratégie a arrêté les axes et programmes d'action qui suivent.

Les axes d'action stratégiques

- réhabiliter, étendre et moderniser, les réseaux d'infrastructures et d'équipement, suivant un volume et une hiérarchisation des projets de développement permettant de tirer le meilleur profil pour la collectivité nationale, dans le respect du cadrage

macro-économique et sous la contrainte des possibilités budgétaires de l'Etat et des organismes autonomes chargés de la gestion et de l'exploitation d'équipements publics ;

- protéger et conserver le patrimoine d'infrastructures et d'équipement progressivement constitué, et préserver sa qualité de service initiale, par la mise en place de système de protection et de maintenance performant et la mise en place de mécanismes de mobilisation de ressources et de financements couvrant les besoins de maintenance, pérennisés et sécurisés, s'appuyant sur un recouvrement direct des coûts auprès des usagers et des bénéficiaires;
- recourir le plus possible à des travaux à haute intensité de main d'œuvre (HIMO), pour le développement et la maintenance des infrastructures et des équipements du secteur;
- Adopter un principe de base consistant à recouvrir directement auprès des usagers et des bénéficiaires les coûts de renouvellement, de protection, de maintenance et de conservation, d'exploitation et de gestion des infrastructures, équipements, et services publics, l'intervention par le biais de transfert sociaux collectifs par l'intermédiaire des finances publiques devant être l'exception et justifiée par l'intérêt général;
- Poursuivre et finaliser le désengagement de l'Etat et des collectivités publiques du secteur de la production, toute intervention pour portage d'actions dans le capital social d'une entreprise devant être une exception et justifiée par l'intérêt général;
- Poursuivre la libéralisation du fonctionnement du marché des transports, par la promotion de conditions d'opération garantissant la libre entreprise, une équité des conditions de concurrence, en évitant les situations de monopoles, d'entente, de cartels;
- Instaurer un régime de déclaration des lignes et services de transports en lieu et place du régime actuelle d'autorisation;
- Contrôler les situations monopolistes ou oligopoles inévitables pour limiter les abus de position, particulièrement pour éviter les sur-profits et l'élévation des prix;
- Promouvoir le secteur privé, lui apporter un appui pour des facilitations de crédit, une qualification de ses capacités de gestion et une organisation professionnelle adaptée au contexte libérale;
- Promouvoir la professionnalisation des opérateurs et de leurs activités;
- Réduire et mettre fin progressivement aux activités hors du droit, afin d'égaliser les conditions de concurrence, encourager la modernisation du secteur, et contribuer à améliorer les revenus fiscaux non minier ;
- Promouvoir un tissu associatif d'utilisateurs des transports, d'équipements et de services publics, d'administration des transports, (voyageurs, chargeurs, automobilistes, etc.), pour promouvoir la défense des intérêts des utilisateurs et leur participation aux différentes étapes du processus du développement ;
- Etudier l'opportunité de la création d'un Conseil Supérieur des Transports, institution consultative, lieu de concertation des différents acteurs du secteur des transports (représentation de l'administration, des transporteurs, des utilisateurs, des bénéficiaires, des riverains, etc.) qui s'appuiera sur les organisations professionnelles, les institutions économiques d'accompagnement, le tissu associatif des utilisateurs, etc.);

- Mettre en place le Conseil Supérieur des Transports ;
- Etudier et adopter une Loi Générale déterminant les principes fondamentaux du régime des transports (politique des transports) ;
- Réformer les institutions en place, renforcer leur capacité et les doter de moyens,
- Conforter pour cette réforme, l'application du principe adopté depuis 1987 privilégiant :
 - une organisation de l'administration du secteur séparant nettement l'administration de développement et de régulation (administration centrale de conception) de l'administration d'opération, pour un renforcement de la fonction de développement et de régulation, la tendance étant au délaissement de cette fonction lorsque les deux administrations ne sont qu'une ;
 - et une dotation d'un statut autonome des administrations d'opération, doté d'une souplesse de gestion opérationnelle et financière permettant une motivation du personnel, permettant le niveau d'efficacité requis pour bien soutenir les activités des secteurs privés de production usagers, facilitant le recouvrement direct auprès des usagers des coûts des infrastructures, équipements et services publics, et enfin, cernant mieux les coûts et les responsabilités à l'évaluation des résultats
- Doter l'Administration du secteur d'une stratégie de communication et d'information du public et la mettre en œuvre (publicité des textes réglementaires, prévention routière, etc.).

Ces objectifs et axes d'action stratégiques se déclinent pour chacun des trois sous-secteurs concernés (ferroviaire, maritime, et aérien) comme ci-après.

1.2.2.2.2 *La stratégie et le plan d'action stratégique du PNT pour le sous-secteur des transports ferroviaires*

▪ Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de ce sous-secteur

- Préservation de l'intérêt collectif de la haute ligne Conakry – Kankan
- Relance de la ligne en saisissant une opportunité de combinaison avec une nouvelle exploitation minière lourde (bauxite, fer, etc.) ;
- Préservation de l'intérêt collectif de l'exploitation des 38 premiers kilomètres,
- Relance de la ligne en saisissant l'opportunité d'un intérêt collectif institué pour le développement d'un métro urbain, et éventuellement d'un brouettage para-portuaire combiné avec la création d'un port sec.

▪ Axes d'action stratégiques

- maintenir une veille et continuer à surveiller une opportunité de combinaison avec une exploitation minière pour relancer cette ligne,

- suivre le projet du trans-guinéen, et saisir les éventuelles opportunités qu'il représente ;
- réaliser une étude combinant l'avenir du port de Conakry et la fonction de brouettage du chemin de fer sur les 38 premiers kilomètres (voire sous-secteur maritime), étude
- comparative d'une continuation du développement de la capacité du port de Conakry combinée avec un projet de port sec à la sortie de l'agglomération avec l'alternative de la recherche et l'aménagement d'un deuxième site portuaire ;
- faire valoir un projet de métro de surface dans une future étude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Conakry,

1.2.2.2.3 La stratégie et le plan d'action stratégique du PNT pour le sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

▪ Objectifs stratégiques

Les objectifs principaux de la stratégie de développement du sous-secteur des transports maritimes et fluviaux peuvent s'énumérer comme suit :

- Disposer d'un port commercial international, performant et compétitif, assurant au moindre coût les échanges extérieurs du pays, et rivalisant avec les ports de sous-région dans la vente de services portuaires en transit des échanges des pays enclavés et en transbordement maritime, en soutien au développement socio-économique de la Guinée, à la croissance de la richesse nationale, et à la lutte contre la pauvreté ;
- Disposer d'un réseau de ports maritimes secondaires (débarcadères) de bon niveau de service, facilitant le développement du petit cabotage maritime national et de voisinage, facteur de réduction des coûts de transports intérieurs et de voisinage (pour les échanges des zones littorales);
- Disposer d'un réseau de ports fluviaux de bon niveau de service sur le Niger et le Milo, pour dynamiser l'activité de transport fluvial sur ces cours d'eau ;
- Développer l'exportation de services portuaires au niveau de la plate-forme portuaire de Conakry par la promotion du transit malien et des activités de transbordement, pour une participation plus active du sous-secteur à l'enrichissement national ;
- Disposer de réseau de dessertes et de services de cabotage littoral et fluvial intérieur et de voisinage, offrant au moindre coût des conditions acceptables de transport, de sécurité et préservant l'environnement.
- Disposer d'une bonne desserte maritime par des navires de commerce de ligne régulière, particulièrement de navires porte-conteneurs, avec des fréquences adéquates limitant les attentes et contribuant ainsi au moindre coût et à une bonne compétitivité de l'économie guinéenne et de ses exportations ;
- Développer l'activité régionale et internationale des compagnies du pavillon national, pour une participation plus active du sous-secteur à l'enrichissement national,

- Disposer d'un cadre législatif et réglementaire d'opération, incitatif, facilitateur, garantissant la libre entreprise et l'équité des conditions de concurrence entre les opérateurs, conduisant au moindre coût et moindre prix, en : consacrant la libéralisation du sous-secteur et garantissant la libre concurrence, garantissant une équité des conditions de concurrence entre les opérateurs du sous-secteur, quel que soit son statut, assurant de bonnes facilitations de passage et de transit portuaires, exigeant en matière de capacité professionnelle, technique et de gestion, et de capacité financière, des opérateurs, exigeant en matière de rapports entre opérateurs et utilisateurs et en matière de conditions commerciales d'opération, exigeant en matière de sécurité portuaire, et de sécurité de navigation, exigeant en matière de conditions et de contrôle de sécurité des navires et autre embarcations battant pavillon national (contrôle de navigabilité, qualification des équipages, etc..) ;
- Disposer d'une administration du sous-secteur, adaptée à une gestion dans un contexte de libération du marché national et international des transports maritimes et un contexte d'économie de marché, techniquement qualifiée, avec un personnel bien formé, motivé, organisée dans le respect : du principe de séparation de l'administration de développement et de régulation, de l'administration d'opération, du principe de dotation d'une autonomie de gestion et financière de l'Administration d'opération dans le cadre d'une formule statutaire d'opération assimilée ou comparable ou relevant à celui du secteur privé (mise en concession), du principe de recouvrement des coûts par les usagers ;
- Exploiter les potentialités nautiques et géographiques offertes par le littoral guinéen pour améliorer les performances de l'offre portuaire internationale de la Guinée et soutenir la compétition avec les autres plates-formes portuaires, en matière d'exportation de services portuaires (transits sahéliens et transbordements maritimes),

La stratégie se fixe par ailleurs les objectifs convergents suivants :

- Améliorer les performances et la compétitivité du port de Conakry,
- Renforcer l'implication du secteur privé dans les activités portuaires et renforcer la concurrence dans ces activités, pour y introduire de l'émulation, source d'amélioration de la qualité de service et d'optimisation des coûts ;
- Assurer le désenclavement urbain du port de Conakry ;
- Mettre en place le système de transit sous douane (régime TRIE) ;
- Améliorer globalement la compétitivité sous régional du corridor guinéen d'accès à la mer du Mali ;
- Développer la fréquence des escales de navires de commerce, au port de Conakry ;
- Clarifier le régime de la profession de transporteur maritime en Guinée ;
- Disposer d'une industrie de transports maritimes structurée, professionnelle, et compétitive;
- Améliorer la capacité de gestion de la Société Nationale du Port Autonome de Conakry ;
- Améliorer le recouvrement des coûts du port auprès des usagers du port de Conakry;

- Conforter l'ANAM dans sa mission et rétablir ses mécanismes de recouvrement de ses redevances ;
- Améliorer la sécurité de navigation côtière et fluviale, et les conditions d'opération du petit cabotage.
- Les axes d'action stratégiques du sous-secteur
- Ajuster la capacité de la plate-forme portuaire de Conakry à la croissance prévisible des trafics au cours de la prochaine décennie par en particulier :
 - la construction d'un deuxième quai pour le terminal à conteneur,
 - l'extension adéquate de la surface du terre plein de traitement et de stockage des conteneurs du même terminal,
 - quelques investissements d'amélioration des conditions de traitement des trafics portuaires (grosses réparations de quais existants autres que quais du terminal de pêche, aménagement d'installations pour les produits dangereux, aménagement de parkings pour camions, acquisition d'équipements et matériel de sécurité et de signalisation maritime.
- S'assurer par une étude plus approfondie, avec modélisation hydraulique, de la capacité réelle des investissements d'ouvrages à la mer de protection envisagés par l'étude du troisième projet portuaire, à réduire efficacement le niveau et le caractère récurrent des charges de dragage du PAC, avant de prendre la décision de les réaliser ;
- Améliorer la productivité physique des terminaux portuaires du port, principalement des espaces de stockage, pour une recherche du moindre coût ; pour cela :
 - limiter les temps de séjour au port des conteneurs et marchandises, par :
 - une amélioration du professionnalisme des opérateurs du port ;
 - une simplification des procédures de dédouanement et d'une façon générale par une amélioration des facilitations douanières,
 - une plus grande ouverture à la concurrence des activités paroportuaires, stimulateur d'une meilleure qualité de service ;
 - une amélioration des performances du système de transports routiers assurant le transit portuaire (performances du matériel, plage horaire d'opération, etc..) ; étude et instauration pour cela d'un système d'agrément périodique par le PAC des camions faisant l'enlèvement au port ;
 - un élargissement, voire une extension à 24h/24h, de la plage horaire de travail du port ;
 - exiger des opérateurs aux terminaux, de s'équiper de matériel et d'une logistique d'opération, de performances adéquates;
 - et, à plus long terme, revoir la configuration d'aménagement et d'affectation des espaces portuaires (voir ci-après)

Une révision de la convention de concession du terminal à conteneurs s'avère en particulier nécessaire, pour y introduire des conditions de souplesse d'ouverture du terminal à d'autres opérateurs que ceux qui composent actuellement le GIE concessionnaire, et des conditions d'exigence de productivité du terminal

(principalement de son terre-plein) au travers en particulier d'exigences d'équipement en matériel d'opération adéquat.

Par ailleurs, l'Autorité Portuaire devrait être associée à l'étude des dossiers de demande d'agrément des opérateurs para-portuaire, avec « voix de veto », étant la première responsable des performances de la plate-forme portuaire.

- Etudier, programmer et engager, sous la contrainte des possibilités financières du PAC, un réaménagement des localisations des activités dans le port (réaménagement qui n'est prévu qu'à plus long terme par le Plan Directeur) permettant un meilleur fonctionnement du port, une amélioration de ses capacités et une amélioration de la sécurité (relocalisation du terminal de pêche et des installations de la Marine Militaire, comblement de la darse et récupération de ses surfaces, regroupement des activités de vrac industriel et minier, regroupement des activités commerciales, etc.), et réviser le Plan Directeur de Développement à long terme du port ;
- Equiper les sites d'accostage du petit cabotage maritime d'un minimum d'infrastructures et de superstructures pour améliorer les conditions d'opération sur ces sites, améliorer la sécurité des opérations et soutenir le développement de ce moyen de transports côtiers et insulaires, pour son intérêt économique et sociale et sa fonction de desserte des îles. Les débarcadères d'intérêt identifiés pour un aménagement, sont les débarcadères de Boussourra (Conakry), de Dixinn Port à Bois (Conakry), de Sorro (îles de Loos), de Sangbon (Préfecture de Forécariah), de Bel-Air (Préfecture de Boffa), et de Guémeyre (Préfecture de Boké) ;
- Etudier pour le court et moyen terme et mettre en œuvre, un plan de circulation urbaine dans l'agglomération de Conakry;
- Etudier un schéma pour une nouvelle armature de « marchés permanents » (selon une configuration en grappe : marché d'intérêt national – MIN-, marché communal, marché de quartier, marché de secteur ou de proximité) et un schéma de localisation des gares routières pour l'agglomération de Conakry, sous la contrainte de l'objectif d'une réduction de la congestion urbaine, et d'une facilitation physique de desserte du port de Conakry (avec en particulier l'étude d'une délocalisation et démembrement des gros marchés situés en bordure des grandes voies urbaines); élaborer un programme de leur mise en œuvre;
- Mettre en œuvre progressivement les schémas définis ci-dessus;
- Etudier l'opportunité de la réalisation de la route côtière urbaine nord prévue par le Schéma d'urbanisme, route reliant le port à la voie express de Gbessia au niveau du carrefour de Moussoudougou (Pont du 8 novembre) ;
- Etudier une alternative à la continuation des extensions de capacité du port de Conakry, par l'aménagement d'un autre site portuaire international en eau profonde, (plus particulièrement pour le traitement des hydrocarbures, des conteneurs, du trafic ro-ro de véhicules routiers – importation de véhicules d'occasion-) ; cette étude serait une étude comparative entre une continuation du développement des capacités du port de Conakry (y compris ses capacités nautiques) avec ou sans l'option d'un système de liaison urbaine en site propre et un port sec à la sortie de l'agglomération, et l'alternative de l'aménagement d'un deuxième site portuaire ; l'étude comporte aussi un volet de localisation de ce nouveau site, en fonction des capacités nautiques du site et de sa position géographiques par rapport aux pôles générateurs de trafics ;

- Etendre et renforcer la participation du secteur privé dans l'exploitation et la gestion des opérations portuaires au port de Conakry; étudier à cet effet l'opportunité d'une mise en concession des services de pilotage et de remorquage ; étudier aussi l'opportunité et la viabilité d'une plus grande ouverture à d'autres opérateurs potentiels du marché des activités para-portuaires (manutention, consignation, transit, etc..) ; et mettre en œuvre ces extensions et renforcements ;
- Etudier et mettre en œuvre une révision des barèmes tarifaires du port, sous les contraintes des objectifs de développement des touchées des navires de ligne, de promotion de compétitivité du corridor guinéen pour les trafics maliens, de promotion de la compétitivité des exportations guinéennes, et de recouvrement des coûts du PAC auprès des utilisateurs ;
- Mettre en place un système de suivi et de régulation des coûts complets de passage portuaire (coûts des prestations des opérateurs para-portuaires compris), pour, entre autre, améliorer la couverture des coûts du PAC et améliorer la gestion de l'homologation des tarifs des opérateurs para-portuaires (manutentionnaires, transitaires, etc..) ;
- Promouvoir à l'échelle CEDEAO, un système de suivi des coûts et prix des opérateurs para-portuaires dans les ports de la sous-région,
- Améliorer la sécurité des personnes et des biens au port de Conakry ;
- Mettre en place le système TRIE et ses procédures, tels que prévu par les conventions communautaires, en vue de promouvoir le transit malien ; normaliser, en rapport avec les accords sous régionaux de la CEDEAO les taxes appliquées au trafic de transit (voir stratégie du sous secteur des transports routiers);
- Mettre fin aux prélèvements financiers injustifiés au niveau des barrages routiers et appliquer les derniers textes du droit sur les barrages routiers (suppression sauf exception pour raison de sécurité nationale) ;
- Réaliser une étude sur la sécurité de navigation des activités de la flottille de transport et de pêche, le long de la côte, afin de :
 - déterminer les besoins en équipements de signalisation maritime ;
 - déterminer les besoins en équipements et matériels de surveillance et de sauvetage en mer de l'ANAM (en faire l'évaluation financière et définir les modalités de recouvrement des charges s'y référant), et préciser les activités de l'ANAM dans ce domaine,
 - et identifier les mesures à prendre au niveau des pilotes, des embarcations, de leurs équipements de sécurité, etc... (qualifications des pilotes des embarcations et exigence de permis bateau, réglementations techniques et contrôle technique périodique des embarcations, règles de chargement, etc..), et préciser les attributions et les activités de l'ANAM dans ces domaines (examens et délivrance de permis bateaux, contrôle technique périodique des embarcations et de leur moteur, visites de partance, etc..).
- Etudier et mettre en place un système de lutte contre la pollution des navires (confiant sa gestion à l'ANAM) ;
- Etudier et mettre en place un cadre législatif et réglementaire d'opération du sous-secteur des activités de transports maritimes, précisant :

- le régime du sous-secteur dans sa composante activités de transports maritimes (libéralisation ou pas, etc...)
- la définition d'un transporteur maritime,
- les conditions d'accès à cette profession,
- les conditions d'exercice de l'activité de transports maritimes,
- l'équité des conditions de concurrence entre opérateurs.

Ce régime doit en particulier lever ou confirmer le caractère stratégique qui semble être attribué dans les faits à cette activité au travers du maintien de la SNG et des taxes prélevées à son profit pour soutenir son redéploiement (l'opportunité d'un tel régime doit être analysée par l'étude).

- Etudier, rédiger et adopter les textes d'application du Code de la Marine Marchande.
- Mettre fin aux prélèvements financiers faits sur les marchandises au niveau du port de Conakry, au profit de la Société Navale Guinéenne (SNG) ;
- Dynamiser et développer les activités de l'armement national (SNG, GUINOMAR) en partenariat avec un armement étranger (production et exportation de services de transports maritimes);
- Désengager partiellement ou totalement l'Etat de la SNG (privatisation partielle ou totale de la SNG); promouvoir un actionariat privé dans cette entreprise
- Désengager totalement l'Etat de la SOMIDRAT ;
- Mettre en place au niveau de l'administration d'appui à la tutelle (DNMM), un système de suivi permanent (observatoire) du recouvrement des charges du PAC auprès des usagers du port (suivi de la tarification, suivi des recettes et rapprochement des charges, suivi des recouvrement de créances, etc..), et veiller à la bonne gestion par le port de ce volet recouvrement des charges auprès des usagers; redynamiser à cet effet la fonction « tutelle » de la DNMM.
- Réaliser une étude d'audit des coûts du PAC, pour identifier les possibilités d'optimisation du niveau des charges de l'organisme ;
- Réaliser une étude en vue d'une redynamisation de l'ANAM (organisation, procédures, activités, redevances, mode de perception, etc..), et mettre en œuvre le plan d'action conséquent adopté. Cette étude devrait en particulier conforter la mission de l'ANAM, circonscrire ses activités effectives sur le terrain, lui rétablir un niveau de ressources suffisants pour une bonne réalisation de sa mission, permettre de mettre fin aux conflits de mission avec d'autres administrations ou organismes publics –PAC, administration de la pêche, etc.-;
- Prévenir la relève de l'encadrement technique de la DNMM et de l'ANAM, en procédant rapidement à la sélection et au recrutement de jeunes stagiaires à envoyer en formation dans des écoles spécialisées à l'étranger (Malmou, Malt, etc..) ;
- Doter la DNMM de bonnes conditions de fonctionnement, particulièrement par l'aménagement ou la construction de bureaux (avec leurs équipements);
- Associer les usagers et bénéficiaires directs des services du port de Conakry, et des transports maritimes, aux différentes étapes de développement du sous-secteur (voire plus haut institution d'un Conseil Supérieur des Transports).

- Le plan d'action stratégique du sous-secteur maritime et fluvial

Code Programme	PROGRAMME D' ACTIONS	Structure responsable
PTM1	Plan d'investissements du PAC (Troisième Projet Portuaire)	PAC
PTM2	Amélioration de l'accessibilité urbaine du port de Conakry	BEP
PTM3	Elaboration et adoption d'un schéma national d'équipement en ports de commerce	BEP
PTM4	Préparation de la mise en valeur du nouveau site portuaire retenu	DNMM
PTM5	Amélioration de la productivité physique et opérationnelle du port de Conakry	PAC, DNMM
PTM6	Amélioration de la compétitivité du port de Conakry et du corridor guinéen du Mali	PAC, DNNT
PTM7	Aménagement de petits ports et débarcadères	ANAM
PTM8	Développement du transport fluvial sur le Niger et le Milo	ANAM
PTM9	Amélioration de la sécurité de navigation côtière et fluviale	ANAM
PTM 10	Mise en place d'un observatoire des coûts de passage portuaires	DNMM
PTM11	Mise en place d'un observatoire du recouvrement des charges du PAC auprès des usagers du port	DNMM
PTM12	Assainissement et promotion de l'industrie locale des transports maritimes et appui aux opérateurs actuels et potentiels	DNMM
PTM13	Renforcement de la capacité institutionnelle et amélioration des conditions de travail de l'Administration Maritime	DNMM
PTM14	Préparation de la relève du personnel technique vieillissant de l'ANAM et formation continue du personnel	ANAM

1.2.2.2.4 La stratégie et le plan d'action stratégique du PNT pour le sous-secteur des transports aériens

- Les objectifs stratégiques

- Disposer d'un aéroport international, performant et compétitif, assurant au moindre coût les échanges extérieurs du pays par voie aérienne dans des conditions exigeantes de sûreté et de sécurité, et rivalisant avec les aéroports internationaux de la sous-région dans la vente de services de « hub » (plateforme de rabattement-éclatement de compagnie), en soutien au développement socio-économique de la Guinée, à la croissance de la richesse nationale, et à la lutte contre la pauvreté,
- Disposer d'un réseau d'aéroports régionaux de bon niveau de service, facilitant le développement d'un réseau de lignes intérieures desservant les régions éloignées (Labé, Kankan, Nzérékoré), et d'un réseau de lignes de voisinage ;
- Disposer d'un réseau de petits aérodromes pour l'aviation légère, privée et de transports à la demande, qualifié d'intérêt général, pour un soutien aux activités socio-économiques (tourisme, activités minières et de recherche minière,

- activités d'exploitation forestière, interventions sanitaires et/ou de sécurité civile d'urgence, etc ..) ;
- Disposer de structures de gestion et d'exploitation des aéroports et des services de navigation aériennes, qualifiées, motivées, dynamiques, et performantes, assurant une
 - bonne maintenance des infrastructures, superstructures et équipements en place et faisant payer directement aux usagers les coûts de renouvellement, de maintenance, d'exploitation et de gestion de ces installations ;
 - Disposer d'un réseau étoffé de lignes et de services aériens, internationaux, régionaux et intérieurs, bien entre-connecté, et performant, assurant :
 - une bonne ouverture du pays sur le monde, et un bon soutien à ses échanges et commerce internationaux,
 - une solide intégration à la région, avec un développement des échanges humains et commerciaux ;
 - un rapprochement des régions du pays, une bonne célérité des échanges et des activités intérieures, une facilitation de l'administration du pays, une facilitation de l'encadrement et de l'animation des activités économiques du pays, une facilitation d'accès aux services supérieurs de la capitale, etc..
 - une bonne ouverture des régions éloignées du pays sur les pays de leur voisinage, développant les échanges et le commerce extérieur de ces régions ;
 - et le moindre coût, mais dans des conditions acceptables de confort et des conditions exigeantes de sécurité.
 - Développer l'exportation de services aéroportuaires au niveau de la plate-forme aéroportuaire de Conakry par la promotion d'un « hub » régional, pour une participation plus active du sous-secteur à l'enrichissement national,
 - Développer l'activité régionale et internationale des compagnies du pavillon national, pour une participation plus active à l'enrichissement national,
 - Disposer d'un cadre législatif et réglementaire d'opération
 - incitatif, facilitateur, garantissant la libre entreprise et l'équité des conditions de concurrence entre les opérateurs, conduisant au moindre coût et moindre prix, en :
 - instituant la libéralisation et garantissant la libre concurrence sur le réseau intérieur,
 - garantissant une équité des conditions de concurrence entre les opérateurs du sous-secteur,
 - garantissant pour les opérateurs concurrents une équité d'accès aux activités des réseaux externes encore sous le régime des droits de trafics et/ou de désignation d'instruments (désignation d'instruments et octroie,
 - ou régime de concession- de droits nationaux de trafics sur des critères de sélection objectifs, par appel d'offre) ,

- assurant de bonnes facilitations de passage et de transit aéroportuaires aux passagers et à leurs bagages, et au fret aérien,
- exigeant en matière de capacité professionnelle, technique et de gestion, et de capacité financière, des opérateurs agréés, pour promouvoir la pérennité de l'offre (éviter les entrepreneurs novices, aventuriers et sans compétence de gestion, perturbateurs du marché, et éviter ainsi les difficultés d'évolution qu'ils créent aux vrais professionnels)
- exigeant en matière de rapports entre opérateurs et utilisateurs et en matière de conditions commerciales d'opération (respect avec rigueur des programmes, des horaires, des réservations, protection et sécurité des bagages, du fret, etc..) ;
- exigeant en matière de sûreté des aéroports, de sécurité de navigation aérienne, de sécurité d'opération au sol des aéronefs, suivant les normes de l'aviation internationale,
- exigeant en matière de conditions et de contrôle de sécurité des aéronefs battant pavillon national (contrôle de navigabilité, qualification des équipages, etc..), suivant les normes de l'aviation internationale.
- Renforcer l'implication du secteur privé dans les activités aéroportuaires et la concurrence dans ces activités, pour y introduire de l'émulation, source d'amélioration de la qualité de service et d'optimisation des coûts (services d'assistance au sol, gardiennage, etc.);
- Disposer d'une administration du sous-secteur, adaptée à une gestion dans un contexte de libération progressive du marché de transport aérien et un contexte d'économie de marché, techniquement qualifiée, avec un personnel bien formé, motivé, organisée dans le respect :
 - du principe de séparation de l'administration de développement et de régulation, de l'administration d'opération,
 - du principe de dotation d'une autonomie de gestion et financière de l'Administration d'opération dans le cadre d'une formule statutaire d'opération assimilée ou comparable ou relevant à celui du secteur privé (mise en concession),
 - du principe de recouvrement des coûts par les usagers.

La stratégie se fixe les autres objectifs convergents suivants :

- Moderniser les infrastructures aéroportuaires,
- Elever aux normes internationale OACI la sûreté aéroportuaire à l'aéroport de Conakry,
- Maintenir à niveau la sécurité aérienne ,
- Rendre compétitive la plate-forme aéroportuaire de Conakry,
- Introduire une émulation par la concurrence pour une bonne qualité de service et une optimisation des coûts et une recherche du moindre prix, en ouvrant le marché de l'assistance aéroportuaire à d'autres opérateurs, supprimant l'actuel monopole de la SOGEAC sur ce segment de marché ,

- Développer la fréquentation de l'aéroport international de Conakry ,
 - Mettre en place un fonds spécial pour l'aviation civile intérieur (soutien de l'activité des petits aéroports en particuliers) ,
 - Disposer d'une industrie locale de transports aériens structurée, professionnelle et compétitive ,
 - Améliorer la capacité de gestion de l'Agence de Navigation Aérienne (ANA) ,
 - Rétablir le principe d'une couverture de la totalité des coûts des services et équipements publics composant le réseau aéroportuaire public et ses installations de sécurité de navigation, sans totalement écarter l'exception d'une compensation financière par transfert collectif pour obligation de services d'intérêt général.
- Les orientations stratégiques
- Etendre la capacité de traitement de trafic de l'aérogare internationale de l'aéroport de Conakry pour l'adapter à la croissance des trafics des années des 2000 et prévenir sa saturation à la fin de la décennie qui vient (doublement de la capacité de l'aérogare dans la deuxième partie des années 2000);
 - Poursuivre la mise aux normes de la sûreté aéroportuaire et atteindre des conditions de sûreté conformes aux normes de l'OACI, principalement à l'aéroport international de Conakry ; il faudrait en particulier disposer rapidement des supports documentaires officiels en application des normes de l'OACI (Plan National de Sûreté, Plan d'Urgence, Plan de Gestion de Crise, etc..) ;
 - Renouveler les équipements d'aide à la navigation ; ils vont atteindre leur durée de vie technique au cours de dix prochaines années, et certains vont être techniquement obsolètes ;
 - Préparer la relève du personnel technique vieillissant de l'ANA, en sélectionnant et en recrutant des jeunes diplômés, et en les envoyant en formation dans les métiers techniques du contrôle et de la sécurité de la navigation aérienne ;
 - Améliorer les conditions d'opérations des trois principaux aéroports régionaux de Labé, Kankan et N'zérékoré , pour les besoins d'un développement des dessertes de ces aéroports, avec des avions de petites capacités (20 à 30 places) et des fréquences soutenues (ajustées aux exigences d'une compétitivité avec la voie routière) . Une étude est en cours de lancement pour définir les investissements physiques requis sur ces trois plates-formes, et leur formule d'exploitation et de gestion ;
 - Réaliser une étude d'audit des coûts de la SOGEAC et de l'ANA, pour identifier les possibilités d'optimisation du niveau des charges de ces deux entités, pour une contribution à la recherche du prix optimal et à la promotion de la compétitivité de la plate-forme aéroportuaire;
 - Etudier et mettre en place un mécanisme de contribution financière de l'aéroport de Conakry à la couverture des coûts des aéroports de l'intérieur en fonction de l'apport effectif indirect de ces aéroports au chiffre d'affaire de l'aéroport de Conakry au travers des recettes perçues par ce dernier sur les trafics intérieurs ;
 - Etudier l'opportunité (et le mettre en place) de la création d'un fond spécial pour le développement du transport aérien intérieur ;

- Etudier et mettre en place une convention entre l'Etat et l'ANA portant sur les conditions de maintien en exploitation des petits aérodromes de l'intérieur pour des raisons d'intérêt général, prévoyant en particulier la compensation financière de l'Etat pour obligations d'intérêt général faites à l'ANA.
- Finaliser, et mettre à profil, les conclusions de l'étude en cours de démarrage portant sur les « performances du secteur aéroportuaire et du développement des aérodromes de l'intérieur », en matière d'investissements mais aussi en matière de formule de gestion commerciale des aéroports régionaux et de recouvrement des coûts de ces aéroports ;
- Etudier l'opportunité et la viabilité d'une ouverture du marché d'assistance aéroportuaire à d'autres opérateurs (libéralisation) et mettre en œuvre le plan conséquent adopté;
- Développer la fréquentation de l'aéroport de Conakry par une action conjuguée et coordonnées des différentes institutions responsables (DNAC, SOGEAC, Chambres de Commerce, etc.); développer la fonction commerciale de la SOGEAC et mettre en place un comité de promotion à cet effet. Pour cela, outre l'amélioration de la compétitivité sous régional de la plate-forme aéroportuaire, il sera démarché des compagnies aériennes pour des ouvertures de lignes sur Conakry, et aussi pour promouvoir des services « hub » de compagnies sur la plate-forme ;
- Etudier, et négocier une révision des accords aériens en vue de leur adaptation au contexte actuel ;
- Promouvoir les facilitations de passage à l'aéroport pour les passagers, leurs bagages et le fret, dans le respect des normes de sûreté ;
- Poursuivre le désengagement de l'Etat des activités commerciales du secteur en le désengageant totalement de la SOMCAG et en le désengageant substantiellement de la Compagnie Air-Guinée n'assurant qu'un portage minoritaire mais d'une façon temporaire, pour redynamiser Air Guinée à l'image de la formule de reprise d'Air Sénégal avec le partenaire Royal Air Maroc ;
- Retirer la gestion des droits de trafics à la Compagnie AIR GUINEE et la confier à la DNAC ; verser les produits financiers de ces droits (royalties) aux Finances Publiques. (supprimer ainsi la subvention indirecte faite à AIR GUINEE laquelle aujourd'hui perçoit directement à son profit, en recettes, ces royalties) ;
- Dynamiser et développer les activités d'exportations de services de transports du Pavillon National (AIR GUINEE et autres compagnies locales), à l'échelle régional en particulier mais aussi, en partenariat, à l'échelle intercontinental, pour une contribution plus active du sous-secteur à la croissance des richesses nationales.

L'action publique devrait consister dans ce cas par une animation du sous-secteur et des démarches du genre « marketing » à l'échelle des pays de la sous-région et des institutions communautaires pour placer les compagnies locales (l'interlocuteur de l'administration devrait être alors un groupement professionnel des opérateurs du secteur qu'il faut initier dans la mise en place) ;

- Etudier, rédiger et adopter les textes d'application du Code de l'Aviation Civile ;
- Renforcer le cadre réglementaire et de supervision des volets sécurité de base des exploitations aériennes locales (capacité technique des opérateurs,

qualification des pilotes, navigabilité des aéronefs, etc..), afin d'assurer une bonne sécurité des vols des compagnies locales ;

- Réaliser une étude pour bien maîtriser les problèmes rencontrés par les opérateurs locaux du sous-secteur, et les raisons de leurs difficultés, et permettre aux autorités de définir une politique adéquate dans ce domaine, en définissant mieux, en particulier, les conditions d'agrément de ces opérateurs.
- Réglementer l'accès à la profession et l'exercice de l'activité
 - en exigeant, pour l'octroi d'un agrément de transporteur aérien, des capacités professionnelles définies d'une façon précises, dans le domaine de la gestion et dans le domaine de l'exploitation de réseau de lignes aériennes, et des capacités financières,
 - en fixant des règles rigoureuses de qualité de services en matière de respect des programmes de desserte, des horaires, des réservations des passagers, en matière de protection et de sécurité des prévoyant une définition des responsabilités des transporteurs et les possibilités de recours et d'indemnisation des clients, des sanctions comportant le retrait d'agrément,
- Prévoir des moyens de suivi et de contrôle du respect de la réglementation ci-dessus,
- Libéraliser les dessertes intérieures, en les dotant d'un régime de déclaration et non d'un régime d'autorisation ou d'octroi de droits trafics pour éviter les situations de monopole de ligne et les situations de rente (mise en sous-traitance des droits de trafics par exemple par la compagnie détentric), et laissant les compagnies libres de la fixation de leur programme de vols en fréquence et en horaires et de leurs tarifs ;
- Instaurer une équité de conditions de concurrence entre les compagnies aériennes locales, AIR GUINEE compris, dans la désignation d'instruments pour les dessertes extérieures, en attribuant ces désignations par la procédure d'un appel d'offres mettant en concurrence les compagnies pour ces désignations ;
- Réaliser une étude pour bien maîtriser les problèmes rencontrés par les opérateurs locaux du sous-secteur, et les raisons de leurs difficultés, et permettre aux autorités de définir une politique adéquate dans ce domaine, en définissant mieux, en particulier, les conditions d'agrément de ces opérateurs.
- Suivre et apporter un appui aux opérateurs de transports aériens locaux déjà en place pour une amélioration de leur capacité de gestion, et une amélioration de l'organisation de leur exploitation ;
- Négocier en particulier avec ces opérateurs la restructuration de leur exploitation sur les lignes intérieures et de voisinage, pour une exploitation de lignes privilégiant les fortes fréquences pour concurrencer la voie routière et pour une adaptation conséquente de leurs avions en capacités et en types (réduction des capacités et type d'avions économiques) ;

Afin d'assurer une bonne efficacité de l'exercice des fonctions liées au contrôle et à la supervision des activités des opérateurs aériens locaux, il est recommandé de transférer ces fonctions à l'ANA, s'agissant de fonctions dont les activités relèvent plus d'une administration d'opérations. Ces fonctions profiteront du statut mieux adapté de l'ANA pour ce type d'activités de nature technique et industrielle. L'ANA pourrait

changer de dénomination devenant l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).
Transférer aussi à cette agence la fonction de météorologie aéronautique ;

- Réaliser au préalable une étude de viabilité technique et financière d'une telle réforme ;
- Réviser en conséquence les textes de la DNAC qui ne devrait conserver que les fonctions centrale de développement, de régulation et d'appui à la tutelle ;
- Prévenir la relève de l'encadrement technique de la DNAC en procédant rapidement à la sélection et au recrutement de jeunes stagiaires à envoyer en formation dans des écoles spécialisées à l'étranger ;
- Associer les usagers et bénéficiaires directs des services de l'aéroport de Conakry, et des transports aériens, aux différentes étapes de développement du sous-secteur (voire plus haut institution d'un Conseil Supérieur des Transports).

▪ Le plan d'action stratégique du sous-secteur des transports aériens

Code Programme	PROGRAMME D' ACTIONS	Structure responsable
PTA1	Investissements : Doublement de la capacité de l'aérogare internationale voyageurs de l'aéroport de Conakry	SOGEAC
PTA2	Investissements : Renouvellement des équipements d'aide à la navigation et de la sécurité aérienne à l'aéroport de Conakry	ANA
PTA3	Mise aux normes internationales de la sûreté aéroportuaire de l'aéroport de Conakry	SOGEAC
PTA4	Amélioration de la compétitivité de l'aéroport international de Conakry et promotion de sa fréquentation	DNAC, SOGEAC
PTA5	Investissements sur les aéroports régionaux (en attente des résultats de l'étude sur les performances du secteur aéroportuaire et le développement des aérodromes de l'intérieur).	ANA
PTA6	Réforme du cadre institutionnel d'exploitation et de gestion du réseau territorial de petits aérodromes (autres que les aérodromes régionaux Labé, Kankan et Nzérékoré).	DNAC
PTA7	Assainissement et promotion de l'industrie locale de transports aériens et appui aux opérateurs	DNAC
PTA8	Désengagement de l'Etat des activités commerciales du sous-secteur	SG-BEP
PTA9	Renforcement de la capacité institutionnelle et amélioration des conditions de travail de l'Administration de l'Aviation Civile	DNAC
PTA10	Renforcement de la capacité institutionnelle de l'ANA	ANA

▪ Le plan d'action stratégique du PNT pour la Météorologie

Code Programme	PROGRAMME D' ACTIONS	Structure responsable
PM1	Acquisition des équipements pour stations du réseau national	DNM
PM2	Gestion des ressources humaines (recrutement et formation)	DNM

1.2.2.3 Le rapprochement du PSR et du PNT

Le PSR est issue du PNT et ne porte que sur ce qui concerne le sous-secteur des transports routiers, infrastructures routières et activités de transports routiers. On a distingué ci-avant, pour des raisons de clarté et de suivi des pratiques habituelles, le sous-secteur en deux, le sous-secteur des routes ou des infrastructures routières et le sous-secteur des transports routiers.

Les investissements routiers sont très budgétivores. Le secteur des routes est parmi les rares secteurs qui ont de grands besoins d'appui de la part des partenaires au développement, et qui concentrent cette aide. Le PSR a été élaboré pour faciliter l'approche programme sectoriel, mode d'intervention des partenaires favorisé pour un vrai partenariat au développement, en remplacement de l'approche projet.

Il s'agit donc d'abord d'un programme sectoriel routier. Le sous-secteur des transports routiers y est intégré essentiellement pour qui concerne la recherche de l'efficacité et la durabilité de l'investissement routier¹⁸. Cette efficacité dépend en effet de la réalisation effective des trafics attendus du projet, laquelle est lié aux conditions de facilitation des transports routiers, à la fiabilité des véhicules, à la sécurité routière, etc...

Par ailleurs, le PSR est plus intégrateur et, plus focalisé et plus détaillé, sur les problèmes habituels des routes, que l'est le PNT.

Ainsi, le PSR s'est plus étendu aux domaines des pistes rurales (routes préfectorales et communautaires), des voiries urbaines (routes urbaines), que l'a fait le PNT, ces deux domaines n'étant pas explicitement prévus dans la finalité donnée au PNT. L'approche voulue pour le PSR est une approche « tous réseaux » ; ce n'est pas normalement l'approche d'un PNT qui a vocation à couvrir les réseaux et les terminaux et/ou plateformes, d'intérêt national (RN, ports maritimes d'intérêt national, etc..).

Dans l'analyse multicritère pour la hiérarchisation des priorités de réalisation des projets identifiés, le PSR a ajouté un critère prenant en compte les charges récurrentes d'entretien du projet. Par ailleurs, la pondération des autres critères a été quelque peu modifiée, tenant compte des apports d'appréciation des acteurs du secteur.

Enfin le PSR étant élaboré en 2005, alors que la PNT l'a été en 2001, dans un contexte qui s'est trouvé différent, le PSR a actualisé les projections du PNT quant aux capacités financières de financement du programme routier sur la période des dix ans du programme. Les résultats du PSR ont été plus restrictifs.

- Le rapprochement du PSR et du PNT dans le domaine du programme d'investissements routiers :

¹⁸ En termes de développement économique et social, c'est plutôt les routes qui relèvent du secteur des transports routiers et non l'inverse. La route est l'infrastructure des transports routiers, comme la voie ferrée est celle du transport ferroviaire.

Le tableau ci-après montre le classement des priorités des projets dans le PNT et dans le PSR.

PNT		PSR		
1	Mamou-Dabola (RN1)	1	Dabola-Kouroussa (RN1)	
2	Konsankoro-Macenta (RN10)	2	Coyah-Farmoréha (RN4)	
3	Yinkiri-Niandankoro (RN22)	3	Kissidougou-Sérédou (RN2)	
4	Coyah-Kindia	4	Pita-Labé (RN5)	
5	Pita-Labé	5	Dalaba-Pita (RN5)	
6	Pk36-Coyah (RN1)	6	Pont sur le Kogon (RN3)	
7	Pont / Milo	7	Yikiri-Niandankoro (RN32)	
8	Kindia-Télimélé	8	Mamou-Faranah (RN2)	
9	Mamou – Dalaba	9	Boffa-Kolaboui (RN3)	
10	Tanéné-Fria	10	Tougué-Sélouma (RN27)	
11	Pont Sankarani (1)	11	Pont sur la Bantala (RN5)	(1) Sur Mandian-Fre Mali
12	Boffa-Kolaboui (RN3)	12	Labé-Sériba (RN5)	
13	Dabola-Kouroussa (RN1)	13	Sériba-Kounadara (RN5)	
14	Kindia-Mamou (RN1)	14	Boké – Québo (RN3)	
15	Pont Baffing (2)	15	Coyah – Kindia (RN1)	(2) Sur Tougué-Sélouma
16	Tougué-Sélouma (RN27)	16	Kindia – Mamou (RN1)	
17	Kankan-Mandiana (RN7)	17	Boké-Gaoual (RN23)	
18	Dalaba-Pita (RN6)	18	Mamou-Dabola (RN1)	
19	Dalaba-Carr RN7 (RN26)	19	Télimélé-Sangarédi (RN22)	
20	Lola-N-Zo (RN2)	20	Kérouané-Beyla (RN1)	
21	Boké-Gaoual (RN23)	21	Kansokoro-Macenta (RN10)	
22	Télimélé-Gaoual (RN24)	22	Koundara –fre Sénégal(RN5)	

L'évaluation multicritère n'a porté dans les deux cas, PNT et PSR, que sur les nouveaux projets qui ne sont pas en cours de réalisation ou sur le point de démarrer en réalisation, agglomérés en « projets en cours ». Des projets qui n'étaient pas en cours au moment de l'élaboration du PNT, l'étaient au moment de l'élaboration du PSR; ceci explique qu'ils ne se retrouvent plus dans la liste des nouveaux projets évalués par le PSR (exemple Tanéné-Fria).

La hiérarchie des priorités s'est trouvée modifiée dans le PSR par rapport à celle du PNT, pour les raisons suivantes :

- Les taux de rentabilité économiques ont été calculés sur des trafics actualisés par le PSR en 2004, introduisant une hiérarchie un peu changée suivant ce critère ;

- Les pondérations des critères de l'analyse multicritère ont été un peu modifiés par le PSR, suite à un élargissement du panel d'acteurs du secteur interpellés sur leur appréciation du choix des critères retenus, de la valorisation et pondération de ces critères, (lors de séminaires de restitution pour validation), et un relevé de leurs mesures ainsi qu'une appréciation de l'opportunité de ces dernières;
- L'introduction de quelques nouveaux critères par le PSR, toujours en rapport avec l'apport des acteurs du secteur ci-dessus.

Plus particulièrement a été introduit un critère portant sur charges récurrentes en entretien routier de la route en projet, expliqué par le contexte nouveau de perspectives de mobilisation de ressources financière, plus contraignante que celles du PNT.

Les perspectives financières étant justement différentes au moment de l'élaboration du PNT et au moment de l'actualisation du PNT par le PSR, il paraît utile de rapprocher le PSR et le PNT en termes de linéaires des routes objet de projet par nature des travaux du projet.

Rapprochement PSR-PNT en terme de linéaires de routes en projets par nature des travaux

Nature du projet (nature des travaux)	Linéaire PNT	Linéaire PST
Construction d'une route bitumée en remplacement d'une route en terre	1835	845
Réhabilitation d'une route bitumée	310	830
Renforcement d'une route bitumée	670	190
Élargissement et rectification de tracé d'une route bitumée	230	80
Réhabilitation d'une route en terre	295	0
Total (km)	3340	1945

En linéaire il est relevé une réduction du linéaire du PNT par le PSR de 40% environ. Cela s'explique par le contexte plus contraignant du PSR en matière de perspective de mobilisation de ressources financières.

Concernant les interventions sur le réseau national bitumé, les linéaires diffèrent peu (10%) ; le maintien du réseau bitumé est resté prioritaire dans le PSR en situation de réduction de perspectives budgétaires.

Par contre, concernant les interventions sur le réseau national en terre, le PNT, dans un contexte de perspectives budgétaires bien plus favorable, a été largement plus consistant que le PSR, avec une différence de linéaire de 150%, portant principalement sur le développement du réseau de RN par un effort particulier de bitumage.

- Le rapprochement du PSR et du PNT dans le domaine des actions stratégiques de développement du sous-secteur des transports routiers.

Le PSR a réduit considérablement le programme d'action prévu au PNT pour le sous-secteur des transports routiers. Il n'a retenu de toute la batterie d'actions préconisée au PNT que :

- L'établissement d'un fichier des transporteurs ;

- L'établissement d'une loi sur la profession de transporteur ;
- L'établissement d'une réglementation sur les conditions d'exploitation et de gestion des gares de voyageurs ;
- La préparation d'un projet sur la sécurité routière.

N'ont pas été reprises dans le PSR, toutes les autres actions préconisées par le PNT et portant sur la réforme de l'administration du sous-secteur, l'amélioration de la gestion des titres de transport, les mesures requises pour mettre fin aux disfonctionnements du marché, pour normaliser le rôle des syndicats, pour développer le professionnalisme des transporteurs, pour développer la structuration de ce domaine d'activité, pour améliorer le parc de transport, etc.. Il est pourtant besoin de revenir sur ces actions préconisées au PNT.

1.2.3 L'état de réalisation des programmes PNT-PSR

1.2.3.1 Etat de réalisation des programmes PSR

1.2.3.1.1 Etat des réalisations du PSR dans le sous-secteur des infrastructures routières

La réalisation du programme d'investissements routiers a souffert de la crise politique et institutionnelle qu'a traversée le pays depuis, jusqu'à fin 2010, et des problèmes des finances publiques qui en ont résulté, aggravés par une levée de l'appui des principaux partenaires au développement du pays.

Les projets qui étaient en cours de réalisation au moment de la programmation PSR en 2004, ou pour lesquels le démarrage de la réalisation était annoncé imminent et quasi certains, sont dans leur grande majorité, achevés en réalisation, début 2012.

Par contre, les projets dont le démarrage en réalisation est programmé sur la période du PSR, au nombre de 12, n'ont connu qu'un réalisé en partie, et un en cours de démarrage à la date du 2/2012.

- Etat des réalisations des projets routiers en cours de réalisation au début de la période du PSR (2004)

Projets routiers sur le réseau de routes nationales (interurbaines)

Code	Projet	Nature travaux	Programmation PSR		Etat de réalisation 2/2012
			Début	Fin	
EC1	Kankan-Kourémalé	Construction d'une route bitumée	2002	2005	Projet réalisé ; achèvement 2005
EC7	Pamélap-Fre Sierra Leon.	Construction route en terre moderne	-	2004	Remplacé par le projet Rogbere-Pamélap ¹⁹ . Travaux terminé en 2011
EC8	Tanéné – Fria	Construction d'une route bitumée	2003	2004	Réalisée en 2004 sur BND
EC9	Tanéné – Koba	Construction d'une route	2003	2004	Réalisé en 2004 sur BND

¹⁹ Le projet n'a pas été réalisé dans sa définition et son contenu initiaux. Le tronçon de route concerné a été couvert par le projet communautaire (CEDEAO) de construction de route bitumée aux normes CEDEAO, Rogbéré (S.L)- Pamelap (G). Il a été réceptionné en 2011 (réception provisoire)

		bitumée			
EC10	Boké-Sanguarédi	Construction d'une route bitumée	2003	2005	Réalisé sur financement CBG ²⁰ . Achévé en 2005.

Projets routiers sur la voirie primaire urbaine (projets VPU)

Code	Projet	Nature travaux	Programmation PSR		Etat de réalisation 2/2012
			Début	Fin	
EC2	Matoto – Dapompabretelle ENTA Sonfonia ²¹	Construction route express à 2x2 voies	-	2005	Démarré en 2006 ; travaux en cours ²²
EC3	Tombo – Gbessia	Construction d'une autoroute	2003	2008	Quatre lots achevés en 2008 ²³ . Dernier lot (sur les cinq lots du projet) toujours en cours de réalisation.
EC4	Voirie primaire Conakry	Amélioration fluidité du trafic (étude)	-	2006	Etude réalisée dans sa première phase seulement. Etude arrêtée en 2005.
EC5	Second accès primaire à Conakry	Construction route express à 2x2 voies	-	2010	Réalisé
EC6	Lambandy-Sonfonia -Carrefour T7	Construction d'une route à 2 voies	-	2004	Réalisé sur BND. Achevé en 2008.

L'achèvement du projet EC2 (Matoto-Dabompa) est programmé pour cette année 2012. Celui du projet EC3 (Tombo-Gbessia) l'est pour 2013.

Le projet EC4 (Voirie primaire de Conakry) était programmé en étude, en vue de concevoir un plan d'amélioration de la circulation dans Conakry, et en étudiant sa faisabilité (y compris APS des aménagements d'appoint du plan), pour la recherche du financement de la réalisation de ce plan.

Cette étude a élaboré en particulier un plan d'amélioration de la circulation dans la péninsule du Kaloum, permettant d'une part d'améliorer sensiblement l'accessibilité du port par les véhicules lourds le desservant (aménagement d'un itinéraire poids lourds), et d'améliorer les autres circulations dans la presqu'île. Il s'agit d'un plan de circulation renforcé par quelques aménagements de voiries. Cette étude est financée par l'AFD. La phase 1 a porté sur l'étude de conception technique du plan, la deuxième phase devait porter sur les études APS des aménagements de voirie pour solliciter le financement de la réalisation auprès de l'AFD. L'étude semble être tombée dans l'oubli, puisque les nouvelles actions sur la voirie primaire urbaine en préparation semblent l'ignorer. Il est recommandé de relancer cette action.

²⁰ Projet non mentionné dans la série des PIP mais mentionné par ailleurs RB en bon état (2010)

²¹ Projet MATOTO-ENTA-DAPOMPA-T5 sud – Bretelle ENTA SONFONIA

²² Tronçon MATOTO-ENTA-DAPOMPA (Dapompa est en bout de la transversale T8 sud): travaux en cours (financement BND + FKDEA). Transversale T5 sud et Bretelle ENTA-SONFONIA : travaux en cours de démarrage (financement Fonds Rio Tinto + BADEA)

²³ Lot 1, 2, 3, 4 terminés en 2008 : financement BADEA, Fonds Arabes et BND. Dernier lot Tombo - Moussoudougou en cours: financement BAD, AFD, BND

Le PSR ne précise pas exactement la localisation du projet EC5 (Second accès primaire à Conakry en 2x2 voies). Il a fallu un croisement avec le PDU3 pour comprendre qu'il s'agit de la « Voie express – Route Leprince » depuis la transversale T7 (voire cartes en annexe). Il existe un projet de son extension de 9 km entre la T7 et la T7 (lot 2). Le financement de ce Lot 2 était prévu sur le PDU3 (financement IDA), mais il n'a pas été repris dans la restructuration de ce programme (phase II), pour des raisons d'insuffisance de crédits.

Il existe effectivement deux pénétrantes à 2x2 voies : l'itinéraire sud « Matoto-Guessia – autoroute Guessia –Tombo » et l'itinéraire médian dit « Voie express - Route Leprince » en 2X2 depuis la Transversale T4 (voir cartes en annexe).

Code	Projet	Nature travaux	Programmation PSR		Etat de réalisation 2/2012
			Début	Fin	
EC11	PACV	Elimination de points critiques et amélioration, sur pistes rurales	2004	2010	Clôture prévue pour mars 2012. ²⁴
EC12	PNIR2	Réhabilitation de rurales/ désenclavement des CRD	2005	2010	Toujours en cours de réalisation

Le PACV a été finalement abordé par deux projets complémentaires :

- Le Projet d'Appui au PNIR (phase 2) ou PA-PNIR2, financé par la BAD ;
- Le Projet de Construction de Pistes Rurales (PCPR), financé par la BID, considéré aussi comme un PA-PNIR2²⁵.

Finalement, le PACV n'a pas comporté de volet routier. Les interventions des partenaires au développement se font au travers d'un projet d'appui au PNIR2, dénommé différemment suivant le partenaire.

Le PA-PNIR2 financé par la BAD, qui vise principalement le désenclavement des CRD, par sa composante A, prévoit l'amélioration des pistes rurales par la réhabilitation de pistes et la mobilisation des CVEP²⁶. Le projet a démarré en janvier 2005. Il devait s'achever en décembre 2008 mais a fait l'objet de deux prorogations pour finalement s'achever en juin objectifs (en terme de consommation de l'enveloppe financière du projet²⁷).

Le projet prévoyait de :

- réhabiliter 1080 km de routes communautaires dans 51 CRD appartenant à 9 préfectures²⁸ de la Haute et de la Moyenne Guinée, distribués en moyenne en un linéaire d'une centaine de km de routes communautaires par préfecture;
- monter 20 ateliers de formation à l'attention des PME ;
- constituer et former 224 CVEP pour couvrir les 1080 km réhabilités;
- former les 51 CRD à la maîtrise d'ouvrage de planification et de réalisation;
- faire participer les CRD et leur faire approprier les pistes rurales.

²⁴ La partie financée par la BAD (PA-PNIR2) a été clôturée en juin 2010 avec un faible taux de réalisation. La clôture de la partie financée par la BID (PCPR) est prévue pour mars 2012.

²⁵ Chacun des trois partenaires financent au fait un projet d'appui au deuxième Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR2), chacun le dénommant différemment.

²⁶ CVEP = Comité Villageois d'Entretien de Pistes.

²⁷ On peut estimer un taux de réalisation physique compris entre 25 et 30%, ce qui est bien insuffisant.

²⁸ Téliélé, Pita, Dabola, Lelouma, Koumbia, Mali, Mandiana, Siguiré.

Le projet a été arrêté et formellement achevé sans atteindre ses résultats. A l'achèvement du projet, ont été relevées les réalisations significatives suivantes :

- réhabilitation de 278 km de routes communautaires dans 4 préfectures²⁹ ;
- formation de 112 CVEP³⁰ constitués lors du PNIR1.

On notera que les CRD n'ont pas fait l'objet d'une formation, et n'ont pas participé à la maîtrise d'ouvrage.

Le PCPR financé par la BID, a pour objectif principal de développer les infrastructures rurales de base et d'engendrer un processus de développement décentralisé, dans le cadre du deuxième Programme National d'Infrastructures Rurale (PNIR2). En objectif convergent, il vise le désenclavement de 70% des CRD de la zone du projet constituée de onze préfectures³¹ de la Haute et de la Moyenne Guinée, par la réhabilitation et l'élimination des points critiques, de routes préfectorales et de routes communautaires. Ce projet et celui financé par la BAD se voulaient complémentaires, intervenant dans la même zone. Dans leur objectif commun de désenclavement des CRD, ils se voulaient coordonnés en ce sens que les aménagements PCRC de routes préfectorales devaient venir dans le prolongement physique des aménagements PA-PNIR2 de routes communautaires, pour assurer effectivement le désenclavement des CRD.

Le PCPR a démarré en mai 2004, et devait s'achever en 2008 ; il a fait l'objet de trois prorogations faisant que la clôture du projet a été programmé pour mars 2012.

Le projet prévoit de :

- réaliser des travaux de réhabilitation et d'élimination de points critiques sur 880 km de pistes rurales se composant de :
 - 600 km de routes préfectorales, et,
 - 280 km de routes communautaires ;
- équiper 224 CVEP de petits matériels de travaux³².

Au 31/12/2011, les réalisations du projet se présentent comme suit :

- réhabilitation de 428 km de routes préfectorales, avec des dépassements de délais élevés, et,
- équipement de 112 CVEP.

Les travaux se poursuivent jusqu'à fin février 2012. A cette date doivent être réhabilités les 600 km de routes préfectorales³³.

Le PNIR2 financé par l'IDA³⁴, a démarré en octobre 2005. Il a été suspendu en décembre 2008 pour ne reprendre qu'en 2011 (deux années d'inactivité). Son achèvement était prévu dans l'accord de crédit et de projet, pour septembre 2008. Le projet a été révisé en 2011, prolongeant en particulier sa date de clôture à juin 2013.

Contenu initial du volet pistes du projet PNIR2	Contenu révisé du volet
Aménagement amélioration de <u>920 km</u> de	Aménagement amélioration de <u>470 km</u> de

²⁹ Téliélé (93 km), Pita (72 km), Dabola (109 km), Dinguiraye (4,3 km);

³⁰ Sur ces 112 CVEP formés, seul 32 sont mobilisés par les CRD, pour l'entretien d'un linéaire de 175 km de pistes.

³¹ Tougué, Dalaba, Pita, Koubia, Lélouma, Mali, Dabola et Dinguiraye.

³² Seul 112 CVEP ont été finalement équipés (les mêmes qui sont formés dans le cadre du projet PA-PNIR2).

³³ Dans les préfectures de Tougué, Dalaba, Pita, Koubia, lélouma, Mali, Dabola, Dinguiraye.

³⁴ Le volet pistes rurales du projet est doté d'une enveloppe de 23,9 millions US\$ correspondant à 69% du montant du projet.

routes préfectorales	routes préfectorales
Réhabilitation de six ponts sur pistes rurales	Réhabilitation de trois ponts sur pistes
Etude pour une stratégie de maintenance des pistes rurales	Abandon de l'étude
	Développement d'une banque de données sur les pistes rurales à la DNPR
Maintenance de <u>350 km</u> de routes préfectorales en travaux HIMO dans les zones affectées par les guerres.	Maintenance de <u>450 km</u> de routes préfectorales en travaux HIMO dans les zones affectées par les guerres.

- Etat des réalisations des projets routiers devant démarrer en réalisation au cours de la période du PSR (2004-2013)

Code	Projet	Nature travaux	Programmation PSR		Etat de réalisation 2/2012
			Début	Fin	
PD ₁ 1	Dabola – Kouroussa	Réhabilitation route bitumée	2007	2010	Non réalisé ³⁵ . Travaux de gros entretien en cours démarrage, sur financement BND
PD ₁ 2	Coyah-Farmoréha	Réhabilitation route bitumée	2007	2010	Non réalisé ³⁶
PD ₁ 3	Kissidougou-Guéckédou – Sérédou	Réhabilitation d'une route bitumée	2007	2009	Réalisé qu'en partie ³⁷ (du Pk35 après Guéckédou jusqu'à Sérédou)
PD ₁ 6	Pont sur le Kogon	Construction d'un pont	2006	2009	Non réalisé ³⁸
PD ₂ 4	Pita-Labé	Renforcement route bitumée	2009	2011	Non réalisé
PD ₂ 5	Dalaba – Pita	Renforcement route bitumée	2009	2011	Non réalisé
PD ₂ 7	Yirikiri-Niandankoro	Rte bitumée en rempl. rte en terre	2009	-	Non démarré
PD ₂ 8	Mamou-Faranah	Réhabilitation d'une route bitumée	2009	-	Non démarré
PD ₂ 9	Boffa-Kolaboui	Renforcement route bitumée	2009	-	Démarré fin 2011 ³⁹
PD ₂ 18	Mamou-Dabola	Réhabilitation d'une route bitumée	2010	2012	En cours de démarrage ⁴⁰ plutôt en gros travaux d'entretien qu'en réhabilitation. financement BND.
PD ₂ 14	Boké – Québo (fre Guinée Bissao)	Rte bitumée en remplacement	2010	-	Non démarré. L'étude APD/DAO a été réalisée sur financement

³⁵ Le tronçon est intégré récemment dans un projet intitulé « travaux de traitement des dégradations profondes et des nids de poule de la route Mamou-Dabola-Kouroussa » démarré en 2011, sur financement BND. Ce projet est plus un projet d'élimination des points critiques sur RB et d'entretien qu'un projet de réhabilitation. Elle est inscrite au budget d'équipement public comme une opération de réhabilitation.

³⁶ Réalisation des études en cours

³⁷ La partie Kissidougou-Guéckédou-Pk13 est en cours d'actualisation de l'APD et du DAO.

³⁸ En cours d'établissement de DAO

³⁹ Financement BND. Délai d'exécution 12 mois

⁴⁰ Un projet dénommé « Travaux de traitement des dégradations profondes et des nids de poule de la route Mamou-Dabola-Kouroussa ». Au PIP, ce projet est inscrit sous le titre de « réhabilitation de la route Mamou-Dabola-Kouroussa ». La réalisation du projet est financée à 100% par le BND. Le marché a été notifié le 2 septembre 2011 pour un délai d'exécution est de 12 mois. Les travaux de terrassement (dégradations profondes) sont en cours mais ceux relatifs au traitement des nids de poule et de resurfage n'ont pas démarré.

		rte en terre			BAD/UMEOA
PD ₂ 10	Tougué-Sélouma	Réhabilitation d'une route en terre	2010	-	Non démarré ⁴¹
PD ₂ 11	Pont /bantala	Construction d'un pont	2010	2012	en cours
PD ₂ 12	Labé-Sériba	Rte bitumée en rempl. rte en terre	2010	-	En cours de démarrage.
PD ₂ 13	Sériba-Koundara	Rte bitumée en rempl. rte en terre	2012	-	En cours
PD ₂ 15	Coyah – Kindia	Elargissement et rectification tracé	2011	-	Non démarré

Il est constaté que pour les réalisations devant démarrer ou être exécutées totalement, dans la période du PSR (2004-2013), l'action a été essentiellement soutenue dans la réalisation des projets concernant les routes des corridors communautaires (CEDEAO / UEMOA).

Les routes communautaires traversant la Guinée, dont l'initiative de l'intervention publique les concernant a été particulièrement soutenue et animée par les institutions communautaires, se présentent comme suit :

- Route Kankan – Siguiri - Kourémalé, (Guinée - Mali);
- Route Labé – Sériba - Madina Gounass, (Guinée – Sénégal);
- Route Boké - Québo, (Guinée - Guinée Bissau);
- Route Coyah – Farmoérah – Pamelap – Sierra Léone (Guinée – Sierra Léone).
- Route Kankan – Kérouané – Beyla - N'Zérékoré – Yomou – Libéria (Mali – Guinée – Libéria);

Concernant le plan d'action du PSR relatif à l'amélioration de la gestion des routes

Globalement on peut dire que les actions concourant à l'amélioration de la gestion de l'entretien routier et de son financement (pérennisation et consistance des ressources financières –FER 2-), ont été, sous une forme ou sous une autre, entreprises.

Depuis 2009 le Ministère en charge des routes profite d'un appui institutionnel pour l'aider à mettre en place et à pérenniser un système de gestion routière. Cet appui est financé par l'UE sur le 9^{ième} FED.

L'appui s'étend aussi à l'administration du FER. Le FER a progressé depuis 2004. On peut dire qu'il répond bien aujourd'hui aux principes de base d'un FER de deuxième génération⁴². Il est cependant constaté qu'aucun audit opérationnel n'a été fait au niveau du FER, pour le contrôle de l'éligibilité au FER de tous les travaux financés par le FER.

⁴¹ Le projet Labé – Tougué – Sélouma – Dinguiraye - Siguiri (480 km) est proposé à l'intégration, au niveau de l'OMVS, au programme de préparation du processus de réalisation du Système Intégré de Transport Multimodal (SITRAM) dans le bassin du fleuve Sénégal. L'OMVS envisage d'introduire auprès de la Banque Mondiale, une requête pour obtenir une facilité « PPF » de préparation de projet (avance sur crédit), pour financer la réalisation de son programme de préparation. Le projet Labé-Tougué-Sélouma-Dinguiraye-Siguiri y est inscrit en étude (Etude d'impact environnemental et social –EIES-, et études APS/APD/DAO).

⁴² Il conforterait ce caractère si son CA est majoritairement composé par le secteur privé et si son autonomie de gestion et financière est bien garantie. Le contenu juridique de la tutelle technique et financière devrait être précisé par un texte légal, s'il ce texte n'existe pas. Le statut de la RER devrait aussi être précisé et consolidé par la Loi ; dans la pratique apparemment, la RER n'est pas toujours considérée comme une redevance de l'usage de l'infrastructure routière, au même titre que les redevances aéroportuaires et portuaires pour usage des infrastructures respectives ; il faudrait bien la différencier d'un impôt ou d'une taxe fiscale.

Un système de gestion routière est mis en place à la DNER avec l'appui d'une assistance technique⁴³ (Banque de Données Routières, système de programmation des opérations d'entretien et de préparation des budgets). Il est opérationnel et donne pleinement satisfaction. Une démarche d'appropriation du système par les services et le personnel de la DNER, a été déployée pour cette mise en place; elle est poursuivie dans sa gestion et son exploitation.

Le processus de programmation de l'entretien routier mis en place est bien articulé avec celui de la préparation des budgets du fonds d'entretien routier. Un cadrage budgétaire est au préalable établi par le FER suivant les perspectives de recettes de l'année de programmation et une clé de distribution de ces ressources entre les différentes activités éligibles au FER (entretien RN, VUP, RPC,..)⁴⁴.

La problématique sous-jacente est comment garantir la pérennité du système, sans la poursuite de l'appui institutionnel. Cet appui arrive en effet à échéance cette année. Il est certain qu'il y a nécessité d'une continuation d'un appui.

Concernant la fonction planification et programmation des projets routiers (investissements routiers), et le rôle accru voulu pour le BESD, dans ce domaine, ladite fonction a été effectivement attribuée au BESD. Il assure en particulier la gestion des études de faisabilité des projets et gère la préparation des plans et des programmes.⁴⁵

Il est à noter cependant que la DNIR a fait l'objet au cours de la période du PSR d'une révision de son texte organique. Elle est dénommée depuis DNI (Direction Nationale des Infrastructures), ce qui porte déjà à une première confusion, rien que par cette dénomination, c'est qu'elle couvrirait alors aussi l'entretien de ces infrastructures routières, lequel relève de la DNER.

Dans le texte organique de la DNI (attributions, et organisation)⁴⁶, il n'est pas précisé de quelle étude technique de projet a charge la DNI. Il faudrait le préciser pour bien délimiter les attributions de la DNI et celles du Bureau d'Etudes et de Stratégies de Développement (BESD), en matière d'étude et de programmation des projets. La DNI devrait prendre en charge le projet une fois qu'il est inscrit en « *projet en réalisation* »⁴⁷ au programme d'investissement public (PIP) triennal glissant. Cette inscription est conditionnée par les résultats favorables de l'étude de faisabilité. Les études de faisabilité (et d'APS) relèvent des attributions du BESD. La préparation des propositions annuelles de programmes d'investissements (PIP routier) relève aussi des attributions du BESD. Par contre les études de préparation de la réalisation du projet programmé au PIP en « *projet en réalisation* » relèvent des attributions de la DNI. L'étude de préparation de la réalisation du projet couvre l'étude APD, l'élaboration et la confection du DAO, l'étude de l'organisation de la gestion de l'exécution du projet (unité de projet, chef de projet, relations avec le maître d'œuvre, avec l'entreprise, manuel de procédures, plan de passation des marchés, etc..), et éventuellement l'étude de la libération des emprises, des déplacements de réseau.

⁴³ Appui institutionnel cité au dessus.

⁴⁴ Il n'est pas précisé comment est établie cette clé de répartition entre les réseaux (national, préfectorale, communautaire, urbain primaire et urbain secondaire+tertiaire). Il est recommandé de l'établir sur la base d'une estimation de l'agressivité des trafics sur chacun de ces réseaux.

⁴⁵ Il est relevé dans le texte organique du BESD qu'il a en charge aussi les études de faisabilité (et APS) des projets ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Ce qui met le BESD en conflit de compétences avec les administrations (MDT) et autres organes autonomes en charge de ces infrastructures.

⁴⁶ Arrêté n°2011/5220/METPT/CAB du 31 mai 2011, fixant attributions et organisation de la Direction Nationale des Infrastructures.

⁴⁷ La réalisation du projet est décidée et elle est programmée au PIP

Il est à noter que le texte organique de la DNI étend ses compétences aux infrastructures ferroviaires, portuaires, aéroportuaires ; ce qui crée un conflit de compétences avec les administrations, organismes et sociétés publiques en charge des sous-secteurs concernés.

Il ne peut être que recommander de revoir et d'amender le texte organique de la DNI. Elle pourrait être dénommée Direction Nationale de Réalisation des Projets Routiers (DNRPR) ; sa mission serait sans ambiguïté, la planification et la programmation des projets routiers relevant du BESD.

Par ailleurs, la DNI a charge du suivi et du contrôle techniques de la réalisation projets et dispose d'une division pour couvrir cette charge. Cette charge relève normalement du bureau de contrôle qui est recruté et mandaté pour cela, et qui assure normalement le rôle de maître d'œuvre de réalisation.

Il est vivement recommandé de recentrer les compétences de la DNI sur la maîtrise d'ouvrage, et de préciser les rôles de chacun (DNI, maître d'œuvre –bureau de supervision et de contrôle-, le laboratoire, l'entreprise), et définir les rapports entre tous ces acteurs. Au niveau de la DNI, il est recommandé de nommer des chefs de projet en charge de la gestion de l'exécution du projet dans les activités relevant du maître d'ouvrage. Le chef de projet ne devrait pas être sur le chantier, ce n'est pas son rôle normalement, mais celui du bureau de contrôle.

1.2.3.1.2 Etat des réalisations du PSR dans le sous-secteur des transports routiers

Concernant les actions visant à renforcer l'attractivité du corridor guinéen du Mali, les données de trafic sont édifiantes. Les difficultés qu'a connues la Guinée ont sans équivoque, joué dans le sens d'un défaut de décollage du corridor.

Le transit malien au port de Conakry a été au cours de l'année 2011 de seulement de près de 57 000 tonnes, en totalité à l'import. En 2003, il était d'un peu plus de 68 000 tonnes. Le PNT et le PSR projetaient pour 2010 un potentiel d'attraction de transit malien sur le corridor guinéen de plus de 650 000 tonnes.

L'état dégradé de la route entre Conakry et Kouroussa, les problèmes d'accessibilité urbaine du port, les aspects sécuritaires au cours de la période, sont parmi les facteurs ayant dissuadé la fréquentation du corridor. Ces aspects ont peut-être aussi dissuadé l'action de promotion du corridor.

Depuis la validation du PSR, il n'est pas relevé d'action significative allant dans le sens de la mise en œuvre de la stratégie du PSR. En particulier, il n'y a toujours pas d'accord TRIE entre le Mali et la Guinée pour la mise en œuvre des dispositions de la CEDEAO dans le domaine. Il n'y a pas eu non plus de mise en place d'un Comité National de Suivi pour le renforcement de l'attractivité du Corridor.

Tout récemment, en décembre 2011, une initiative prometteuse est engagée. Les deux douanes, guinéenne et malienne, se sont rencontrées à Kourémalé (poste frontière). L'ordre du jour de la rencontre a été d'examiner la possibilité d'une application, dans un bref délai, du TRIE unique destiné à couvrir les marchandises en transit entre les deux

pays. Il était convenu que la partie malienne prépare un avant-projet de protocole d'accord dans ce sens⁴⁸.

Les deux parties ont identifiées des mesures à prendre comme l'interconnexion des systèmes informatisés douaniers dans le cadre du TRIE unique, le suivi électronique des marchandises en transit, l'utilisation des moyens de contrôle non intrusifs (scanning) et le guichet unique.

Concernant les actions visant l'amélioration des transports routiers

En résumant, les actions prévues au PSR dans le domaine portaient sur :

- L'assainissement et la professionnalisation des transports routiers ;
- La normalisation et la professionnalisation de la gestion des gares routières publiques;
- La préparation d'un projet d'amélioration de la sécurité routière.

Le PSR précise que ces actions feront l'objet d'un appui institutionnel, à assurer à la DNTT. Cet appui n'est pas réalisé jusque-là. Seul une étude financée par l'UE a refait le point sur la situation du sous-secteur et a précisé conséquemment le contenu d'un appui institutionnel à apporter à l'administration du sous-secteur.

Sans cet appui institutionnel, les quelques actions engagées par la DNTT, en exécution du programme du PSR, restent d'envergure modeste.

La situation dans les domaines couverts par le plan d'action n'a pas significativement évoluée depuis la validation du PSR (2004). La DNTT n'a pas connu en particulier les appuis institutionnels prévus pour l'aider à mener la mise en œuvre du PSR. Le constat est simple :

- La Loi sur la profession de transporteur routier n'est pas préparée et adoptée (action 8);
- La réglementation sur la gestion et l'exploitation des gares routières n'est pas préparée et adoptée (action 9);
- Le projet sur la sécurité routière n'est pas préparé (action 10).

Il est relevé néanmoins la prise d'un arrêté⁴⁹ en 2005, portant sur les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. Cet arrêté a, entre autres, mis en place un registre des transporteurs routiers et oblige tous les transporteurs à s'inscrire au registre. On peut ainsi conclure que l'action 7 du PSR est mise en œuvre. Cependant la DNTT ne fournit pas de statistiques ni sur le nombre de transporteurs, par nature d'activités, encore mieux sur la structure du tissu industriel de cette branche d'activités et sur son évolution.

La réglementation de la profession et des conditions d'exercice des activités de transports publics et du transport pour compte propre, reste cependant encore trop dispersée et pas assez « visible » pour sa bonne application et son contrôle. Un code des transports routiers, consolidant tous les textes sur le domaine, devrait être élaboré.

Par ailleurs, étant donnés les enjeux économiques, sociaux, et environnementaux, des activités concernées, les contours généraux de leur exercice devraient d'abord être fixés par une Loi ; un Décret de l'exécutif devrait être pris en application pour préciser

⁴⁸ Il est recommandé que la DNTT, le PAC et les services de sécurité routière et de contrôle aux frontières soient associés à ce travail.

⁴⁹ Arrêté n°069/MT/SGG/O5 du 28 février 2005, portant conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

la réglementation des activités économiques concernées ; et l'arrêté ministériel précise les détails en application des dispositions du décret.

On note néanmoins un début de relance de ce plan d'action depuis 2011. Une étude⁵⁰ est en effet réalisée en vue de préciser les besoins de la DNTT en appuis institutionnels pour améliorer l'administration et le fonctionnement du sous-secteur.

Cette étude est financée par l'UE. Elle a établi un diagnostic de l'administration du sous-secteur, ainsi que de la situation du sous-secteur d'activités, analysant en particulier, les conditions de fonctionnement du marché des transports routiers. La situation de 2005 prévaut toujours.

1.2.3.2 Etat de réalisation des programmes du PNT⁵¹

1.2.3.2.1 Etat des réalisations du PNT dans le sous-secteur des transports ferroviaires

Le PNT ne pouvait qu'être modeste en matière de plan d'action stratégique pour le développement du sous-secteur ferroviaire. Les investissements dans la relance et l'extension du chemin de fer ne peuvent se justifier économiquement que par l'existence de trafics massiques suffisants. Les trafics potentiels miniers représentent une opportunité certaine pour le développement du sous-secteur. Il faudrait en faire un levier pour le développement des autres transports ferroviaires ; pour cela il faudrait éviter, comme semble le vouloir actuellement les investisseurs miniers, de traiter « en enclave territoriale » les transports ferroviaires minéraliers auxquels serait dédiée une infrastructure et une exploitation ferroviaires exclusives et sous la tutelle des autorités minières.

Le transport urbain et suburbain en site propre par rail, en réponse aux problèmes de mobilité dans l'agglomération de Conakry, en est aussi, à moindre dimension, une opportunité pour la relance du mode de transport ferroviaire.

La stratégie préconisée par le PNT pour le sous-secteur ferroviaire semble avoir été suivie.

L'entité de gestion et d'exploitation du réseau ferroviaire a été institutionnellement renforcée ; l'ONCFG, office à statut d'EPIC, a été transformé en société, la SNCFG, et doté d'un encadrement de direction compétent, dynamique, et doté de l'esprit d'entreprise.

Cette nouvelle société a réussi à mettre en œuvre un projet de train urbain et suburbain (le Conakry Express), empruntant la voie SBK. La desserte mise en place a facilité un nombre considérable de déplacements dans l'agglomération de Conakry, et a aidé à atténuer partiellement la problématique de la mobilité urbaine, laquelle reste malheureusement encore critique.

La SNCFG démarche aussi auprès des autorités de l'Etat pour recouvrir la pleine maîtrise d'ouvrage des lignes de chemin de fer appartenant à l'Etat, pour en assurer la gestion et l'exploitation (gestion et exploitation de réseau ferré, pas nécessairement de transports ferroviaires).

⁵⁰ Etude diagnostique de l'organisation du secteur des transports routiers en Guinée. Mai 2011

⁵¹ L'état de réalisation du PNT ne couvre pas ici le sous-secteur des infrastructures routières et le sous-secteur des transports routiers. Il ne couvre que l'état de réalisation dans les autres sous-secteurs, ferroviaire, maritime et fluvial et aérien.

En effet depuis pas longtemps, les lignes de chemin de fer sur lesquels s'effectue le transport minéralier de bauxite et d'alumine (ligne CBG, ligne SBK et ligne de Fria), d'un linéaire cumulé de près de 400 km, sont transférées à l'Etat, les concessions aux compagnies minière arrivant toute à expiration. Elles sont remises à l'ANAIM, agence de l'Etat en charge des infrastructures minières sous tutelle du Ministère chargé des mines. Cette agence a signé des contrats de location longue durée (15 ans) avec chacune des compagnies minières, louant à chacune la ligne ferroviaire sur laquelle elle assure ses transports minéraliers.

Dans la perspective d'une option consistant en la création d'une société de réseau ferroviaire⁵², la SNCFG est toute indiquée pour être cette société dans une période de transition. Elle a la culture du rail et elle en maîtrise le métier ; mais aussi elle est chargée par l'Etat de l'exploitation du réseau ferroviaire de l'Etat. Il est du coup vivement recommandé que ces lignes du réseau national soient remises à la SNCFG. Le statut d'infrastructure minière de ces lignes ne paraît plus bien indiqué. Elles permettent le transport et l'évacuation des produits des mines mais peuvent aussi aujourd'hui permettre l'exploitation de services de transports ferroviaires autre que miniers, et c'est tout indiqué.

1.2.3.2.2 Etat des réalisations du PNT dans le sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

Les réalisations du PNT dans le sous-secteur sont restées limitées. Il y aurait eu une insuffisance, peut être un manque, de mobilisation et de veille pour la mise en œuvre du PNT dans le sous-secteur. La crise politique et institutionnelle en est la principale cause.

Les programmes qui ont connu quelques réalisations, sur les 14 programmes du sous-secteur sont :

- Le PTM1 « plan d'investissements du PAC (3^{ème} Projet Portuaire⁵³ ajusté par le PNT⁵⁴) » ;
- Le PTM2 « amélioration de l'accessibilité du port de Conakry » ;
- Le PTM5 « Amélioration de la productivité physique et opérationnelle du port de Conakry » ;
- Le PTM6 « amélioration de la compétitivité du port de Conakry et du corridor guinéen du Mali » ;

⁵² Ladite société gèrerait le réseau ferroviaire de l'Etat, et offrirait en vente des droits de circulation à des opérateurs de transports ferroviaires, pour leur propre compte ou en transports publics.

⁵³ Les principales composantes du 3^{ème} projet portuaire initial et non ajusté sont : (1) Extension du terminal à conteneurs avec un 2^{ème} quai de 225 m, un quai feeders de 150 m et 77.000 m² de terre-pleins; (2) Aménagement de 30 hectares de terre-pleins viabilisés dans la zone Sud-Est du port en arrière de l'apponement pétrolier ; (3) Construction d'un port de servitude et d'une capitainerie à l'entrée du port ; (4) Construction d'une digue de protection du port de servitude et du terminal à conteneurs ; (5) Aménagement deux aires de stationnement pour camions (11 ha ex-Unipra et 11 ha ex-Entrat) ; (6) Aménagement d'installations pour produits dangereux ; (7) Equipements de sécurité et signalisation maritime ; (8) Travaux de réparation de quais ; (8) Services d'ingénierie.

Le projet comporte aussi des composantes optionnelles à savoir : (1) Dragage du chenal d'accès et du bassin portuaire ; (2) Extension des ouvrages de protection pour limiter l'envasement ; (3) Réparation des quais de la darse de pêche ; (4) Aménagement d'un terre-plein de 8.000 m² entre le terminal à conteneurs et les installations de Friguia.

⁵⁴ Il est important de noter que le 3^{ème} Projet Portuaire a été ajusté par le PNT. Il est constaté que les gestionnaires de ce programme, au niveau du PAC en particulier, se ne réfèrent pas à cet ajustement, alors que celui-ci est bien argumenté dans le PNT, les opportunités des éléments d'investissement du projet y étant en particulier bien analysées, alors qu'elles le sont moins ou pas du tout dans le projet.. L'abandon de l'aménagement des 30 ha de terre-pleins à l'endroit indiqué par le projet (composante 2) y est en particulier prévu par le PNT. Il a été prévu aussi que soit réalisée une étude approfondie du problème d'ensablement et d'envasement de l'accès au port et de son bassin, afin que soit trouvé une solution efficace et définitive à ce problème avant d'engager d'autres investissements de protection.

- Le PTM7 « aménagement de débarcadères »⁵⁵ (le long de la côte) ;
- Le PTM8 « Développement du transport fluvial sur le Niger et le Milo » ;
- Le PTM9 « amélioration de la sécurité de la navigation côtière et fluviale ».

Concernant la réalisation du 3^{ième} Projet Portuaire ajusté par le PNT (PTM1), seule l'extension de la capacité du terminal à conteneurs du port de Conakry, a été entreprise, et cela seulement à partir de 2011, faisant suite pratiquement au changement du contexte politique et institutionnel. Cette extension est en cours de réalisation dans le cadre d'un partenariat public-privé ; elle a fait l'objet d'une convention de concession d'ouvrage (ou BOT⁵⁶) avec un investisseur privé étranger, pour une durée de 25 ans.

Lorsqu'on pense au caractère imminent que présentait la réalisation de la plupart des investissements prévus dans le projet, au moment de son élaboration, (lié en particulier à un début de saturation des postes à quai et des surfaces d'entreposage, à un envasement excessif, à une congestion de l'accès terrestre,..), cela pour un bon fonctionnement du système portuaire, on peut facilement s'imaginer aujourd'hui, dix ans après, les grandes difficultés de fonctionnement que connaît le port.

La Convention de concession du Terminal à Conteneurs fait obligation à l'Etat d'allonger, d'élargir et d'approfondir le chenal d'accès au port⁵⁷, pour permettre la réception de navires porte- conteneurs atteignant des tirants d'eau de 13 m. Le nouveau linéaire de quai de la concession permettra le traitement de tels navires.

Concernant l'amélioration de l'accessibilité du port (PTM2) on notera seulement la réalisation largement avancée du projet d'aménagement de la pénétrante 2x2 voies Gbessia-Tombo. Sur les cinq lots du projet, un seul lot est encore en cours de réalisation, le lot Moussoudougou – Tombo (comportant l'échangeur du 8 novembre).

Cependant la réalisation de ce projet qui a démarré en 2003-2004 s'est déroulée en accumulant des retards; l'achèvement était initialement prévu pour 2008.

Parmi les actions du PTM2, une action préconise de « veiller à la prise en compte l'accessibilité urbaine du port par l'étude du plan de circulation en cours de démarrage ». Cette étude a effectivement été réalisée, mais seulement dans sa phase une ; elle a été arrêtée. La conception du plan de circulation a été réalisée dans cette phase une et elle tient bien compte de l'accessibilité du port. Cette étude a été financée par l'AFD. La phase II devait aboutir à une étude APS pour la recherche de financement du plan de circulation dont en particulier la réalisation des aménagements de voiries prévus par ce plan. La réalisation de ce plan aurait en bonne partie résolu, du moins d'une façon transitoire, la problématique de l'accessibilité du port. Il est vivement recommandé de relancer l'étude et d'entreprendre la réalisation de ce plan de circulation, lequel améliore par ailleurs la mobilité urbaine des autres usagers.

L'étude d'opportunité et de faisabilité de la route côtière urbaine nord, carrefour du 8 novembre – port, prévue dans le programme PTM2, n'est toujours pas réalisée. Cette étude devrait aussi définir le statut de cette route (qui en est le maître d'ouvrage ? quelles seraient ses caractéristiques techniques ? -2x2 voies ?- ; serait-elle concédée

⁵⁵ Les débarcadères sont énumérés dans le Programme PTM7, au nombre de six, à savoir : Boussoura (Conakry), Dixinn Port à Bois (Conakry), Sorro (iles de Loos), Sangbon (Forécariyah), Bel-Air (Boffa), et Guémeyre (Boké).

⁵⁶ BOT = Build – Operate – Transfert (construire, exploiter et transférer)

⁵⁷ La profondeur actuelle du chenal ne permet que des tirants d'eau de 9 m.

en BOT et donc à péage ? Serait-elle dédiée exclusivement aux véhicules lourds desservant le port ? etc..).

Concernant l'amélioration de la productivité physique et opérationnelle du port de Conakry (PTM5), la seule action significative, parmi les dix actions composant le programme PTM5, est une prise d'arrêtés ministériels visant une remise en ordre du fonctionnement du port par l'instauration de nouvelles conditions d'exercice des professions de manutentionnaires, de consignataires et de transitaires portuaires (assainissement et professionnalisation).

Comme on le verra plus loin, dans l'analyse de leurs effets, ou ces textes restent insuffisants, ou les conditions de leur application ont manqué de rigueur. Par ailleurs ces arrêtés ne sont pas totalement en cohérence avec les décrets, normes juridique supérieures, dont ils doivent être des arrêtés d'application.

Concernant l'amélioration de la compétitivité sous régionale du port de Conakry et du corridor guinéen du Mali (PTM6), certaines actions prévues au programme PTM6 sont engagées d'une façon éparse sans vraiment les avoir explicitement rattachées à la réalisation du programme PTM6. Ainsi on peut citer : (i) la concession en BOT à un opérateur privé du Terminal à conteneurs, qui peut être rattachée au contenu de l'action du PTM6 portant sur « une ouverture à une participation plus importante du secteur privé dans l'exploitation et la gestion portuaire au port de Conakry » ; (ii) Des conditions tarifaires particulières ont été accordées par le PAC au transit malien, étudiées en rapport avec la concurrence portuaire sous régionale, initiative qui peut être partiellement rattachée au contenu de l'action portant sur « l'étude et l'application d'un nouveau barème tarifaire plus compétitif, pour les redevances portuaires », (iii) des facilitations douanières ont été aussi accordées au transit malien⁵⁸, en tenant compte également de la concurrence des autres corridors; (iii) une initiative de facilitation des transports sur le corridor du Mali en levant les barrages, rattachable aussi au contenu d'une action du programme⁵⁹ ; (iv) la création récente, en novembre 2011, d'un comité interministériel aux travaux duquel participent les acteurs portuaires, et cela à l'initiative et à la demande des nouvelles autorités du pays⁶⁰, démarche qui peut être rattachée au contenu de l'action portant sur « la création d'un comité (ou conseil) de facilitation et de promotion du port composé de représentants de hiérarchie élevée, des différents acteurs de la place portuaire, pour la définition d'actions, et le suivi de leur mise en œuvre à des fins de développement de la compétitivité du port »,

Un rapprochement récent des deux administrations douanières (réunion de Kérouané en 2011, voir par ailleurs) des douanes, augure d'une accélération de la mise en œuvre sur le corridor malien, des facilitations douanières du transit de la convention TRIE de la CEDEAO.

Concernant l'aménagement de débarcadères (PTM7), plusieurs actions sont notées au niveau de l'ANAM⁶¹, à savoir : (i) réalisation d'un projet d'aménagement du

⁵⁸ En particulier : (i) suppression de la TVA sur les marchandises en transit depuis ou vers le Mali, (ii) abattement du droit de transit de 3% à 0,5%, (iii) mise en place d'un bureau spécial de facilitation des formalités douanière dédié au transit malien (exécution des formalités en 48 h maximum).

⁵⁹ Action « étudier et mettre en place un système de contrôle de la régularité des véhicules assurant le transit malien et de leur chargement, évitant tout autre contrôle routier le long du corridor ».

⁶⁰ Dans le plan d'action arrêté par le Comité, au volet « facilitation des procédures de passage des navires et des marchandises », figure un axe d'action portant sur le « développement du transit international ». Et parmi les actions envisagées figure l'amélioration de la compétitivité tarifaire du passage portuaire du transit malien par rapport à la concurrence des autres corridors, par l'exemption des marchandises en transit du paiement des redevances ci-après : shipping royauté, scanographie, bordereau de suivi de la cargaison. Ces trois redevances ne concernent pas logiquement une marchandise en transit.

⁶¹ L'ANAM est chargée, par l'ordonnance de sa création (Ordonnance N°037/PRG/89 du 20 mai 1989), de l'exploitation des ports et débarcadères qui lui sont concédés par décret pris en Conseil de Gouvernement. Il est à noter que ce décret n'est pas pris à ce jour.

débarcadère de Sorro (îles de Loos)⁶² ; (ii) préparation de deux projets de réhabilitation des débarcadères de Kanfarandé (Boké) et de Sandervalia (Conakry) ; (iii) initiation de projet d'aménagement de trois débarcadères au niveau de Forécariah : Kaback, Kakossa et Sangbon.⁶³

Le programme PTM7 n'a pas été cependant suivi par les initiatives de l'ANAM, quant aux débarcadères objets de ces initiatives. La liste des débarcadères fixée par le programme PTM7 n'a pas été suivie.

Concernant le développement du transport fluvial et le Milo, deux actions sont notées⁶⁴ : (i) Il est initié un projet d'étude de dragage et de balisage des fleuves navigables⁶⁵ ; (ii) Une étude de rénovation des débarcadères de kankan, Kouroussa et Siguri a été réalisée et est disponible.

Concernant l'amélioration de la sécurité de navigation côtière et fluvial (PTM9), des actions sont engagées mais ne couvrent que partiellement le contenu des actions du PTM9 auxquelles elles peuvent être rattachées. Ainsi : (i) deux arrêtés⁶⁶ ont été pris et mis en oeuvre⁶⁷, portant sur la sécurité de la navigation côtière et insulaire, et fluviale, des petites embarcations ; (ii) des projets sont initiés en rapport avec l'action du PTM9 portant sur la « réalisation d'une étude en vue d'un équipement normal en signalisation de sécurité de navigation au niveau des ports secondaires, débarcadères et voies navigables » à savoir : 1) Etude pour répertorier tous les dangers de navigation sur toute la côte, de la pointe de Kabinto à la pointe de Sallatouk, et pour des propositions de solutions, au cas par cas, 2) Création et mise en place d'un centre hydrographique, 3) Etudes de dragages et balisages des fleuves navigables, 4) Viabilisation du chenal du port secondaire de Kanfarandé, sur le Rio Nunez entre Kamsar et Boké ; (ii) un projet de décret est en cours de signature portant création du service national de garde-côtes de la République de Guinée ; (iii) un projet est initié pour la création et de mise en place d'un sous centre de recherche et de sauvetage maritime à Conakry⁶⁸, en collaboration avec l'OMI.

1.2.3.2.3 Etat des réalisations du PNT dans le sous-secteur des transports aériens

Certains des dix programmes opérationnels d'action prévus au PNT pour le sous-secteur aérien, mais en nombre réduit, ont connu des réalisations. Il s'agit cependant des programmes présentant un caractère des plus critiques, parce que liés à la sécurité de la navigation aérienne et à la sûreté, donc des programmes des plus prioritaires, lesquels, en toute logique, ne devaient pas souffrir d'un défaut de mobilisation pour les mettre en oeuvre. Ce sont essentiellement les trois premiers programmes PTA1, PTA2 et PTA3.

On peut dire que trois autres programmes, PTA4, PTA9 et PTA10, ont été par ricochet concernés par la mise en oeuvre des trois premiers programmes. Cette dernière a

⁶² Construction d'une jetée pour accéder à des profondeurs de 2,5 m et aménagement d'un quai de 20 m de long.

⁶³ Il est à noter que seul deux des embarcadères (Sorro et Sangbon) sur les six objets d'initiatives ici, sont dans la liste des embarcadères à aménager du Programme PTM6. D'une façon générale, les lignes générales de la stratégie du secteur sont suivies mais qu'aucune contrainte n'existe pour rester dans la réalisation des programmes du PNT.

⁶⁴ Restant pour l'instant dans leur début.

⁶⁵ Aménagement et balisage de chenaux de navigation dans les estuaires et les fleuves navigables (mobilité des personnes, transport de marchandises, soutien aux productions et sécurité)

⁶⁶ (i) Arrêté n°2177/MT/CAB du 10 juin 2010 portant réglementation de la sécurité de navigation de petites embarcation à voile et à moteur de moins de 24 m de longueur. (ii) Arrêté n°2178/MT/CAB du 10 juin 2010 portant réglementation de la délivrance du permis de navigation. Nota : le permis de navigation concerne aussi les embarcations de moins de 24 m de long)

⁶⁷ Mis en oeuvre par l'ANAM

⁶⁸ Il existe un mémorandum d'entente sur la recherche et le sauvetage en mer (SAR), entre les pays côtiers de la zone (zone 2) : Guinée, Sierra Leones, Liberia, Côte d'Ivoire, Ghana.

permis d'améliorer quelque peu la compétitivité de l'aéroport de Conakry (PTA4), par une meilleure facilitation et un meilleur confort de passage, et une amélioration de la sûreté; elle a contribué à engager le renforcement des capacités institutionnelles de la DNAC et de l'ANA (PTA9 et PTA10), par la formation du personnel en charge de la sécurité et de la sûreté, ainsi que par l'action engagée, pour l'instant en phase d'étude, pour ériger la DNAC en Agence de l'Aviation Civile, avec une autonomie de gestion et financière, statut devant lui donner plus d'efficacité et d'efficience⁶⁹.

Le sous-secteur a en effet connu la réalisation de deux principaux projets:

- Le projet de l'extension des capacités de l'aéroport de Conakry (extension de l'aérogare, et du parking avion) (dit projet SOGEAC).
- Le Projet Régional de Sécurité et de Sûreté du Transport Aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre (PRSTAAOC) ;

On notera que seul le premier projet, le projet SOGEAC, est d'initiative locale, le second relève d'une initiative régionale.

On peut citer aussi, en marge, la réalisation d'un projet d'automatisation (informatisation) du contrôle des passagers par la police de l'air et des frontières (PAF), cofinancé par la Coopération Française, l'UE et l'Organisation Internationale des Migrations (OIM).

Le projet SOGEAC a été lancé en 2007 ; la première pierre a été posée en 2008. Le projet est programmé en deux phases. La première phase⁷⁰ porte sur l'extension et la modernisation de l'aérogare⁷¹, côté piste, et sur l'extension de capacité du parking avions. La seconde phase porte sur une extension de l'aérogare côté ville⁷².

La réalisation de la première phase est achevée. Son coût est de 75 milliards GNF⁷³. Il est financé par la SOGEAC au travers de ressources d'une redevance infrastructure exceptionnelle perçue sur les usagers⁷⁴ pendant sur une période de trois ans, complétés par des emprunts bancaires, et des fonds propres. La réalisation de la deuxième phase est en cours de préparation et de mobilisation de financement ; il est

⁶⁹ Certains avancent l'idée d'une fusion des trois entités (DNAC, ANA, et SOGEAC) pour constituer l'ARAC (Agence de régulation de l'Aviation Civile). Cela ne peut être recommandé; ce sera un recul par rapport au progrès fait jusque-là pour l'amélioration des capacités institutionnelles de gestion du sous-secteur aérien. L'ARAC sera une entité de régulation et de contrôle des activités de l'aviation civile.

Elle ne peut être fusionnée avec l'ANA qui a une fonction technique bien précise, l'aide à la navigation aérienne et le contrôle de la circulation aérienne qu'elle assure sous le contrôle de l'ARAC. Il ne faudrait pas que l'ARAC devienne juge et partie ; les rôles sont partagés, entre l'opérateur technique qui est l'ANA, et l'ARAC qui assure le contrôle de la bonne réalisation des opérations, dans le respect des règnes de l'aviation civile internationale. Dans les pays membres de l'ASECNA, les deux entités sont bien distinctes (ASECNA pour l'aide à la navigation et le contrôle aérien et agence de l'aviation civile pour la régulation et le contrôle du sous – secteur, toutes activités confondues).

De même, la future ARAC ne peut être fusionnée avec la SOGEAC. La SOGEAC assure l'exploitation commerciale de l'aéroport de Conakry, laquelle relève de métiers bien spécifiques. L'expérience a montré dans le passé, que lorsque cette activité est intégrée dans l'administration de l'aviation civile, voir regroupée avec l'entité en charge du contrôle aérien, les activités commerciales aéroportuaires sont très mal assurées, délaissées au profit des activités techniques des techniciens de l'aviation civile. Cela a expliqué le retrait de ces activités commerciales à l'ASECNA sur les aéroports, pour des créations d'entités commerciales indépendantes auxquelles sont confiées la gestion et l'exploitation commerciale des aéroports, souvent d'ailleurs dans un cadre de partenariat PP en s'assurant le partenariat d'un professionnel en la matière.

⁷⁰ La première phase a comporté : la création d'une nouvelle salle d'embarquement de 1500 m², avec deux passerelles télescopiques (fingers) ; le réaménagement du circuit passagers avec séparation des flux arrivée et des flux départ; l'extension de l'aire de trafic de 17000 m²; l'acquisition de push back pour le repoussage des aéronefs; l'acquisition d'équipements de sûreté ; la reprise du confort climatique.

⁷¹ Dans le cadre de ce projet, l'aérogare a été équipée de « fingers » (passerelles) pour l'accès aux avions. Cet équipement tout en étant un élément de modernisation, est aussi un élément d'amélioration de la sûreté de la plateforme.

⁷² Cette seconde phase du projet consiste en : une rénovation et réaménagement des zones d'enregistrement et de la salle de livraison des bagages ; une fermeture de la façade principale ; et une reprise du confort climatique dans l'ensemble de ces zones.

⁷³ 58 milliards GNF + 17 milliards GNF de travaux supplémentaires.

⁷⁴ 50 euros par passager.

prévu le même mode de financement que pour la première phase. Le coût de réalisation de cette seconde phase, est estimé à environ 9 millions US\$.

Le PRSTAAOC est un vaste projet régional, couvrant 23 Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AOC). Il est financé par un don de l'IDA (groupe de la BM).

Les objectifs spécifiques du projet sont comme suit :

- Améliorer le niveau de conformité de l'Autorité de l'Aviation Civile de chaque pays vis-à-vis des normes de sécurité de l'OACI ;
- Renforcer le niveau de conformité des principaux aéroports internationaux de ces pays vis-à-vis des normes de sûreté de l'OACI.

L'accord de projet et de don est signé avec chaque Etat par l'IDA, pour la partie du projet concernant cet Etat⁷⁵. Au niveau de la Guinée, le coordonnateur du projet est la DNAC. Le projet a concerné les trois entités de l'aviation civile, la DNAC, l'ANA et la SOGEAC. L'accord a été signé en 2005 et le projet a été clôturé en décembre 2009.

Le projet a permis, entre autres, de :

- renouveler les aides à la navigation de l'ANA, au niveau de l'aéroport de Conakry,
- renouveler les équipements de sûreté de la SOGEAC au niveau de l'aéroport de Conakry,
- aménager un point de stationnement d'avion isolé ;
- aménager les voies d'accès ;
- organiser une coordination avec les corps de contrôle à l'aéroport ;
- assurer une formation de mise à niveau, au personnel de l'aviation civile dans les métiers de la sécurité et de la sûreté des transports aériens (localement et à l'extérieur) ;
- et de réaliser une étude pour la transformation de la DNAC en autorité autonome de l'aviation civile.

Parmi les conditions de mise vigueur du projet, l'Etat s'est engagé à transformer la DNAC en agence autonome de l'aviation civile.

1.2.3.2.4 Etat des réalisations du PNT dans le domaine de la météorologie

La météorologie est une activité à finalité plurielle. Elle est rattachée au MDT, comme il est le cas souvent de par le monde où elle est quasiment toujours placée sous la tutelle du Ministre en charge des transports, parce qu'elle joue un rôle important dans la sécurité des transports, plus particulièrement dans la prévention des accidents (et des catastrophes). Elle joue ce rôle pour tous les modes de transport, et celui-ci est particulièrement sensible dans la sécurité de la navigation aérienne, sans négliger cependant son importance dans la sécurité de la navigation maritime, et la sécurité routière.

⁷⁵ Le montant du don pour la Guinée a été de 7,1 millions US\$.

La Guinée bénéficie d'assistance en matériel et formation de la part de l'Organisation Mondiale de la Météorologie (OMM). L'assistance reçue en 2010 de l'OMM s'évalue à 200 000 dollars US (US \$) dont 150 000 en équipements.

Les réalisations restent cependant encore bien en deçà des besoins de remise à niveau de la DNM, et au sens large, de la météorologie nationale.

1.2.4 Les effets des insuffisances de mise en œuvre de la stratégie sectorielle PSR-PNT

1.2.4.1 Les effets dans le sous-secteur des infrastructures routières

☛ L'amélioration de la gestion du réseau routier et de son entretien

L'appui institutionnel apporté à l'administration de l'entretien routier a permis de mettre en place et d'exploiter un système de gestion routière performant. Il a permis aussi de l'internaliser dans les structures de la DNER.

Le FER a également été appuyé. Cet appui institutionnel mais aussi la volonté des pouvoirs publics de se doter d'un FER de seconde génération pour assurer une bonne maintenance et protection du réseau routier, ont permis de disposer d'un instrument de financement visiblement efficace.

Malgré le vieillissement des routes nationales et les insuffisances de l'entretien de ces routes dans le passé récent, la DNER ambitionne pour la campagne 2012, au travers du budget du fonds de l'entretien routier⁷⁶, d'offrir un niveau de service remarquable avec une moyenne de 60% du réseau routier national en bon et moyen état⁷⁷.

☛ Une dégradation accentuée des routes objets d'un projet en réalisation devant être réalisé ou démarré au cours de la période du PSR, et qui ne l'a pas été

La non-réalisation des projets routiers programmés par le PSR, a eu pour effet évident la dégradation physique des routes concernées, et la mauvaise praticabilité conséquente de ces routes.

Parmi les projets qui devaient être réalisés ou démarrés pendant la période du PSR (2004-2013), trois projets ont démarré tardivement (et sont en cours d'exécution), ou sont en cours de démarrage. Il s'agit des projets qui suivent :

⁷⁶ Budget 2012 ; Direction Générale du Fonds d'Entretien Routier.

⁷⁷ Une étude réalisée au Maroc a situé le taux optimal en termes économiques à un taux de 70%, avec bien entendu un réseau en état normal de renouvellement. Le coût kilométrique de l'entretien routier sur le réseau guinéen pour obtenir le taux ciblé de 60% est, en toute logique, bien plus élevé que dans une situation normale de renouvellement du réseau..

Code ⁷⁸	Projet		L-km	Type de routes	Nature travaux	Démarrage
PD ₂₉	Boffa-Kolaboui	RN3	96	Bitumée	Renforcement route bitumée	2011
PD ₂₁₂	Labé-Sériba	RN5	160	En terre	Rte bitumée en remplacement rte en terre	20
PD ₂₁₃	Sériba-Koundara	RN5	100	En terre	Rte bitumée en remplacement rte en terre	20

Les autres projets n'ont pas démarré en réalisation dans la période. D'une façon générale, comme le montre le tableau ci-dessous, l'effet de cette non-réalisation s'est traduit naturellement par une dégradation accentuée des routes concernées. Le tableau ci-dessous compare l'état de chaque route à mi 2004 et au début de l'année 2012. L'état de toutes les routes objets de projets s'est détérioré.

Code	Projet		Nature travaux	Année de		Etat de la route	
				Construction	Réfection	en 2004	en 2012
PD ₁₁	Dabola – Kouroussa	RN1	Réhabilitation route bitumée	1957	1997	Moyen/mauvais	Mauvais
PD ₁₂	Coyah-Farmoréha	RN4	Réhabilitation route bitumée	1989	1999	Bon	Moyen / mauvais
PD ₁₃	Kissidougou-Guéckédou	RN2	Réhabilitation d'une route bitumée	1976	1993	Mauvais	Mauvais
PD ₁₃	Guéckédou-PK13	RN2	Réhabilitation d'une route bitumée	1990	-	Mauvais	Mauvais
PD ₂₄	Pita-Labé	RN5	Renforcement route bitumée	1968	1992	Bon/moyen	Moyen
PD ₂₅	Dalaba – Pita	RN5	Renforcement route bitumée	1968	1991	Bon/moyen	Moyen
PD ₂₇	Yirikiri-Niandankoro	RN3 2	Rte bitumée en rempl. rte en terre	-	-	Moyen/mauvais	Mauvais
PD ₂₈	Mamou-Faranah	RN2	Réhabilitation d'une route bitumée	1972	1991	Bon/moyen	Mauvais
PD ₂₁₈	Mamou-Dabola	RN1	Réhabilitation d'une route bitumée	1957	1996	Moyen/mauvais	Mauvais
PD ₂₁₄	Boké – Québo (fre Guinée Bissao)	RN3	Rte bitumée en remplacement rte en terre	-	-	Mauvais	Mauvais
PD ₂₁₀	Tougué-Sélouma	RN2 7	Réhabilitation d'une route en terre	-	-	Mauvais	Mauvais
PD ₂₁₅	Coyah – Kindia	RN1	Elargissement et rectification tracé	1957	1990	Bon/Moyen	Mauvais

⁷⁸ PD_{1x} : Projets routiers démarrant en réalisation au cours de la première période 2004-2008
 PD_{2x} : Projets routiers démarrant en réalisation au cours de la deuxième période 2009-2013

De plus la plupart des routes bitumées ont plus de 20 ans d'âge. Lorsqu'on sait que ces routes ont été aussi agressées par les surcharges excessives des essieux des véhicules lourds, il est facile de conclure de l'état du corps de chaussée de ces routes.

La réalisation des projets concernés devrait dans la mesure des possibilités budgétaires, être activée.

1.2.4.2 Les effets dans le sous-secteur des transports routiers

La non-réalisation des actions prévues par le PSR pour le sous-secteur des transports routiers a maintenu le sous-secteur avec les mêmes problématiques qu'en 2004 ; ces dernières auraient même pris plus d'ampleur. La situation du sous-secteur se caractérise toujours comme suit :

- Une administration du sous-secteur avec une faible capacité institutionnelle, pour assurer la maîtrise et la régulation du sous-secteur;
- Une grande insuffisance de l'administration de la sécurité routière dans toutes ses composantes préventives (qualifications des conducteurs, contrôle technique de la sécurité des véhicules, autorisations de circulation des véhicules⁷⁹, règles de circulation⁸⁰, etc.), et analytique (système d'information analytique sur les accidents) ;
- Un dysfonctionnement du marché des transports routiers, résultant essentiellement de rôles sur ce marché, que se sont octroyés sans droit, les syndicats des transporteurs et ceux des conducteurs (voir ci-dessous);
- Un contrôle et une monopolisation de tout un pan du marché par les syndicats des transporteurs et des conducteurs, s'ingérant sans droit, comme opérateurs commerciaux du sous-secteur (transporteurs, coursiers voir commissionnaires de transport, gestionnaire-exploitants de gares routières publiques, et même assureurs), se substituant même à l'autorité publique dans des domaines relevant des prérogatives publiques de l'administration du sous-secteur;
- Une atomisation de la profession, et une vétusté avancée du parc de véhicules du grand nombre de transporteurs du sous-secteur.

1.2.4.3 Les effets dans le sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

➤ Les effets au niveau du port de Conakry

Sur les 14 programmes d'action stratégiques du PNT pour le développement du sous - secteur portuaire et maritime (PTMxx), six concernent directement le fonctionnement et le développement du port de Conakry. Ces programmes portent sur

⁷⁹ Le contrôle technique de l'état des véhicules n'est pas effectué en Guinée depuis plusieurs années.

⁸⁰ Ces règles sont normalement consignées dans un Code de la Route. Juridiquement, le seul code de la route de référence en Guinée est le code de la route français de la date de l'indépendance de la Guinée, tel que complété et amendé par les textes pris dans le domaine depuis l'indépendance. Cependant ce code complété et amendé n'a jamais fait l'objet d'une consolidation documentaire, adoptée et publiée.

- Un programme d'Investissements portuaires (extension capacité terminal à conteneurs, etc.) tel que défini dans le Troisième Projet Portuaire ajusté par PNT (PTM1) ;
- L'amélioration de l'accessibilité urbaine du port de Conakry (PTM2) ;
- L'amélioration de la productivité physique et opérationnelle du port de Conakry (PTM5) ;
- L'amélioration de la compétitivité du port de Conakry (et du corridor guinéen), (PTM6) ;
- La mise en place d'un observatoire de suivi, de contrôle des coûts de passage portuaire et amélioration de la capacité de régulation de l'Administration des Transports Maritimes (PTM10).
- La mise en place d'un observatoire de suivi permanent du recouvrement des charges du PAC auprès des usagers du port (suivi de la tarification, suivi des recettes et rapprochement des charges, suivi des recouvrements des créances, etc.) (PTM11)

Le défaut de réalisation des projets d'extension de capacité du port de Conakry⁸¹ se traduit aujourd'hui par une forte congestion du port (saturation des capacités d'accueil et de traitement des navires, saturation des espaces de stockage et de magasinage des marchandises, forte congestion des voies de circulation dans l'enceinte portuaire..). Le tableau ci-dessous comparant les taux d'occupation des postes à quai en 2000 et 2011 est parlant de lui-même, lorsqu'on sait qu'un taux d'occupation de 70% est synonyme de saturation du poste, et de surcoût en surestaries pour attente en rade des navires.

Poste à quai	Trafic	Taux d'occupation en 2000	Taux d'occupation en 2011
Poste 00	Alumine, soude	77%	73%
Poste 01	Clinkers, ciments divers	61%	84%
Poste 02	Divers/Ro-Ro	27%	71%
Poste 03	Divers/Ro-Ro	27%	68%
Poste 04	Divers	37%	71%
Poste 07	Chalutiers/divers	Nr	79%
Poste 08	Bauxite	78%	75%
Poste 09	Chalutier/divers	38%	65%
Poste 10	Conteneurs/Ro-Ro	41%	83%
Poste 11	Hydrocarbures	31%	36%

Source : PNT pour 2000 et données PAC pour 2011

Bien que cette situation de congestion aggravée que connaît le port de Conakry, résulte majoritairement du défaut d'extension physique des infrastructures portuaires, ont contribué aussi à cela :

⁸¹ Défaut de réalisation du 3^{ème} Projet Portuaire tel qu'ajusté par le PNT (exception faite du projet d'extension du Terminal à Conteneur concédé en BOT, et dont le démarrage des travaux a été tardif et date de 2011).

- la non réalisation des actions du programme PTM5 relatif à l'amélioration de la productivité physique et opérationnelle du port, et du programme PTM6 relatif à l'amélioration de la compétitivité du port de Conakry, et,
- les retards accusés en cours de réalisation du programme PTM2 relatif à l'amélioration de l'accessibilité urbaine du port.

La mise en place des deux observatoires n'a pas été réalisée (PTM10 et PTM11). Ces deux observatoires auraient permis pourtant d'interpeller l'action publique d'un côté pour améliorer les coûts du passage portuaire, contribuant à améliorer la compétitivité du port, et de l'autre pour veiller sur la santé financière du PAC.

Les problématiques du port identifiées lors de la préparation du PNT et qui ont motivé les programmes d'action stratégiques ci-dessus, restent encore d'actualité pour leur grand nombre, voir se sont accentuées. Elles sont rappelées ci-dessous :

- Accès nautique insuffisant en profondeur et fréquence encore élevée d'envasement,
- Enclavement urbain du port et, aménagement et organisation insuffisants de son accessibilité terrestre (avec, en plus l'obligation d'une limitation des plages de circulation urbaine des camions desservant le port);
- Interrogation sur l'opportunité de la délocalisation sur un autre site (Benty ?) d'une partie ou de la totalité des activités portuaires, l'enclavement urbain du port étant trop critique et couteux pour la collectivité;
- Insuffisance de compétitivité des longueurs de quai pour certains trafics (conteneurs en particulier, mais aussi vrac industriel⁸²), – attentes des navires induisant des coûts en surestaries - ;
- Durée de séjour moyenne des conteneurs au port relativement élevée, augmentant le taux d'occupation des terres pleins et réduisant en conséquence les capacités des terres pleins d'entreposage;
- Surfaces d'entreposage, couvertes et non couvertes, insuffisantes, dispersées et inadaptées à une exploitation portuaire performante;
- Obsolescence de l'agencement des infrastructures et superstructures portuaires, lequel agencement ne répond plus aux exigences d'une exploitation portuaire performante (gêne des activités de pêche et de la marine nationale de par leur localisation, posant aussi un problème pour la gestion de la sécurité pour le port, manque d'optimisation de la distribution des espaces entre les différentes catégories de trafic, et de leur spécialisation);
- Accès ville au Terminal à Conteneurs⁸³ en conflit récurrent avec la circulation urbaine, entravant la fluidité du trafic portuaire;
- Structure de la tarification portuaire pas assez compétitive, et tarification n'assurant pas le recouvrement des coûts des infrastructures;
- Aménagement et zonage du port manquant de cohérence et pas propice à une bonne productivité de l'outil portuaire;

⁸² Pour le traitement du vrac industriel, les rendements de manutention sont liés à l'équipement des opérateurs, lequel nécessite un renouvellement et une modernisation, avec une recherche de meilleures performances.

⁸³ Porte du terminal à conteneur localisée à proximité des locaux de la Présidence de la République et dans une zone résidentielle. Le trafic routier portuaire l'empruntant est la source de conflits récurrents avec les contraintes de sécurité et de circulation urbaine.

Extrait du PNT relatif au réaménagement de l'espace portuaire

« Il y a nécessité d'un plan de développement cohérent à long terme visant à :

- Fermer l'actuelle darse de pêche et déplacer les activités de pêche et de marine nationale au fond du port (dans la zone de l'épi nord et du petit bateau) pour libérer des espaces opérationnels, maîtriser les circulations de personnes et rétablir la sécurité dans l'enceinte portuaire ;
- Regrouper sur un site unique spécialisé les trafics de vrac industriels (alumine, soude, clinker, etc) dans un terminal multi-vracs au-delà du quai minier de SBK ou le long de la digue de fermeture ;
- Récupérer les quais et terre-pleins actuellement occupés par les installations de Friguia et Ciments de Guinée comme zone d'extension naturelle du terminal à conteneurs, adaptée à la tendance au développement de la conteneurisation au détriment des marchandises diverses conventionnelles ;
- Réaménager les surfaces actuellement réservées au trafic conventionnel et celles libérées par la darse de pêche pour satisfaire la demande des opérateurs portuaires et les besoins prévisionnels du trafic de transit malien ;
- Aménager une voie de circulation portuaire interne reliant le terminal à conteneurs et les autres quais à une nouvelle porte principale située au-delà du dépôt pétrolier de SGP et débouchant directement sur la corniche Nord et le projet de nouvelle route côtière ; cette voie interne permettrait de libérer le trafic portuaire des contraintes de circulation urbaine liées à la proximité des quartiers administratifs et résidentiels de la commune de Kaloum.

Un rapport de la communauté portuaire⁸⁴ fait le constat pratiquement des mêmes problématiques, à la fin de l'année 2011⁸⁵. Ce rapport met en relief des problèmes critiques au niveau du port, dans des domaines aussi importants, ci-dessous :

- Congestion du port ;
- Insuffisance de facilitations et de qualité de service, dans l'accueil et le traitement des navires;
- Insuffisance de facilitations pour le passage portuaire de la marchandise;
- Insuffisance de la sécurité portuaire ;
- Insuffisance de la sûreté portuaire;
- Insuffisance de la protection de l'environnement (l'eau mais aussi l'air) contre la pollution des activités portuaires;
- Insuffisance de l'accessibilité terrestre du port;
- Vétusté et état critique des camions opérant dans le port.

Ce constat montre le niveau critique de disfonctionnement qui a gagné la plateforme portuaire lors de la traversée de la période de crise qu'a connue la Guinée.

On peut résumer les problèmes soulevés dans le rapport, et ils sont nombreux, avec les actions proposées pour leurs solutions (entre parenthèses), comme suit :

- Insuffisance des facilitations techniques et administratives⁸⁶ offertes aux navires desservant le port (améliorer la qualité des prestations rendues⁸⁷ aux navires par le PAC ; veiller au respect des textes réglementaires fixant la composition de la Commission d'Arraisionement⁸⁸ ; subordonner l'accès à bord du navire à quai à l'avis préalable du Directeur Général du PAC tel que prévu par le règlement de police du port; mettre fin au violation du règlement d'exploitation du port, et notamment la règle premier sur rade-premier servi pour les navires⁸⁹ ; limiter les temps morts entre le traitement de deux navires à un poste à quai⁹⁰ ; augmenter

⁸⁴ « Rapport sur la problématique de la compétitivité et du développement du port de Conakry », novembre 2011. Ce rapport a été produit à la demande des hautes autorités de l'Etat. Il mentionne les problèmes identifiés, établit un plan d'action (« solutions proposées ») avec des échéances précises, et désigne les entités responsables de la mise en œuvre des actions arrêtées (« acteurs de la mise en œuvre »).

⁸⁵ Les actions correctrices envisagées sont listées dans les parenthèses.

⁸⁶ Envahissement des navires en escale par un nombre excessif de membres de la Commission d'Arraisionement ; accès à bord des navires à quai de certains services et personnes non habilités.

⁸⁷ Pilotage, remorquage, lamanage et veille de sécurité capitainerie sur le cana 16 24h/24h, optimisation de la gestion des postes à quai ;

⁸⁸ Arrêté n°1985/MT/CAB du 20 mai 2010.

⁸⁹ Mettre fin en particulier aux interférences influentes d'autorités externes au PAC, un des facteurs de défaut de respect de ces règles.

⁹⁰ Contribue à réduire les temps d'attente en rade des navires. La mesure préconisée est : « appareiller le navire deux heures maximum après la fin des opérations – accoster le navire en attente deux heures après que le quai ait été libéré ».

la capacité d'accueil des navires du TC, par la construction d'un quai de 300 m⁹¹ ; élargissement et approfondissement du chenal d'accès nautique au port; régulariser la fiscalité appliquée au compte d'escale des navires étrangers⁹²);

- Insuffisance des cadences portuaires de traitement des navires (étendre la plage du travail portuaire pour travailler 24h/24h et 7j/7h; renforcer et remettre à niveau l'éclairage du port; augmenter les rendements de la manutention portuaire; exiger à cet effet des manutentionnaires et de Conakry Terminal des équipements suffisants et requis; mettre fin à l'utilisation abusive de l'enlèvement sous-palan⁹³; libérer les espaces de magasinage immobilisés par des activités de stockage⁹⁴ ; limiter les temps de séjour au port de la marchandise⁹⁵);
- Insuffisance des capacités d'entreposage (libérer les espaces de magasinage immobilisés par des activités de stockage ; limiter les temps de séjour au port de la marchandise; délocaliser tous les parcs automobiles à l'extérieur de la zone portuaire ; étendre le domaine portuaire⁹⁶ ; préciser et délimiter définitivement la circonscription maritime et terrestre du port⁹⁷);
- Insuffisance des facilitations techniques du passage portuaire (ordonner les entrées des camions dans le port⁹⁸ ; aménager un parking camions externe de 300 places minimum dans la zone de la gare ferroviaire; optimiser le temps des opérations des camions dans le port; améliorer les performances du tracking⁹⁹ informatisé des conteneurs au niveau du Terminal; étudier et mettre en place un plan de circulation dans le port ; éviter la superposition des contrôles à l'intérieur du port; augmenter la capacité de scannage);
- Insuffisance des facilitations administratives et douanières du passage portuaire de la marchandise¹⁰⁰ (simplifier et sécuriser les formalités par tous les acteurs¹⁰¹, mettre en place par le PAC d'un guichet unique portuaire; interdire formellement l'intervention de tout autre service que la douane dans le contrôle du passage des marchandises¹⁰²; faire respecter scrupuleusement le délai contractuel de 48 h pour la délivrance des attestations de vérification par la société de contrôle des importations à l'embarquement; faciliter par la Douane, la création et l'aménagement de magasins et d'aires de dédouanement des marchandises hors du port ; faciliter par la BCRG les versements pour paiement des droits de douanes, et leur donner de la célérité adéquate par une offre

⁹¹ Projet en cours de réalisation au niveau de la concession du TC

⁹² Appliquer 0% de TVA sur les factures de compte d'escale des navires étrangers conformément au code général des impôts.

⁹³ Exiger l'utilisation concomitante du passage en magasins cales et enlèvement sous-palan.

⁹⁴ Pour les réhabiliter dans leur fonction portuaire initiale de magasins de passage. Certains de ces magasins cales sont actuellement loués par le PAC à des commerçants et des industriels qui en font des lieux de stockage. Ce qui entrave le traitement normal des trafics portuaires.

⁹⁵ Avec en particulier une réduction de la franchise portuaire et une augmentation des pénalités au-delà de 7 jours ouvrables de séjour.

⁹⁶ Extension des surfaces du TC (+12 ha) ; Aménagement du lien ferroviaire entre le port maritime et le port sec de 30 ha de Kagbelen; Démolition de bâti aux alentours du port et récupération de leurs espaces

⁹⁷ Par un réexamen des Décrets n°051/PRG/SGG/88 et n°072/PRG/SGG/2004

⁹⁸ Mettre en place un système pour faire attendre les camions dans des parkings relais et les appeler pour entrer au port qu'à leur tour de chargement ou déchargement ;

⁹⁹ Localisation rapide du conteneur dans le terminal à conteneur.

¹⁰⁰ Lent et redondance dans les formalités administratives de sortie des marchandises ; Immixtion abusive de certains services et administrations publiques dans le contrôle de passage des marchandises avec pour corollaire des perceptions indues.

¹⁰¹ Douanes, PAC, Société de contrôle des importations à l'embarquement, BCRG

¹⁰² Réaffirmer la primauté de la douane sur le contrôle de la marchandise ; les autres administrations publiques ne doivent intervenir qu'à la seule demande de la douane.

adaptée de guichets dédiés et par une modernisation du système de perception.) ;

- Insuffisance de la sécurité portuaire (réglementer l'accès côté mer conformément aux dispositions du code ISPS, faire respecter scrupuleusement le règlement de police du PAC¹⁰³ ; renforcer le zonage de l'espace portuaire; sécuriser les issues terrestres par des barrières automatiques avec reconnaissance biométrique¹⁰⁴ ; délocaliser toutes les activités non liées aux opérations portuaires¹⁰⁵ ; renforcer le service en charge de la sécurité incendie, l'équiper de moyens adéquats¹⁰⁶ ; renouveler la flotte des camions-incendies trop vétustes et souvent en panne –deux camions- ; équiper tous les magasins cales et bureaux de dispositifs de lutte anti-incendie appropriés; équiper les services en charge de la sécurité de moyens adéquat de communications radio et de mobilité – véhicules, motos, etc.- ; créer le sous-centre de recherche et de sauvetage maritime et procéder à l'installation de l'équipement déjà en place; installer un sémaphore sur la crête de Tamara, pour la surveillance de la rade et autour des îles de Loos, - et l'assistance aux navires-; renflouer toutes les épaves de navires au niveau de la darse, du bassin, autour de la digue de protection et celles situées entre le chenal d'accès et les îles de Kassa et Soro) ;
- Insuffisance de la sûreté portuaire (faire respecter scrupuleusement le code ISPS par la création d'un Comité National de sûreté ; créer et mettre en place le Comité Local de Sûreté; élaborer, adopter et mettre en place un Plan d'Urgence d'Intervention; renforcer le zonage de l'espace portuaire; sécuriser les issues terrestres par des barrières automatiques avec reconnaissance biométrique; délocaliser toutes les activités non liées aux opérations portuaires; réglementer l'accès côté mer conformément aux dispositions du code ISPS; faire respecter scrupuleusement le règlement de police du PAC; créer et mettre en place un service national de gardes côte et le doter des moyens adéquats¹⁰⁷ ; installer un premier sémaphore sur la crête de Tamara, pour la surveillance de la rade et autour des îles de Loos, (et l'assistance aux navires);
- Insuffisance de la protection contre la pollution de l'eau et et de l'air¹⁰⁸ (mettre en place un service de lutte contre la pollution et l'équiper des moyens adéquats) ;
- Insuffisance de fluidité de l'accès terrestre du port (ordonner les entrées des camions dans le port; réalisation d'aires de stationnement relais pour camions; libérer la voirie empruntée par les camions, de l'empiètement des activités

¹⁰³ Afin de mettre fin à l'insécurité dans la rade, le chenal et le bassin portuaire, résultante de mouvements incessants de pirogues, de mouvements incontrôlés de plaisanciers, d'activités illicites de la pêche artisanale au travers du Chenal, d'utilisation d'embarcations de fortune comme moyen de transport (passagers et marchandises) dans le chenal et le bassin ;

¹⁰⁴ Les travaux sont en cours pour les portails principaux. Il est envisagé d'étendre cette sécurisation à d'autres passages (passage entre l'AGEMAP et le port, passages à l'entrée du Petit Bateau et après les cuves de la SGP.

¹⁰⁵ Mettre fin à la cohabitation actuelle à l'intérieur de l'enceinte portuaire, des opérations du port de commerce avec les activités d'un établissement de l'armée de mer, d'un port de pêche, de certaines industries, de lieux de culte, etc..

¹⁰⁶ Particulièrement pour lutter contre tout accident survenant au niveau du Terminal Pétrolier (TP). Acquérir des camions à mousse et des extincteurs, installer des bacs pour la mousse et le sable,

¹⁰⁷ L'espace maritime guinéen est non sécurisé.

¹⁰⁸ Manque de moyens anti-pollution (barrage flottant, produits dispersants et absorbant ; insuffisance des équipements pour empêcher les envolées de poussières polluantes dans l'air (alumine, bauxite, ciment, clinker, son de blé..).

riveraines; aménager la liaison ferroviaire entre le port et le port sec de Kagbelem ; réaliser la pénétrante côtière¹⁰⁹ ;

- Insuffisance de l'état technique et de l'aménagement technique des véhicules routiers opérant au port (appliquer la décision de «Conakry Terminal» portant interdiction d'accès au TC à tout camion non aménagé pour le transport de conteneurs, favoriser la mise en place de sociétés de transports structurées,

Il a été signalé aussi l'anarchie des stationnements de véhicules dans les zones urbaines de réception des marchandises (entrepôts de grossistes) soit par insuffisance des surfaces d'entreposage, soit par insuffisance des cadences de déchargement des camions. Ces zones sont Madina, Matot, Matam, et Kagbelem. Il est préconisé d'y dégager des espaces pour l'aménagement d'aires de stationnement des camions, d'aménager des capacités d'entreposage suffisantes au lieu de réception de la marchandise¹¹⁰...)

Les actions préconisées, et résumées dans les parenthèses, pour réduire les insuffisances relevées au niveau de la plateforme portuaire, montrent l'ampleur de ces insuffisances et conséquemment l'ampleur de la problématique portuaire résultante sans nul doute des troubles de gouvernance du pays dans la période de crise socio-politique.

On peut en particulier noter que la sécurité et la sûreté au niveau de la plateforme portuaire connaissent bien des insuffisances.

Des audits de sûreté (respect du code ISPC au niveau du port de Conakry et du port de Kamsar) sont réalisés par les Gardes Côtes des Etats Unis d'Amérique, dont un tout récemment, mais les chargés de la présente étude diagnostique n'ont pas eu accès aux rapports de ces audits, faute de n'avoir pas pu les consulter, pour en connaître les conclusions.

☞ *Les effets au niveau de la capacité de l'ANAM à assurer la sécurité de la navigation maritime et fluviale, et le sauvetage*

Selon son ordonnance de création¹¹¹, l'ANAM a pour mission :

- La sécurité de la navigation maritime et fluviale;
- L'exploitation des ports et débarcadères qui lui sont concédés par Décret pris en Conseil de Gouvernement.

L'article 4 du décret portant ses statuts¹¹² précise que l'ANAM est, entre autres, chargée:

- des études techniques relatives au système de signalisation maritime le long des côtes maritimes et le long des voies fluviales, ainsi que de la supervision des travaux d'installation des éléments du système ;
- de la maintenance et du fonctionnement de ces systèmes ;
- de la promotion, organisation et contrôle de l'exploitation des voies navigables du pays ;

¹⁰⁹ Le comité n'a pas mentionné la mise en œuvre du plan de circulation de Conakry.

¹¹⁰ Cela montre bien l'intérêt d'un développement de plateformes logistiques terrestres, pour la réception des marchandises importées en poids lourds et de leur éclatement – distribution dans le tissu urbain en véhicules légers ou moins lourds.

¹¹¹ Ordonnance n°037/PRG/89 du 20 mai 1989, portant création et attribution de l'Agence de Navigation Maritime.

¹¹² Décret n°108/PRG/89 du 20 mai 1989 portant statuts de l'Agence de Navigation Maritime.

- des études techniques de la réalisation, de l'exploitation et de la maintenance des équipements fluviaux améliorant la navigabilité dans le cadre de la mise en œuvre d'un schéma national d'aménagement des voies navigables;
- du contrôle du respect de la réglementation de la navigation dans les eaux territoriales guinéennes et les voies navigables assurant la Police Maritime et Fluviale dans les eaux en matière de sécurité de la navigation ;
- de l'établissement des cartes nautiques et de navigation ;
- des opérations de recherche de sauvetage et d'assistance en mer et sur les voies navigables;
- de la surveillance et de la lutte contre la pollution par les navires.

La mer le long de la côte avec les pénétrations nombreuses fluvio-maritimes (les rios), constitue une infrastructure naturelle sur laquelle peut être développé un transport de cabotage côtier nationale et de voisinage, par petites et moyennes embarcations. Elle facilite aussi le développement des activités de pêche artisanale. Un appui à ces activités de cabotage côtier fluvio-maritime et de pêche artisanale, s'inscrit par excellence dans la stratégie de réduction de la pauvreté et d'aide aux populations pauvres.

Cette côte, comme les embouchures des rios, est jalonnées de dangers pour la navigation ; et, à l'heure actuelle, à part les aides à la navigation des ports de Kamsar et de Conakry, tous les autres phares qui jalonnent la côte guinéenne sont éteints sans compter le manque de signalisation sur les chenaux des ports secondaires, (voir par ailleurs, la problématique de la météo maritime).

La programme d'actions stratégique PTM9 du PNT « amélioration de la sécurité de navigation maritime du petit cabotage littoral et insulaire, et fluvial » prévoit deux actions dans ce domaine, portant respectivement sur :

- la réalisation d'une étude en vue d'un équipement normal en signalisation de sécurité de navigation au niveau des ports secondaires, débarcadères, et voies navigables;
- La mise en œuvre des investissements retenus au terme de ladite étude.

L'étude est initiée par l'ANAM mais elle n'est toujours pas réalisée. La situation n'a donc pas évoluée et les dangers de la navigation côtière et fluviale ne sont toujours pas bien repérés et signalés.

Le programme PTM9 prévoit aussi une action portant sur :

- Une étude pour l'amélioration de la capacité de l'ANAM en matière de sécurité et de sauvetage en mer (organisation de la structure chargée de la fonction, qualification du personnel, moyens matériels, mode de gestion de la sécurité et du sauvetage, procédures d'intervention, etc..).

Cette étude n'a pas été réalisée. Des projets sont initiés, lesquels s'inscrivent dans l'objet de l'étude ; l'étude aurait été plus complète pour le développement de la fonction. Les projets en question portent sur :

- La création et la mise en place d'un service de garde-côtes, pour la surveillance et les interventions de contrôle ;
- La création et la mise en place d'un Centre de Recherche et de Sauvetage Maritime (CRSM);
- Trois stations côtières (Conakry, Kamsar et Forécariah), pour communiquer avec les navires;

Cependant il n'est pas bien précisé le rapport du développement de la mission concernée au sein de l'ANAM et ces projets. Les gardes côtes, comme le centre et les stations côtières devraient logiquement être intégrées au sein de l'ANAM, laquelle devrait les opérer avec un appui d'une gendarmerie maritime.

☞ *Les effets au niveau du développement des ports secondaires et débarcadères*

Le programme d'action stratégique PTM7 du PNT prévoit l'aménagement de quelques débarcadères pour le développement des infrastructures du cabotage côtier et de voisinage. Ces débarcadères sont dans un état précaire, sans infrastructures et superstructures répondant aux besoins de leurs usagers, les opérateurs comme les populations concernées. Il y a nécessité d'y construire des ouvrages d'accostage sécurisant et assurant un certain confort pour les opérateurs et les usagers, ainsi que des terres pleines pour les activités s'y développant. Ces débarcadères sont, au nombre de six : Boussoura (Conakry), Dixinn Port à Bois (Conakry), Sorro (île de Loos), Sangbon (Forrécariah), Bel-Air (Boffa), et Guémeyre (Boké).

De ces débarcadères, seul celui de Sorro a fait l'objet de travaux d'aménagement. La réalisation d'autres aménagements sont en cours de préparation mais seul celui de Sangbon est parmi les débarcadères concernés par ces aménagements¹¹³. D'autres aménagements sont toujours à l'idée de projet. Les réalisations prévues sont ainsi bien limitées. Il en est de même en général de l'aménagement d'autres embarcadères. Les enquêtes réalisées lors de l'élaboration du PNT, de même que les récentes observations de visu, montrent pourtant toute l'importance des activités de transports et de pêche qui ne cessent de se développer au niveau de ces ports et débarcadères.

Il est recommandé d'élaborer un schéma directeur de développement de ce sous-secteur et d'en entreprendre progressivement sa mise en œuvre.

Le décret prévu lors de la création de l'ANAM (1988) pour concéder à l'ANAM, la gestion et l'exploitation des ports secondaires et débarcadères, d'une façon nominative, n'est pas pris à ce jour. Il est recommandé de mettre à l'étude ce texte, lequel permettrait de bien préciser les compétences et les responsabilités sur ces ports et embarcadères. Ceci est d'autant plus nécessaire et urgent, que des conflits d'attribution se font jour entre l'administration de la pêche et l'ANAM, en ce qui concerne le développement de ces équipements. Le département en charge de la pêche aménage des ports de pêche¹¹⁴ sans impliquer l'ANAM.

Ce décret devrait en particulier résoudre et prévenir de tels conflits d'attribution sur des infrastructures portuaires.

☞ *Les effets au niveau du développement du transport fluvial sur le Niger et le Milo.*

Tout comme les activités fluviomaritimes côtières, transports et pêche artisanale, les activités de transports et de pêche sur le Niger et le Milo, sont d'un intérêt majeur pour les populations riveraines de ces deux cours d'eau, en Haute Guinée. Une action publique allant dans le sens de leur appui et leur développement, s'inscrit bien dans la stratégie de réduction de la pauvreté et d'aide aux populations pauvres.

¹¹³ Kanfarandé (Boké), Sandervalia, Kaback, Kakossa et Sangbon.

¹¹⁴ Débarcadères aménagés par le Ministère en charge de la pêche : Téménétaye, Boulbinet, Bonfi, Dixinn, Kamsar nouvelle base, Landréah.

Le programme d'actions stratégique PTM8 « Développement du transport fluvial sur le Niger et le Milo » a prévu les actions de développement ci-dessous :

- Réaliser une étude sur les perspectives du transport fluvial sur le Niger et le Milo (suite à l'aménagement de la route Kankan-Bamako¹¹⁵) ;
- Réaliser une étude sur les besoins en aménagement de débarcadères fluviaux le long du Niger et du Milo et étudier leur faisabilité ; définir un programme d'investissements ;
- Engager la mise en œuvre du programme d'investissements ci-dessus.

Les études n'ont pas été réalisées. Des aménagements n'ont pas été également réalisés. Il est constaté selon les informations recueillies, une aggravation de la situation d'ensablement des deux cours d'eau réduisant leur navigabilité.

Une étude de réhabilitation des trois débarcadères principaux, de Kankan, Kouroussa et Siguiri, a été cependant réalisée et est disponible au niveau de l'ANAM.

1.2.4.4 Les effets dans le sous-secteur des transports aériens

Sur les dix programmes d'action stratégiques du PNT portant sur le développement du sous-secteur des transports aériens, on peut dire que six ont été engagés en réalisation le long de la décennie passée. Les réalisations ont été essentiellement le fait des trois projets, le PASSTAAOC, initié à l'échelle régionale et financé par un don de l'IDA, le projet SOGEAC, initié et financé par la SOGEAC, et le projet d'informatisation des contrôles des passeports (police de l'air et des frontières – PAF -). Les programmes ainsi engagés en réalisation sont :

- le PTA1 relatif à l'extension de l'aérogare internationale de l'aéroport de Conakry ;
- le PTA2 relatif au renouvellement des équipements d'aide à la navigation et de sécurité aérienne à l'aéroport de Conakry;
- le PTA3 relatif à la mise aux normes internationales de la sûreté aéroportuaire à l'aéroport de Conakry;
- le PTA4 relatif à l'amélioration de la compétitivité de l'aéroport international de Conakry et à la promotion de sa fréquentation ;
- le PTA9 relatif au renforcement de la capacité institutionnelle et à l'amélioration des conditions de travail de l'Administration de l'Aviation Civile ;
- le PTA10 relatif au renforcement de la capacité institutionnelle de l'ANA.

L'engagement de la réalisation de ces programmes d'action stratégiques a pour effet :

- l'amélioration de la sécurité et de la sûreté à l'aéroport de Conakry;
- l'amélioration des facilitations et du confort de passage à l'aéroport de Conakry ;
- l'amélioration de la sûreté des transports aériens en Guinée ;
- l'amélioration de la sécurité de la navigation aérienne ;
- un renforcement de la capacité de l'administration de l'aviation civile ;
- un renforcement de la capacité de l'ANA (aide et contrôle de la navigation aérienne).

¹¹⁵ Des échanges par transports fluviaux se faisaient entre la Région de Haute Guinée et le Mali.

L'action publique devrait cependant être poursuivie et élargie; elle n'est jamais suffisante en sécurité et sûreté des transports aériens, les améliorations dans ces domaines critiques devant être continues.

Des audits de sûreté et de sécurité des installations aéroportuaires et des transports aériens, ont été réalisés par l'OACI, respectivement en 2007 et 2008 ; un audit de sécurité plus tout récent vient d'être réalisé par l'OACI (avril 2012).

Les chargés de la présente étude diagnostic n'ont pas eu accès aux rapports d'audit et aux rapports d'actions correctrices, pour pouvoir porter une appréciation complète sur la situation de la sécurité et de la sûreté des transports aériens en Guinée, et plus particulièrement au niveau de l'aéroport de Conakry.

Les autres programmes d'action stratégiques qui n'ont pas fait l'objet de réalisations significatives sont relatifs à :

- la mise à niveau technique et opérationnelle des aéroports régionaux¹¹⁶ – investissements - (PTA5) ;
- la réforme du cadre institutionnel d'exploitation et de gestion du réseau territorial de petits aérodromes (PTA6) ;
- l'assainissement et la promotion de l'industrie locale de transports aériens et l'appui aux opérateurs (PTA7) ;
- la poursuite du désengagement de l'Etat des activités commerciales du sous-secteur des transports aériens (PTA8).

☞ *La problématique des aéroports de l'intérieur*

Cette problématique soulevée en 2001 lors de l'élaboration du PNT, reste posée du fait de la non-réalisation des actions prévues aux programmes PTA6 et PTA7.

La Guinée dispose à l'intérieur du pays de onze aéroports ouverts à la circulation publique dont trois aéroports régionaux (Labé, Kankan N'Zérékoré), et huit aéroports secondaires (Boké, Faranah, Fria¹¹⁷, Kissidougou, Macenta, Koundara¹¹⁸, Siguiri et Banankoro¹¹⁹).

Parmi les aéroports secondaires, cinq ne sont pas exploités tout en restant sous la responsabilité de l'ANA; il s'agit des aéroports de Boké, Fria, Macenta, Koundara, et Banankoro. L'aéroport de Faranah est actuellement occupé par l'aviation militaire.

Ces aéroports de l'intérieur, régionaux et secondaires, sont gérés et exploités par l'ANA. Les seules recettes de cette activité, pour l'ANA, proviennent de la redevance d'atterrissage et de la redevance passagers, perçues auprès des usagers de ces aéroports.

Le montant de ces recettes ne peut couvrir les charges requises par une exploitation normale de ces aéroports. Aucun de ces aéroports n'est desservi par des vols réguliers. Seuls deux connaissent actuellement une desserte à la demande (assurée par affrètement d'aéronefs) et génèrent des recettes pour l'ANA. Il s'agit surtout de l'aéroport régional de N'Zérékoré et bien dans un moindre degré de l'aéroport

¹¹⁶ Aéroports de Labé, de Kankan, et de N'Zérékoré. Il n'y a pas de classification officielle. La désignation d'aéroports régionaux n'est que le fait de l'usage, du fait de l'importance et de la localisation de ces aéroports.

¹¹⁷ Aéroport public créé pour la desserte d'un village minier.

¹¹⁸ Aéroport appelé aussi Sambaïlo du nom du lieu de sa localisation

¹¹⁹ Aéroport appelé aussi Gbenko du nom du lieu de sa localisation. Cet aéroport est à l'origine un aéroport minier exploité par l'ex compagnie diamantaire AREDOR. Depuis la liquidation de cette compagnie, cet aéroport est intégré dans les aéroports publics. Il a été fréquenté par la société minière RIO-TINTO qui opérait un hélicoptère pour son propre compte.

secondaire de Siguir¹²⁰. Ces dessertes sont surtout le fait des compagnies minières actives dans les deux régions de ces deux aéroports.

Dans ces conditions l'ANA n'assure que les investissements minimums de maintenance et de renouvellement des équipements dans ces aéroports. L'effort est mis surtout au niveau des aéroports fréquentés; l'aérogare de N'Zérékoré est en particulier en cours de rénovation. Le personnel de l'ANA n'est présent que dans les aéroports ouverts au trafic (en exploitation) à savoir les trois aéroports régionaux (Labé, Kankan, et N'Zérékoré) et trois aéroports secondaires, Siguir, Kissidougou et Faranah.

L'ANA a dans ses missions la gestion et l'exploitation commerciale des aéroports de l'intérieur, tout en y assurant l'aide et la sécurité de la navigation aérienne dans ces aéroports, mais aucune convention fixant les conditions de réalisation de cette mission n'est signée entre l'ANA et l'Etat.

L'ANA a obligation de maintenir en activité ces aéroports sans avoir de la part de l'Etat une compensation financière explicitement dédiée à cette mission d'intérêt générale, et officiellement instituée, alors que l'ANA en subit les charges sans contrepartie.

Une convention ou un contrat-cadre devrait intervenir entre l'Etat et l'ANA pour remédier à cette problématique (prévu au PTA6).

Concernant la desserte régulière des aéroports régionaux, de jeunes compagnies aériennes se sont successivement essayées à exploiter des liaisons intérieures. Aucune n'a pu tenir financièrement ; elles finissent à chaque fois, par un arrêt de leur exploitation. L'Etat devrait étudier et assurer, par concession à un opérateur professionnel, l'exploitation de services publics de transports aériens intérieurs, pour la desserte des aéroports régionaux (prévu au PTA6).

Il n'est pas signalé de défaut ou d'insuffisance de maintenance des infrastructures des aéroports régionaux et des aéroports secondaires, exploités ou non. Les pistes sont en bon état de service. Des difficultés sont rencontrées par contre pour la maintenance des équipements de sécurité. Les radiobalises sont toutes hors service et sont quasiment toutes démontées dans les aéroports non exploités. D'une façon générale ces aéroports de l'intérieur sont très mal équipés en équipements de sécurité et sûreté.

Une étude est requise pour d'une part arrêter le schéma d'équipement du territoire national en aéroports régionaux et en aéroports secondaires (avec pour chaque classe, régionale et secondaire, sa fonction), et d'autre part établir pour chacun de ces aéroports ses besoins en investissements en infrastructures, superstructures et équipements. Un intérêt particulier devrait être porté aux équipements de sécurité et de sûreté (clôture, aides à la navigation, énergie, sécurité incendie, etc..).

Enfin, il est à noter que cinq autres aéroports de l'intérieur sont exploités par des compagnies minières¹²¹ : Kamsar (CBG), Sangarédi (CBG/GAC), Beyla (SIMFER-RIO TINTO), Léro (SMD), Kiniéro (SEMAFO).

Par ailleurs, SIMFER-RIO TINTO négocie avec l'Etat (via l'ANA) pour une exploitation de l'aéroport de Faranah, dans le cadre de la mise en œuvre de sa logistique pour la construction de l'infrastructure ferroviaire devant évacuer ses produits miniers vers la mer.

¹²⁰ L'aéroport de N'Zérékoré et de Siguir ont connu en 2011, respectivement des mouvements d'aéronefs de , et des trafics passagers de 21 411 pax et 1 496 pax.

¹²¹ La compagnie minière exploitante est mentionnée entre parenthèse.

☞ *La problématique de la météorologie nationale*

La situation de la météorologie est toujours critique, tant en termes d'équipements d'observation et d'information, qu'en tant de suffisance et de qualification des ressources humaines. (Voire annexes), contribution de la Direction Générale de la DNM sur la situation et les besoins de remise à niveau de la météorologie nationale).

1.3 Les actions réalisées hors plans d'action stratégiques du PNT-PSR, leur motivation et leurs effets.

1.3.1 Les actions hors PSR réalisées dans le sous-secteur des infrastructures routières

☞ *Dans l'amélioration de la gestion du réseau routier et de son entretien*

La classification du réseau routier

Le Décret n°2003 /016 / PRG/SGG du 24 mars 2003 portant révision de la classification des routes et attribution des maîtrises d'ouvrage, définit les classes de routes en rase campagne et de voiries urbaines.

Les routes en rase campagne sont classées en :

- routes nationales ;
- routes préfectorales ;
- routes communautaires ;
- routes non classées.

Chaque classe est définie selon la fonction ou la liaison assurée par la route.

Les voies urbaines sont classées en :

- voies primaires ;
- voies secondaires ;
- voies tertiaires.

La voirie urbaine est classée essentiellement par la largeur de l'emprise de la voie.

Il est relevé que la composition des routes non classées n'est pas précisée par le décret ; de même, la piste rurale n'y est pas définie.

Par ailleurs, il est recommandé de réviser la définition des classes de voiries en se référant plutôt à la fonction assurée par la voie dans la ville (voie de traversée et de transit urbain, voie de liaison entre zones urbaines, voie de pénétration et de distribution d'une zone urbaine; voie de desserte et d'irrigation de quartier urbain).

Enfin, chaque voie dans la ville devrait d'ailleurs en application, se faire attribuer une classe, par arrêté du Ministère en charge des TP en concertation avec les autres départements concernés (dispositions de l'article 15 du Décret 016 qui prévoient cet arrêté d'application).

La maîtrise d'ouvrage des routes préfectorales et communautaires ; la création de la Direction Nationale des routes préfectorales et communautaires (la DNRPC)

Le Décret 2003/016 distribue les attributions de maîtrise d'ouvrage comme suit :

- Le Ministère chargé des TP assure la maîtrise d'ouvrage sur les routes nationales et les voiries primaires urbaines;
- Les collectivités territoriales (CT) assurent la maîtrise d'ouvrage sur les routes préfectorales;
- Les communautés rurales de développement (CRD) assurent la maîtrise d'ouvrage sur les routes communautaires;

- Les communes urbaines à l'intérieur, et la ville de Conakry, assurent la maîtrise d'ouvrage sur les voiries secondaires et tertiaires.

Le Décret 016 stipule en son article 14, en disposition transitoire, qu'en attendant la mise en place des CT, le Ministère en charge des TP assure la maîtrise d'ouvrage sur les routes préfectorales et qu'il déléguera cette maîtrise d'ouvrage au Ministère en charge de l'agriculture. En son article 16, le Décret précise que les modalités de cette délégation sont fixés par un arrêté pris conjointement par les trois Ministres concernés TP, Agriculture et Décentralisation.

Il est noté que le Décret ne dispose nullement sur une quelconque délégation de maîtrise d'ouvrage des routes communautaires comme des voiries urbaines secondaires et tertiaires. Ces maîtrises d'ouvrage restent bien exercées par les entités attributaires.

Concernant les routes préfectorales et les routes communautaires, une certaine confusion s'est par la suite installée. Des textes (décrets) agrégeaient les deux classes de routes, préfectorales et communautaires, en « pistes rurales »¹²². Une direction nationale des pistes rurales se trouvait « ballotée » par ces textes successifs entre le Ministère chargé des TP et le Ministère chargé de l'agriculture.

Finalement, le décret organique du METPT¹²³, le Décret n° D/2011/102/PRG/SGG du 29 mars 2011, créée au sein du METPT, la Direction Nationale des Routes Préfectorales et Communautaires (la DNRPC). Le Décret 2011/102 charge le METPT:

- de concevoir, d'élaborer, de mettre en œuvre et de contrôler les programmes d'ouverture, de construction, de réhabilitation, d'entretien et de gestion des routes préfectorales et communautaires.

Ceci signifie tout simplement que le METPT se voit clairement attribuer depuis 2011, la maîtrise d'ouvrage sur les routes préfectorales et communautaires. Sont ainsi abrogées les dispositions du Décret 2003/016 portant sur les attributions de maîtrise d'ouvrage sur ces mêmes routes.

Cependant, il est noté aussi dans le Décret 2011/102 que le METPT est particulièrement chargé de :

- concevoir et de mettre en œuvre une stratégie sectorielle de transfert de compétences aux collectivités locales conformément au Code des Collectivités ;
- promouvoir la participation des collectivités et associations locales aux travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau routier sur l'ensemble du territoire national.

Ces missions, principalement la première, signifie que dans certains domaines relatifs aux RPC, la maîtrise d'ouvrage n'est confiée au METPT qu'à titre transitoire, le temps que les collectivités locales se voient transférer les compétences sur les RPC prévues par le Code de Collectivités.

¹²² Ainsi le Décret D/2003/072/PRG/SGG du 8 août 2003 portant création de la Direction Nationale des Pistes Rurales au sein du Ministère des Travaux Publics; et le Décret n°D/2004/068/PRG/SGG du 27 octobre 2004 portant transfert de la maîtrise d'ouvrage des pistes rurales au Ministère de l'Agriculture et de l'élevage. Dans ledit décret les pistes rurales couvraient les routes préfectorales et les routes communautaires telles qu'elles sont définies dans le Décret 2003/016.

¹²³ Décret n° D/2011/102/PRG/SGG du 29 mars 2011 portant attributions et organisation du Ministère d'Etat chargé des Travaux Publics et des Transports.

Mais au sein du Ministère, comment sont distribuées les tâches pour l'administration de cette maîtrise d'ouvrage ? Qui a charge en particulier de préparer le transfert des compétences aux collectivités locales ?

Les attributions¹²⁴ en matière de réalisation de projets (maîtrise d'ouvrage de réalisation) ne posent aucun problème. Dans les attributions de la DNRPC, on note bien, concernant les routes concernées, les attributions qui suivent :

- organiser la préparation et la mise en œuvre du programme d'ouverture et de désenclavement des collectivités locales ;
- conduire et superviser les études techniques d'exécution des projets ;
- organiser l'élaboration des DAO et la passation des marchés de construction et de réhabilitation ;
- participer aux dépouillements des offres ;
- assurer le suivi administratif, financier et comptable des projets ;

En matière de planification (programmation économique) et de programmation financière ou budgétaire (élaboration du PIP) – maîtrise d'ouvrage d'identification des besoins, de planification de programmation, ou maîtrise d'ouvrage du développement -, le texte organique de la DNRPC n'en précise pas bien les fonctions, activités et tâches en la matière.

L'arrêté organique stipule bien que la DNRPC «*a pour mission, la conception, l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de construction, de réhabilitation, et d'ouverture des routes préfectorales et communautaires (RPC)*». Il prévoit bien dans la structure de la direction, une Division Programmation et Etudes Techniques des RPC disposant à son tour d'une Section Programmation et Budgétisation des RPC.

La fonction attribuée à cette section dans le domaine de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage de développement des RPC, est de :

- fournir les éléments de conception d'un document de programmation de projets de RPC, sur la base des informations techniques, économiques et sociales ;
- et proposer le budget relatif aux études, travaux et au contrôle des projets.

Le chaînon Planification-Programmation-Budgétisation de la maîtrise d'ouvrage (ou maîtrise d'ouvrage de développement) ne semble ainsi pas être pleinement pris en charge au sein de la DNRPC.

Ce chaînon devrait dans ce cas, se situer au niveau du Bureau d'Etudes et de Stratégie de Développement (BESD) du Ministère.

La DNRPC n'a également pas été chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie sectorielle de transfert de compétences aux collectivités locales conformément au Code des Collectivités. Ces aspects sont complètement absents du texte organique de la DNRPC. Relèvent-ils aussi des attributions du BESD.

La fonction assignée au Bureau d'Etudes et de Stratégie de Développement, au sein du METPT, dans l'administration de la maîtrise d'ouvrage des RPC

D'une façon générale¹²⁵, le BESD a pour mission la conception, l'élaboration des études, des stratégies de développement et leur mise en œuvre, dans le domaine des Travaux Publics¹²⁶. Cela signifie que cette mission couvre aussi les RPC.

¹²⁴ Arrêté n°2011/5194/METPT/CAB du 31 mai 2011 fixant attributions et organisation de la Direction Nationale des Routes Préfectorales et communautaires.

Concernant plus particulièrement les RPC, il est précisé dans l'arrêté organique du BESD, que ce dernier est particulièrement chargé :

- de définir au niveau national, le programme de recueil de données et d'informations techniques sur l'état des RPC ;
- d'assurer la mise à disposition des utilisateurs, les données et informations techniques sur l'état des RPC ;
- de conduire et d'actualiser les études de faisabilité et d'APS des investissements routiers (donc y compris les RPC)
- d'élaborer les plans et programmes de développement des infrastructures routières (donc y compris les RPC).

En se référant à ces charges particulières du BESD mentionnées en l'article premier de son arrêté organique, article portant sur sa mission, il est conclu que la maîtrise d'ouvrage de développement des RPC est attribuée au BESD.

Mais plus loin l'article 6 est contradictoire. Le BESD dispose d'un Service Stratégie et Planification; Ce dernier a, entre autres, comme charges :

- de recevoir des services et organismes du Département les projets de stratégies, de plans, et de programmes dans leur domaines respectifs ;
- d'élaborer les stratégies de développement des travaux publics ;
- d'élaborer les plans et programmes en matière de travaux publics.

Il est ainsi compris que le BESD fait plutôt la synthèse des projets de stratégies, de plans et de programmes des directions techniques spécialisées du département. Alors qu'il a la charge par ailleurs les études de faisabilité des projets qui justement sont à la base des élaborations des programmes ; ces études ne sont pas de la compétence des directions techniques.

Il est noté aussi que l'élaboration de la stratégie sectorielle de transfert de compétences aux collectivités locales conformément au Code des Collectivités, n'est pas explicitée dans le texte organique du BESD

La Direction nationale de l'Entretien Routier (DNER) et les RPC

La DNRPC a charge, entre autres, de la conception, l'élaboration et la mise en œuvre de la politique en matière de construction, de réhabilitation, et d'ouverture des RPC. Il est noté qu'elle n'a pas en charge l'entretien des RPC.

L'entretien routier des RPC est confié à la DNER¹²⁷.

Une revue des textes organiques du Ministère est requise pour une mise en cohérence, anticipant les situations conflictuelles, avec à la clé une option qui doit être clairement retenue concernant les attributions au sein du département de la maîtrise d'ouvrage de développement des infrastructures routières. Ou le BESD anime et consolide les travaux des directions dans le domaine ; ou le BESD a charge totalement de cette fonction, les directions n'ayant charge que de la maîtrise d'ouvrage de réalisation. Par ailleurs, des manuels de procédures organisation l'exécution des différentes fonctions sont indispensables. Pour les RPC le rôle et les contributions des collectivités et communautés locales devraient être précisés dans une stratégie relatives au mode de gestion de ces RPC.

¹²⁵ Arrêté n°2011/5209/METPT/CAB du 31 mai 2011, portant attributions et organisation du Bureau d'Etudes et de Stratégie de Développement.

¹²⁶ Dans le texte, il y est ajouté le domaine des transports.

¹²⁷ Arrêté n°2011/5213/METP/CAB du 31 mai 2011 portant attribution et organisation de la Direction Nationale de l'Entretien Routier.

En application de l'article 15 du Décret 016, il est aussi vivement recommandé d'engager le vaste chantier d'identification des routes préfectorales et communautaires, attribuant à chaque route un identifiant, la liste au niveau de chaque préfecture devant faire l'objet d'un arrêté du Ministre en charge des TP. (Le PNIR2 révisé a intégré dans son programme la création d'une banque de données sur ces routes).

Il est recommandé aussi, par un décret complémentaire au Décret 016, de préciser la composition des routes non classées et de préciser également, selon le cas, à quelle entité est confiée la maîtrise d'ouvrage.

Toutes ces précisions réglementaires permettront d'éviter des conflits de compétence.

Longtemps, en effet, il y a eu manque de clarté ou insuffisance de précision de délimitation, quant au partage des compétences sur les routes rurales, entre le Ministère en charge des routes et le Ministère en charge du développement rural.

La maîtrise d'ouvrage des voiries urbaines ; la création de la Direction Nationale de la Voies Urbaines (la DNVU)

La DNVU a été créée par le Décret D/2011/102/PRG/SGG portant attribution et organisation du Ministère d'Etat chargé des Travaux Publics et des Transports (METPT).

Ce décret précise que le METPT est particulièrement chargé :

- de concevoir, d'élaborer, de mettre en œuvre et de contrôler les programmes d'ouverture, de construction, de réhabilitation, d'entretien et de gestion des voies urbaines primaires ;
- d'élaborer, d'appuyer et de suivre la mise en œuvre des programmes de construction et d'entretien des voies urbaines, secondaires et tertiaires dans les Communes Urbaines.

Il en ressort que le METPT:

- à charge de l'entière maîtrise d'ouvrage sur les voiries primaires ;
- n'aurait pas la charge de la maîtrise d'ouvrage de réalisation pour les voiries secondaires et tertiaires; il en a que la maîtrise d'ouvrage du développement.

Qui a charge de la maîtrise d'ouvrage de réalisation des voiries secondaires et tertiaires ? Le METPT ne ferait qu'appuyer et suivre la réalisation des programmes sur ces voiries (construction et entretien).

Cette nuance n'a pas été reproduite dans l'arrêté organique de la DNVU¹²⁸ qui doit être en cohérence avec le Décret 2011/102 du Ministère, puisqu'il est pris en application.

En effet l'arrêté organique de la DNVU stipule bien que celle-ci a pour mission :

- la conception, l'élaboration, la mise en œuvre de la politique du Gouvernement, en matière de construction et de réhabilitation des voies urbaines primaires, secondaires et tertiaires.

¹²⁸ Arrêté n°2011/5204/METPT/CAB du 31 mai 2011 fixant attributions et organisation de la Direction Nationale des Voies Urbaines.

On peut y noter que la DNVU couvre bien la maîtrise d'ouvrage totale des voies urbaines, primaires, secondaire et tertiaires. On note au passage qu'elle n'a pas la charge de leur entretien. Il est à la charge de la DNER (voir arrêté organique de cette direction).

Par ailleurs, tout comme les RPC, il est aussi prévu dans le décret organique 2011/102 du METPT, que la Ministère a particulièrement la charge de :

- concevoir et mettre en œuvre une stratégie sectorielle de transfert de compétences aux collectivités locales conformément au Code des Collectivités,
- promouvoir la participation des collectivités et associations locales aux travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau routier sur l'ensemble du territoire national.

Il n'est pas trouvé dans le texte organique de la DNVU, d'attributions relatives aux deux charges du Ministère ci-dessus, les voiries urbaines étant bien concernées.

Ces aspects ne sont pas non plus explicités dans le texte organique du BESD.

Le parcours du texte organique de la DNVU montre que celle-ci ne dispose pas de structures en charge du chaînon planification-programmation des projets de voiries urbaines. Les structures de la DNVU n'ont charge que de la maîtrise d'ouvrage de réalisation des projets.

Côté texte organique du BESD, comme pour les RPC, le Service Stratégie et Planification a charge, entre autres,

- de recevoir des services et organismes du Département, les projets de stratégies, de plans et de programmes dans leur domaines respectifs ;
- d'élaborer les stratégies, les plans et programmes en matière de travaux publics.

A l'évidence, il y a un emboîtement qui ne semble pas se faire entre la DNVU et le BESD en matière de planification-programmation-budgétisation du développement des voiries urbaines.

Par ailleurs, comme dans toutes les directions du METPT, la DNVU comporte des structures en charge du suivi et du contrôle des travaux. Cette fonction, comme il est dit par ailleurs, relève de la maîtrise d'œuvre qui normalement est déjà confiée au Bureau de Contrôle qui en est mandaté par le maître d'ouvrage. Il y a nécessité d'une revue du rôle du maître d'ouvrage (le Chef de Projet maîtrise d'ouvrage) dans ce domaine.

NOTA : D'une façon générale, les arrêtés organiques du BESD et de la DNI doivent être ajustés pour les mettre en cohérence avec les textes des directions nationales du MDT et des entités autonomes en charge d'infrastructures de transports, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.

Les textes organiques du BESD et la DNI, débordent en effet en domaines de compétences, sur ceux du MDT, de ses directions et de ses entités sous tutelle. Cela résulte probablement de la période où il n'y avait qu'un seul ministère commun au TP et au Transports; les textes n'auraient pas été actualisés au moment de la séparation de nouveau des deux administrations, TP et Transports.

Il faut noter par ailleurs que la fonction « exploitation de la route » est absente dans les textes organiques du METPT.

1.3.2 Les actions hors PSR réalisées dans le sous-secteur des transports routiers

Les actions hors PSR entreprises au niveau du sous-secteur des transports routiers se résument essentiellement aux deux actions ci-après :

- Prise d'un arrêté portant attributions et organisation de la DNTT;
- Création, mise en place et informatisation d'un centre d'émission des permis de conduire.

Un nouvel arrêté, l'Arrêté ministériel 856 de mars 2010, le cinquième¹²⁹ depuis la création de la DNTT en septembre 1988¹³⁰, a été pris pour de nouveau, préciser les attributions et l'organisation de la DNTT.

La restructuration (ou réforme administrative) de l'administration des transports routiers n'était pas programmée au niveau du PSR. Par contre le PNT en posait la nécessité, mais beaucoup plus pour rétablir la dynamique du processus d'autonomisation enclenché en 1988, avec la réforme administrative de l'époque ; un programme d'action stratégique mais on peut dire logiquement que la stratégie du PNT est écartée avec l'élaboration et l'adoption du PSR. Elle reste néanmoins une référence pour des actions hors PSR.

La réforme administrative de 1988 se posait comme principe de base que chaque direction nationale constitue un module (ou une « brique ») de l'édifice administratif de l'Etat en charge de l'administration d'un domaine, avec des missions et des attributions délimitées, propres à ce domaine administré, et encadrées par des règles et principes de base. Le module doit être le plus stable possible dans le temps et ne pas souffrir des remaniements ministériels, impliquant des recompositions des départements ministériels, ceci pour assurer la continuation de l'administration dans chaque domaine circonscrit.

Ceci dit, l'organisation interne d'une direction peut, en cas de nécessité absolue, évoluer à la recherche de la meilleure efficacité et de la meilleure efficience. Ses missions et ses attributions peuvent aussi être élargies avec le temps, toujours dans les mêmes conditions, en fonction de l'évolution du domaine administré. Mais le principe adopté est d'assurer pour le module, une stabilité des plus longues dans le temps.

L'analyse du nouvel arrêté organique de la DNTT, l'arrêté 856 du 26 mars 2010, fait soulevé les mêmes observations du diagnostic fait en 2001 lors de l'élaboration du PNT ; elles se sont même accentuées.

¹²⁹ 1. Arrêté n°8866/MTTP/CAB/88 du 26 septembre 1988 fixant les attributions et organisation de la Direction Nationale des Transports Terrestres.

2. Arrêté n° 4214/PRG/SGG du 17 juillet 1991 fixant les attributions et organisation de la Direction Nationale des Transports Terrestres.

3. Arrêté n° 95/2436/MT/CAB du 30 mai 1995 fixant les attributions et organisation de la Direction Nationale des Transports Terrestres.

4. Arrêté n°2001/5414/MTPPT/CAB/01 du 20 décembre 2001 portant attributions et organisation de la Direction Nationale des Transports Terrestres.

5. Arrêté n°856/MT/CAB/SGG/2010 du 26 mars 2010 portant attributions et organisation de la Direction Nationale des Transports Terrestres.

¹³⁰ Par le Décret n°193/PRG/SGG/88 du 21 septembre 1988, portant attribution et organisation du Ministère des Transports et des Travaux Publics et l'Arrêté ministériel n°8866 de la même année pris en application précisant les attributions et l'organisation de la DNTT..

En premier lieu, l'évolution de **l'organisation de l'Administration des transports routiers** n'a pas été dans le respect du principe initialement adopté d'une séparation de l'administration opérationnelle de l'administration de développement et de régulation.

Le Centre d'Administration Automobile (CAaA) créé initialement¹³¹ pour la gestion des titres de transports (permis de conduire, certificats d'immatriculation, autorisation de transports, etc.), et doté un statut de service rattaché avec l'objectif de le transformer ultérieurement en établissement public, n'a pas connu l'évolution institutionnelle projeté. Au contraire, des fonctions opérationnelles de ce centre sont progressivement reprises par l'administration centrale de développement et de régulation, la DNTT.

Une telle évolution grève l'efficacité recherchée, principalement celle de l'administration de développement et de régulation qui se retrouve de nouveau distraite par les opérations.

Il est recommandé de nouveau de rétablir le respect du principe cité plus haut.

Une nouvelle restructuration de cette administration est de nouveau requise avec l'étude d'une opportunité de créer un « office des titres de transports routiers et de la sécurité routière » doté d'un statut d'établissement public.

Etant données par ailleurs, l'état de manque de maîtrise de ce sous-secteur, il est y a un besoin pressant d'un renforcement de la capacité institutionnelle de cette administration.

En second lieu il est relevé que la DNTT est « déployée » sur la signalisation routière et l'élaboration des plans de circulation.

La signalisation routière et le plan de circulation relèvent, pour chaque réseau routier (en rase campagne, en milieu urbain), habituellement de la fonction « exploitation du réseau routier ».

Cette fonction, dans sa plénitude, semble absente des textes organiques du METPT et du MDT. Il conviendrait de la mettre à l'étude et l'organiser entre le Ministère en charge des routes (METPT), celui en charge des transports routiers (MDT) et les collectivités locales urbaines.

Nota: Les attributions et activités de la DNTT sont essentiellement orientées vers l'administration générale des transports routiers (titres de transports, ...). Les transports terrestres ayant une certaines spécificités techniques et organisationnelles, sont insuffisamment couverts par l'administration des transports terrestres. Ce sont les infrastructures et transports ferroviaires, les transports urbains, et on peut même citer les transports en milieu rural qui préoccupent de plus en plus dans le cadre de la stratégie de réduction de la pauvreté. Les problématiques attachées aux deux premiers sous-secteurs sont également d'une actualité vivace.

Aussi il est recommandé d'éclater la DNTT en une Direction Nationale des Transports Routiers (DNTR), une Direction Nationale des Chemins de Fer et des Transports Ferroviaires (DNCFTF ou DNTF), une Direction Nationale des Transports Urbains (DNTU) et une Direction Nationale des Transports en Milieu Rural (DNTMR).

¹³¹ Il est à noter que le Décret n°95/180/PRG/SGG portant attribution et organisation des Centres d'Administration Automobile (CaDA) n'est abrogé par aucun texte, et que visiblement dans la pratique il n'existerait plus et serait ignoré. Le dernier arrêté organique de la DNTT fait état en effet de services déconcentrés de la DNTT, des bureaux régionaux dont un arrêté devait préciser les attributions, lequel n'est toujours pas pris.

Pour les deux dernières directions, il conviendrait bien entendu d'étudier les distributions des compétences entre une direction nationale centrales, les services déconcentrés de ces directions, et les collectivités locales concernées.

1.3.3 Les actions hors PNT réalisées dans le sous-secteur des transports ferroviaires

Quatre actions importantes ont été entreprises ou engagées dans le sous-secteur ferroviaire ; toutes se situent dans le cadre de la stratégie arrêtée pour le sous-secteur par le PNT. Il s'agit des actions ci-dessus :

- Transformation de l'office des chemins de fer (ONCFG), un EPIC, en société, la Société Nationale des Chemins de Fer Guinéens (SNCFG), renforçant l'autonomie de gestion et financière de cet organe de gestion et d'exploitation du réseau et des services publics ferroviaires ;
- Création et mise en place d'un train de banlieue¹³², desservant une ligne urbaine et suburbaine de 38 km, entre Conakry Centre (Tombo) et Dubreka (Km 36) ;
- Préparation de la réalisation du volet ferroviaire du projet de système logistique intermodal « Port – Rail – Port Sec – Route », prévoyant la relance de l'exploitation de la ligne ferroviaire de la SNCFG, entre le port et la plateforme de Kagbelen qui abrite le port sec¹³³, au Km 36;
- Engagement de la réhabilitation de la voie ferrée de la ligne Conakry-Kankan, dans le cadre d'un contrat minier passé avec une société minière (Valle). Mais la réalisation du projet est suspendue, voir arrêté.

La deuxième et troisième action bien qu'entrant dans le cadre de perspectives de la stratégie du PNT, devancent un peu les échéances qui leur sont attachées. Mais les problèmes critiques posés par la mobilité urbaine et la congestion aussi bien urbaine qu'à l'intérieur de l'enceinte portuaire, obligent à l'urgence d'une réponse.

Le PNT préconise en effet pour ces deux volets de :

- réaliser une étude combinant l'avenir du port de Conakry et la fonction de brouettage du chemin de fer sur les 38 premiers kilomètres, étude comparative d'une continuation du développement de la capacité du port de Conakry combinée avec un projet de port sec à la sortie de l'agglomération avec l'alternative de la recherche et l'aménagement d'un deuxième site portuaire ;
- faire valoir un projet de métro de surface dans une future étude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Conakry,

Les deux études préalables visées ci-dessus, n'ont pas été réalisées.

On peut cependant relever avec satisfaction le succès de l'opération « train de banlieue » (Conakry-Express), laquelle bien que ne résolvant pas totalement les problèmes de déplacements urbains, soulagent une bonne partie de la population dans ses migrations alternantes urbaines ; ceci est d'autant plus appréciable que l'opération

¹³² Dans l'année 2011, le train a transporté plus de 2 millions de voyageurs. Pour l'instant une seule rame assure ce service et sa fréquence s'avère insuffisante. La demande potentielle est visiblement encore plus importante, et pas totalement satisfaite. Les circulations se font sur la ligne exploitée par la SBK. Cette dernière est un peu réticente quant à la circulation d'une seconde rame, que la SNCFG projette de mettre en place.

¹³³ Le concessionnaire BOT du Terminal à Conteneurs (TC) du port, s'est engagé, dans le contrat de concession, à assurer un brouettage ferroviaire de conteneurs entre le TC et le port sec dans lequel il dispose d'un espace d'opération (compris dans la concession). L'opérateur projette d'acquérir le matériel ferroviaire de transport requis et d'opérer les circulations des rames de brouettage. Par contre la mise à niveau de la voie ferrée de la SNCFG relève d'un projet public.

s'inscrit tout naturellement dans l'appui aux populations pauvres. Elle s'inscrirait d'une façon certaine, naturellement dans un futur Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour l'agglomération de Conakry, dont l'urgence d'élaboration et de mise en œuvre n'est pas à démontrer.

Bien que ne pouvant plus la poser comme préalable à la mise en place du système logistique intermodal envisagé donc à la remise à niveau de la voie ferrée, étant donné l'urgence qui prévaut, l'étude comparative reste toujours d'actualité.

Par ailleurs, on notera une initiative privée laquelle semble ne pas être suffisamment facilitée, bien qu'elle s'inscrive dans la même logique de contribution à fluidifier les opérations portuaires. Il s'agit d'un entrepôt de conteneurs sous douanes¹³⁴ (Terminal Conteneurs Terrestre), localisé à Dèbélé, près de Kindia¹³⁵. L'opérateur qui est commissionnaire en transport et consignataire, et agent maritime¹³⁶, misait sur le marché de transit malien et le marché de transport à l'import de l'industrie minière. Dans le schéma d'aménagement du Terminal, il est prévu d'ailleurs un magasin ou entrepôt malien.

L'opérateur assurera le brouettage ferroviaire entre le port et son terminal, en empruntant la voie ferrée exploitée par la SBK.

Certes la rupture de charge à ce niveau renchérit le prix de la chaîne de transport mais les économies en coûts externes pour la collectivité compensent largement. Il s'agit là d'une tendance de pratiques dans les arrières ports. Une étude devrait éventuellement le confirmer.

Il est recommandé d'encourager le projet pour que ses initiateurs le mènent vite à son terme de réalisation pour sa mise en service et son exploitation. L'aménagement est engagé mais il est suspendu pour l'instant.

Il est par ailleurs, recommandé de relancer l'accord de 1997 signé avec la compagnie minière iranienne (la SBDT¹³⁷) relatif à la réhabilitation des 400 km entre Conakry et Dabola.

Les trois lignes desservant les installations minières (Boké, Fria, Kindia) ont été transférées récemment à l'Etat, par leur concessionnaire respectif. Elles ont été mises à disposition de l'ANAIM qui les a louées aux trois compagnies minières qui en été concessionnaires.

Dans la perspective recommandée d'une remise de ces lignes au MDT qui est logiquement l'attributaire de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat concernant les infrastructures de transport ferroviaires, et dans le même temps, la mise en place d'une société de réseau ou de patrimoine ferroviaire, il serait logique que ces trois lignes soient remises en jouissance à la SNCFG, laquelle société pourrait être la société de réseau recommandée. Cette mise à disposition est vivement recommandée.

¹³⁴ Commercialement dénommé « Terminal à conteneurs de Dèbélé »

¹³⁵ En distance routière, Kindia est à 800 km de Bamako.

¹³⁶ Il est à ce titre agent commercial de compagnies maritimes, agent portuaire ou consignataire de navires.

¹³⁷ SBDT = la société de Bauxite de Dabola-Tougué

1.3.4 Les actions hors PNT réalisées dans le sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

➤ *Le projet de la plateforme logistique et industrielle de Kagbelen*

Au cours des années qui ont suivi la validation du PNT, le PAC a acquis une zone foncière au PK 36, à hauteur de Dubréka, à Kagbelen, dans le but d'une part, d'élargir les espaces d'activités portuaires et para-portuaires et d'autre part, de permettre une fluidité des opérations portuaires, au port de Conakry. Il a engagé l'aménagement de la zone, pour offrir une zone industrielle, une zone logistique et une zone « port sec »¹³⁸.

Le concessionnaire du Terminal à Conteneurs dispose dans sa concession, d'un « terminal à conteneurs terrestre » dans la zone « port sec », prolongeant le Terminal à conteneurs (TC) du port.

Le projet comporte la mise en place d'un brouettage ferroviaire exploitant la voie ferrée de la SNCFG après travaux de mise à niveau. Le concessionnaire est contractuellement engagé pour assurer un brouettage de conteneurs. Il doit acquérir le matériel de transport et opérer le brouettage¹³⁹. Par contre la mise à niveau reste un projet public que l'Etat s'est engagé à réaliser dans la convention de concession du TC.

Cette action n'était pas mentionnée dans les programmes d'action stratégiques du PNT pour le sous-secteur maritime. Par contre elle se situe dans les perspectives stratégiques de relance de l'activité ferroviaire. Mais on peut dire qu'il s'agit là d'une action commune aux deux sous-secteurs.

Elle est cependant, comme expliqué dans le cas du ferroviaire, en avance sur les échéances qui lui sont prévues par le PNT.

Comme rappelé plus haut, la mise en place d'un système logistique intermodal « port - rail - port sec - routes », assurant un prolongement terrestre du port, et permettant une extension des capacités de traitement du port, devait intervenir si besoin est au terme d'une étude comparative entre une option de maintien et d'extension des capacités du Port de Conakry et une option alternative de recherche et d'aménagement d'un site portuaire de replis d'activités opérées au port de Conakry. Le système logistique intermodal prolongeant le port de Conakry était lié à la première option.

Le coup est maintenant partie, puisque la dynamique de préparation de la réalisation du projet est bien engagée. L'urgence d'une réponse à la congestion portuaire et urbaine a joué, de même que l'absence d'un appui institutionnel dans ce domaine, la mise en oeuvre du PNT n'ayant pas connu un déroulement normal dans l'environnement difficile qu'a connu l'administration du sous-secteur.

Comme expliqué plus haut, malgré cela, la nécessité de l'étude est toujours d'actualité. Le système n'a même pas fait l'objet d'une étude de faisabilité (technique, économique, environnementale et sociale).

Au-delà de l'étude comparative, une autre étude est nécessaire.

On sait déjà que le PAC envisage de développer sur le site de Kagbelen un port sec, une plateforme logistique, une zone industrielle, et d'autres activités probablement. La question posée est quelles fonctions techniques, économiques, commerciales seront en définitive développées sur ce site ?, et sous quel statut douanier et fiscal?. Quelles

¹³⁸ Port sec de Kagbelen

¹³⁹ L'étude n'est pas renseignée si le concessionnaire a l'exclusivité de ce brouettage. La convention de concession n'a pu être consultée.

surfaces seront requises ? Le site est-il bien localisé, en rapport avec les activités qui y sont projetées ? N'est-il pas déjà sous la pression urbaine ? Sa localisation est-elle économiquement optimale ? Quel rôle attribué à la plateforme logistique ? Quelles activités logistiques y seront développées ? Faut-il les réglementer avec rigueur, pour bien les professionnaliser ? Faut-il réserver la zone industrielle à des industries réputées portuaires ? Faut-il y développer une zone franche industrielle ? Quelle formule de gestion et d'exploitation de l'équipement public¹⁴⁰ ? Est-ce au PAC d'assurer cette gestion et exploitation ? quelle tutelle ?

On pourrait projeter de développer sur le site de Kagbelen, un marché d'intérêt national (MIN), des surfaces de parking-relais de camions desservant le port de Conakry , etc...

Par ailleurs, l'étude du PNT a relevé qu'une grosse part du trafic portuaire national conteneurisé est traitée au niveau des entrepôts du marché de Madina, il est question de près de 80% de ce trafic.

On voit bien que la question de l'étude d'une nouvelle armature hiérarchisée des marchés de l'agglomération de Conakry, rejoint aussi cette étude du rôle et de la faisabilité de la plateforme de Kagbelen. Les deux études devraient être associées.

L'étude pour une nouvelle armature hiérarchisée des marchés est envisagée dans le PNT au niveau du sous-secteur maritime, dans le programme d'action stratégique PTM2 « Amélioration de l'accessibilité urbaine du port de Conakry » pour contribuer à terme à réduire la congestion de l'accès routier au port de Conakry.

Cependant un port enclavé dans une aussi grande distance de tissu urbain, connaîtra toujours des problèmes de congestion d'accès et le coût économique de cette congestion (ou de lutte contre cette congestion) sera difficilement soutenable. Il est vraiment recommandé d'engager une réflexion sur le devenir du port de Conakry à l'endroit actuel. Cette problématique se pose dans d'autres pays (port de Cotonou, port d'Alger, par exemple) et des projets de délocalisation d'une partie des activités du port ou de l'ensemble du port sont étudiés.

➤ *Le projet de Terminal à Conteneur Terrestre sous douane de Dèbélé Kindia*

On rappelle ici l'initiative privée s'inscrivant dans la même logique de contribution à fluidifier les opérations portuaires, et qu'il est recommandé d'encourager, celle de l'aménagement d'un entrepôt de conteneurs sous douanes (Terminal Conteneurs Terrestre), à Dèbélé, près de Kindia. L'opérateur qui est commissionnaire en transport et consignataire, et agent maritime, mise sur le marché de transit malien et le marché de transport à l'import de l'industrie minière. L'investisseur privé aménage ce terminal à ses propres risques financiers.

Ce genre de terminaux terrestres avancés est classique et existe dans d'autres pays. Le Kenya en est un bon exemple.

Cependant, l'Etat garant de la préservation de l'intérêt général, devrait s'assurer que ce terminal est opportun en terme économique et environnemental. Avant d'autoriser l'exploitation de ce terminal, une étude réalisée par un bureau tiers devrait en confirmer cette opportunité (intérêt économique et environnemental pour la collectivité). Le promoteur du projet devrait supporter le financement de cette étude.

¹⁴⁰ Ensemble de la plateforme de Kapbelem

1.3.5 Les actions hors PNT réalisées dans le sous-secteur des transports aériens

Il n'est pas relevé de réalisation d'actions dans ce sous- secteur sortant du cadre du programme d'action stratégique du PNT. On notera cependant la promotion d'un projet d'un nouvel aéroport international pour Conakry.

➤ *Le projet d'un nouvel aéroport international pour Conakry*

Ce projet est une perspective que ne dessinait pas le PNT. Mais dix ans se sont écoulés depuis l'adoption du PNT, et le besoin d'un nouvel aéroport pour Conakry ou d'une délocalisation de l'aéroport actuel peut bien émerger après tout ce temps, motivé essentiellement par le constat de la pression du tissu urbain qui s'est accentué ces dernières années sur le site de Gbéssia¹⁴¹.

Un site est déjà choisi et retenu ; il s'agit du Site de Maférénya, à environ 80 km de Conakry-centre, vers le sud, à mi-chemin entre Coyah et Forécariah. Il est inscrit en construction dans le plan quinquennal.

Pour le financement de sa construction, un investisseur étranger aurait exprimé son intérêt pour une concession en BOT. Il peut être facile dans ce genre d'investissements d'intéresser un investisseur privé. Il peut recouvrer son investissement et ses charges financières d'exploitation en facturant les utilisateurs de l'aéroport (compagnies aériennes, passagers, agents de fret, etc...) ; au niveau financier l'investissement peut être rentable pour l'investisseur-exploitant.

Mais tout comme le TCT de Débélé-Kindia, cet investissement est-il économiquement rentable pour la collectivité nationale ? Est-il économiquement, socialement et environnemental opportun pour la collectivité nationale ? Il faut compter avec les coûts des trajets terminaux de pré-poste acheminements que doivent supporter les utilisateurs et donc la collectivité nationale. Il faut compter aussi avec les pertes collectives de l'abandon de l'actuel aéroport alors que des investissements importants y sont faits récemment.

Il est recommandé de réaliser une étude de l'opportunité économique, environnementale et sociale de ce projet de nouvel aéroport. Il est recommandé en particulier de comparer l'option de maintenir l'aéroport actuel et son abandon au profil d'un aéroport international à Maférényah.

Il faut rappeler que l'option de l'extension de l'aéroport actuel vers le côté mer est retenue au niveau du Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de Conakry. La zone située entre l'aéroport et la mer a statut non aedificandi dans le schéma; elle était dégagée et réservée pour cette extension. Ce statut n'a pas été respecté et la zone s'est retrouvée bâtie.

Dans l'étude comparative entre les deux sites, le coût de la récupération de cette zone devrait être pris en compte.

L'intérêt de l'aéroport actuel reste à priori élevé, particulièrement pour sa situation quasiment dans la ville, avec des risques réduits, les avions atterrissant par la mer et décollant par la mer. Mais l'étude en appréciera.

¹⁴¹ Localisation actuelle de l'aéroport de Conakry (dénommé Aéroport de Conakry-Gbéssia)

➤ *Le projet ASACA*

Le projet d'Appui à la Sûreté de l'Aviation Civile en Afrique (projet ASACA) est un vaste programme d'amélioration de la sûreté aérienne engagé par la France en Afrique. Il concerne entre autres, la sous-région. La Guinée fait partie des partenaires du programme. Le programme est mis en œuvre sur la période 2011-2013.

1.4 L'état de dégradation des infrastructures de transports

En dehors des infrastructures routières qui connaissent une dégradation certaine du fait d'un défaut de leur renouvellement, il n'est pas relevé de situation aussi critique dans les autres sous-secteurs. On notera une congestion étonnante le port par saturation des capacités de ses infrastructures, essentiellement par défaut d'extension de cette capacité, mais aussi par insuffisance de la capacité de gestion du domaine et des installations portuaires, une détérioration de la sécurité aérienne intérieure, par vétusté avancée d'équipements au niveau des aéroports domestiques, une dégradation de la navigabilité du Niger et du Milo par défaut de maintenance des chenaux de navigation (dragage, balisage).

1.4.1 L'état de dégradation des infrastructures routières

Les routes nationales qui n'ont pas connu de rythme de renouvellement « normal » ont connu naturellement une dégradation de leur état et de la qualité de leur service. Il en est particulièrement le cas du réseau bitumé.

Etat du réseau RN bitumé	Situation en 2004	Situation en 2012
Bon état	35%	25%
Etat moyen	34%	27%
Mauvais état	31%	48%
	100%	100%

Ainsi en 2004, le réseau RN était en bon état pour plus d'un tiers de sa longueur ; cette part est passée à un quart en 2012. De même la partie du réseau en mauvais état était de moins d'un tiers, elle est passée à près de la moitié en 2012.

Concernant le réseau de routes nationales en terre, le linéaire cumulé de ces routes est établi à 4548 km (cf PNT). Seuls 2202 km ont été évalués au cours de l'année 2011. Selon les responsables de la DNER, les autres sections de routes sont difficilement praticables pour les emprunter et les évaluer. Les résultats de début 2012 sont donc corrigés avec l'hypothèse que ces sections sont en mauvais état. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessus. Les données sont cependant confortées auprès des responsables de la DNER.

Etat du réseau RN en terre	Situation en 2004	Situation en 2012
Bon état	5%	1%
Etat moyen	28%	15%
Mauvais état	67%	84%
	100%	100%

Deux cartes en annexe schématisent les états respectifs du réseau des routes nationales bitumées et du réseau des routes nationales en terre (celles évaluées en 2012).

1.4.2 L'état des infrastructures ferroviaires

Le réseau ferroviaire de la Guinée se compose de quatre lignes de chemins de fer, totalisant un linéaire de voies ferrées de 1047 km :

- La ligne centrale ou dorsale, Conakry-Kankan, à écartement métrique et longue de 662 km. L'exploitation de cette ligne très vétuste, est suspendue depuis longtemps.
- La ligne Conakry – Kindia, louée à la SBK, à écartement normal et longue de 105 km. Elle relie les mines de bauxite de Kindia au port de Conakry (exportation de la bauxite de Kindia).
- La ligne Conakry – Fria, louée à la Friguia, à écartement métrique et longue de 144 km. Elle relie l'usine d'alumine de Fria au port de Conakry (exportation de l'alumine)
- La ligne Kamsar – Sangarédi, louée à la CBG, à écartement normal et longue de 136km. Elle relie les mines de bauxite de Sangarédi au port de Kamsar (exportation de la bauxite).

Les Autorités Publiques ont négocié avec des compagnies minières engagées dans deux projets miniers en Guinée, la réfection de la ligne centrale. Il s'agit d'une compagnie à capitaux iraniens, la SBDT¹⁴², exploitant un projet minier de bauxite dans la zone de Dabola qui s'est engagée à réhabiliter la ligne sur 400 km environ, de Conakry à Dabola, et de la compagnie Valé qui s'est engagée à reconstruire la ligne de Conakry à Kankan.

Pour l'instant, la ligne n'a toujours pas fait l'objet d'investissement de réfection. Elle est toujours dans le même état d'impraticabilité, qu'il y a une dizaine d'année.

Les trois autres lignes étaient données en concession pendant une période de quinze ans, chacune à la compagnie minière l'exploitant. Les trois concessions sont arrivées à terme en 2011. Depuis ces lignes sont récupérées par l'ANAIM qui les loue aux mêmes compagnies minières. Globalement les voies de ces lignes sont en bon état du fait de leur bonne maintenance par les compagnies minières qui en avaient l'exploitation jusque-là.

1.4.3 L'état des infrastructures portuaires et fluviales

Au port de Conakry

L'état des infrastructures existantes dans le port de Conakry n'est pas affecté par la non réalisation du troisième projet portuaire ajusté. Globalement ces infrastructures sont dans un bon état, situation résultant d'une maintenance certaine et appropriée de la part du PAC.

¹⁴² SBDT = Société de Bauxite de Dabola-Tougué

Le Terminal Conteneur est donné en concession d'ouvrage (BOT). Le Concessionnaire a engagé les travaux d'infrastructures relatifs à l'extension des capacités de ce terminal, capacité d'accueil du linéaire de quai et capacité d'entreposage du parc à conteneurs (terres - pleins).

L'infrastructure fluviale

Le défaut de maintenance de la navigabilité des fleuves du Niger et du Milo a réduit la fréquentation de ces deux cours d'eau par les embarcations fluviales. Pourtant ces cours d'eau ont une fonction importante aussi bien pour les échanges locaux que pour les échanges avec le Mali. Ils permettaient d'assurer en particulier un débouché pour les produits agricoles de la zone. Ce mode de transport fluvial est proche des populations rurales. Il est d'un appui non négligeable pour la lutte contre la pauvreté. Aussi un intérêt particulier devrait être porté à la réhabilitation de la navigabilité des deux fleuves ci-dessus, mais aussi à la mise en adéquation de la demande, des petits ports et embarcadères fluviaux.

Les petits ports et embarcadères fluvio-maritimes

Les petits ports et les embarcadères sont restés dans un état précaire dans pratiquement leur quasi-totalité. Très peu ont fait l'objet d'investissement pour assurer un certain confort et sécurité d'accostage et d'opération par les usagers.

1.4.4 L'état des infrastructures aéronautiques

L'état des infrastructures et des équipements de l'aéroport de Conakry est dans l'ensemble satisfaisant.

Par contre au niveau des aéroports de l'intérieur, les équipements d'aide à la navigation et de production d'énergie sont vétustes (taux de disponibilité réduit) ou démontés pour certains, ou encore insuffisants (énergie), principalement dans les aérodromes secondaires. Les pistes sont tenues en bon état de service.

1.5 *L'opportunité de réalisation des actions PNT/PSR non engagées, et les urgences de remise en état des infrastructures*

1.5.1 Dans le sous-secteur des infrastructures routières

1.5.1.1 L'opportunité de réalisation des projets routiers du PSR

Sur les quinze projets routiers dont la réalisation est programmée par le PSR entre 2004 et 2013 (en totalité dans la période ou en démarrage), seuls trois projets ont démarré effectivement et ils l'ont été tardivement ; ils sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Code ¹⁴³	Projet	RN	L-km	Nature travaux	Démarrage
PD ₂ 9	Boffa-Kolaboui	RN3	96	Renforcement route bitumée	2011
PD ₂ 12	Labé-Sériba	RN5	160	Rte bitumée en remplacement route en terre	20
PD ₂ 13	Sériba-Koundara	RN5	100	Rte bitumée en remplacement route en terre	20

La non-réalisation des projets routiers programmés par le PSR, a eu pour effet évident la dégradation physique des routes concernées, et la mauvaise praticabilité conséquente de ces routes.

D'une façon générale, l'effet de la non-réalisation des autres projets s'est traduit naturellement par une dégradation accentuée des routes concernées. L'état des routes concernées s'est détérioré.

Le tableau ci-dessous liste les projets non engagés avec, pour les routes concernées, l'évolution de leur état depuis 2004 et la date de leur dernière réfection

Code	Projet	RN	Km	Nature travaux	Année de		Etat de la route	
					Construction	réfection	en 2004	en 2012
PD ₁ 1	Dabola – Kouroussa	RN 1	160	Réhabilitation route bitumée	1957	1997	Moyen/mauvais	Mauvais
PD ₁ 2	Coyah-Farmoréha	RN 4	75	Réhabilitation route bitumée	1989	1999	Bon	Moyen/mauvais
PD ₁ 3	Kissidougou-Guéckédou	RN 2	85	Réhabilitation d'une route bitumée	1976	1993	Mauvais	Mauvais

¹⁴³ PD₁x : Projets routiers démarrant en réalisation au cours de la première période 2004-2008
PD₂x : Projets routiers démarrant en réalisation au cours de la deuxième période 2009-2013

PD ₁ 3	Guéckédou-PK13	RN 2	13	Réhabilitation d'une route bitumée	1990	-	Mauvais	Mauvais
PD ₂ 4	Pita-Labé	RN 5	40	Renforcement route bitumée	1968	1992	Bon/moyen	Moyen
PD ₂ 5	Dalaba – Pita	RN 5	52	Renforcement route bitumée	1968	1991	Bon/moyen	Moyen
PD ₂ 7	Yirikiri-Niandankoro	RN 32	85	Rte bitumée en rempl. rte en terre	-	-	Moyen/mauvais	Mauvais
PD ₂ 8	Mamou-Faranah	RN 2	185	Réhabilitation d'une route bitumée	1972	1991	Bon/moyen	Mauvais
PD ₂ 18	Mamou-Dabola	RN 1	150	Réhabilitation d'une route bitumée	1957	1996	Moyen/mauvais	Mauvais
PD ₂ 14	Boké – Québo (fre Guinée Bissao)	RN 3	93	Rte bitumée en remplacement rte en terre	-	-	Mauvais	Mauvais
PD ₂ 10	Tougué-Sélouma	RN 27	108	Réhabilitation d'une route en terre	-	-	Mauvais	Mauvais
PD ₂ 15	Coyah – Kindia	RN 1	82	Elargissement et rectification tracé	1957	1990	Bon/Moyen	Mauvais

On peut relever la détérioration de l'état des routes en projet, depuis 2004. En sus, la plupart des routes bitumées concernées ont plus de 20 ans d'âge. Avec leur agression par les surcharges des véhicules lourds, mal contrôlées, il est facile de conclure de l'état du corps de chaussée de ces routes.

La priorisation de ces projets par l'analyse multicritère en fait normalement les plus profitables, comparés aux autres projets. La revue des routes concernées rapprochées de leur rôle économique et social, ne pourrait discuter cette priorisation. Leur mauvais état, contrariant le bon exercice de ce rôle, renforce la priorité qui leur est accordée et milite en leur remise à niveau rapide.

La réalisation des projets concernés devrait dans la mesure des possibilités budgétaires, être activée.

Le linéaire cumulé de ces projets, par nature du projet, y compris ceux engagés, se présente comme suit :

Nature du projet (nature des travaux)	Linéaire Km
Construction d'une route bitumée en remplacement d'une route en terre	440
Réhabilitation d'une route bitumée	730
Renforcement d'une route bitumée	190
Elargissement et rectification de tracé d'une route bitumée	80
Réhabilitation d'une route en terre	110
Total (km)	1550

Le linéaire cumulé des projets, toutes natures de projet confondues, est de 1 550 km un peu moins de la moitié (46%) du linéaire cumulé des projets du PNT, lequel est de 3 340 km.

Dans le nouveau contexte avec des perspectives budgétaires normalisées, retrouvant au moins les conditions qui prévalaient au moment de l'élaboration du PNT, le financement et la réalisation de ces 1550 km de projets, sont possibles sur les cinq ans. Il sera par contre difficile d'en faire plus sur cette période.

Etant données l'état de ces routes qui est bien dégradé et l'obligation de les remettre en état, et les rôles ou fonctions majeures que jouent ces routes à l'échelle nationale et sous régionales, la priorité première accordée à ces projets ne saurait être discutable.

On pourrait seulement établir une priorité d'intervention sur la base des rôles différenciés que joue chacune de ces routes (ou de leur intérêt comparé); la hiérarchie des priorités pourrait être :

- 1. Les routes assurant les liaisons entre la capitale politique, administrative et économique, Conakry et le chef-lieu de chacune des régions administratives ;
- 2. La continuation des itinéraires ci-dessus vers les pays riverains, avec une priorité accordée aux corridors communautaires,
- 3. Les routes assurant les liaisons entre le chef-lieu de la région administrative et les chefs lieu de préfectures de la même région (circulation des productions agricoles, lutte contre la pauvreté des populations rurales) ;
- 4. Les routes assurant les liaisons entre les chefs lieu des régions administratives.

La hiérarchie des priorités par bloc de projet se présenterait comme suit :

Bloc- Priorité 1	Bloc- Priorité 2	Bloc- Priorité 3	Bloc- Priorité 4
- Mamou-Dabola - Dabola – Kouroussa - Yirikiri – Niamdankoro* - Mamou - Faranah - Kissidougou – Gheckédou – PK13 - Coyah-Kindia - Dalaba-Pita - Pita – Labé	- Coyah –Forméréha - Boké-Québo.	Néant	- Tougué - Sélouma

*en dérogation pour la promotion du corridor malien

Le projet Tougué - Sélouma sera rehaussé en intérêt et figurer dans le bloc3, si la route SELOUMA-BISSIKRIMA (RN30, 44 km) est améliorée en état pour assurer une continuité avec le réseau du bloc 1. Traversant les zones parmi les plus pauvres du pays, sa fonction d'appui à la lutte contre la pauvreté sera beaucoup plus affirmée. Des routes préfectorales et communautaires ont été réhabilitées dans ces zones par le projet PNIR2. Le système de désenclavement des CRD serait alors complet.

La jonction avec Dinguiraye compléterait bien le système, cette localité étant localisée dans la même zone enclavée et pauvre. La longueur de la route SELOUMA-DINGUIRAYE est de 32 km.

Il est recommandé ainsi de compléter le projet TOUGUE-SELOUMA (108 km) par un autre lot DINGUIRAYE-SELOUMA-BISSIKRIMA (RN30, 80 km). Le système routier de désenclavement de ces zones pauvres serait ainsi plus complet. Les zones seraient ainsi embranchées sur la RN1, l'arrête dorsale de desserte du pays avec toutes ses possibilités de liaisons.

Pour les mêmes raisons, afin de désenclaver vers le réseau de base, ces zones qui ont fait objet d'aménagement de RPC, il est proposé d'ajouter au programme, le projet de la route LABE-TOUGUE reliant Tougué à l'axe Labé-Gaoual-Koundara-Sénégal en cours d'aménagement, et le projet de la route FRIA – TELIMELE pour désenclaver Téliélé vers l'axe côtier.

Il est également recommandé d'adjoindre le projet Pk36-COYAH (14 km) au projet COYAH – KINDIA (82 km), la nature des deux projets étant similaires (élargissement et rectification de tracé). Il est à noter que ces travaux sont motivés par la volonté d'offrir des facilitations techniques aux véhicules lourds de transit malien.

Il est recommandé enfin d'adjoindre la bretelle Koundara – Kandika – Fre Guinée Bissao (42 km) au projet Labé-Sériba-Koundara – Fre Sénégal. L'étude APD/DAO de ce tronçon de route est disponible. Cependant, il faudrait s'assurer que la continuation côté Guinée-Bissao, Fre – Gabû- Bafata est aménagée dans les mêmes temps, dans le cadre d'un aménagement d'un itinéraire communautaire.

L'état de maturation des projets proposés en réalisation sur la période 2013-2017

Nv Code projet			Lg (Km)	Nature des travaux	Etat de maturation du projet			
					Fais/APS à actualiser	Fais/APS disponible	APD/DAO à actualiser	APD/DAO disponible
P1.1	Mamou-Dabola	RN1	150	Réhabilitation d'une RB			En cours	
P1.2	Dabola- Kouroussa	RN1	160	Réhabilitation d'une RB			En cours	
P1.3	Yinkiri - Niamdankoro	RN32	85	RB en remplacement d'une RTA				
P1.4	Mamou – Faranah	RN2	185	Réhabilitation d'une RB				
P1.5	Kissidougou- Guéckédou – Pk13 ¹	RN2	98	Réhabilitation d'une RB			En cours	
P1.6	Fk36- Coyah- Kindia	RN1	96	Elargissement + rectification tracé				
P1.7	Dalsaba – Pita- Labé	RN5	92	Réhabilitation d'une RB				
P1.8	Coyah - Forméréah	RN4	75	Réhabilitation d'une RB			En cours	
P1.9	Boké – Québo	RN3	93	RB en remplacement d'une RTO		Oui		Oui
P1.10	Labé - Tougué	RN27	85	RB en remplacement d'une RTO	Oui			
P1.11	Tougué- Sélouma	RN27	108	Réhabilitation d'une RT	Oui			
P1.12	Bissikrims - Sélouma- Dinguiraye	RN30	80	RTA en remplacement d'une RTO	Oui sur Sélouma- Dinguiraye			
P1.13	Fria- Télimélé	RN21	107	RB en remplacement d'une RTO				
P1.14	Koundara – Kandika – Fre Guinée Bissao	RN	42			Oui		Oui

1.5.1.2 L'urgence de remise en état des autres routes dégradées

Le fait d'une rupture du processus de renouvellement continu du réseau routier (également d'une insuffisance de leur entretien), les autres routes, autres que celles

objets de projets dans le cadre du PSR, se sont pour une grande partie bien dégradées et se retrouvent en mauvais état.

Au cours des cinq prochaines années, il est difficilement concevable d'en prévoir la remise en état, la capacité de financement et la capacité d'absorption administrative ne le permettront pas. Par contre pourront être entreprises les études de faisabilité et une partie des études préparatoires de la réalisation des projets (APD/DAO) s'y référant, pendant cette période.

Le tableau ci-dessous dresse le signalétique des projets classés suivant l'analyse multicritère juste derrière les projets retenus dans le PSR pour une réalisation (ou un démarrage de réalisation), pendant la période du PSR (2004-2013). Les projets y sont listés suivant leur ordre de classement par l'analyse multicritère. Cette liste est limitée ici par un linéaire cumulé de la longueur des routes concernées. La liste est arrêtée à un linéaire cumulé de 1 612 km, en rapport avec la capacité de financement et la capacité d'absorption administrative, de réalisation d'un programme quinquennal d'investissements routiers.

	Projet	RN	Km	Nature travaux	Type de Rte	Année de		Etat de la route	
						Construction	réfection	en 2004	en 2012
1	Kindia-Mamou	RN 1	135	Elargissement et rectification de tracé d'une RB	RB	1957	1990	Bon / moyen	Moyen
2	Boké-Gaoual	RN 23	185	RB en remplaçant une RET	RTA	1974	-	Bon	Mauvais
3	Telimélé-Sanguaredi	RN 22	145	Réhabilitation RET	RTO	-	-	Mauvais	?
4	Kérouané-Beyla	RN 1	110	RET moderne neuve	RTA	-	-	Bon/moyen	Moyen/mauvais
5	Konsonkoro-Macenta	RN 10	100	Réhabilitation RET	RTA	-	-	Bon/moyen	?
6	Koundara-Fre Senegal	RN 5	0	RB en remplaçant une RET	RTO	-	-	Moyen/mauvais	?
7	Kissidougou-Tokounou	RN 6	70	Réhabilitation RB	RB	1983	-	Mauvais	Mauvais
8	Télimélé-Gaoual	RN 24	130	RB remplaçant une RET	RTO	-	-	Moyen/mauvais	Mauvais
9	Labé-Tougé	RN 27	0	RB remplaçant une RET	RTO	-	-	Mauvais	Mauvais
10	PK36-Coyah	RN 1	0	Elargissement	RB	1957	1989	Moyen	Mauvais
11	Tokonou-Kankan	RN 6	120	Réhabilitation d'une RB	RB	1985	-	Moyen / mauvais	Mauvais
12	Mamou-Dalaba	RN 5	52	Renforcement d'une RB	RB	1968	1991	Bon / moyen	Moyen
13	Gaoual – Sériba	RN 23	0	RB remplaçant une RET	RTO	-	1998	Moyen / mauvais	?
14	Nzérékoré-Yomou	RN 11	62	RB remplaçant une RET	RTA	-	-	Moyen	Moyen
15	Carr RN1-Médina	RN 13	38	Réhabilitation RET	RTO	-	-	Bon	Mauvais

	Oula								
16	Gougoudg é-Pita	RN 22	138	Route en terre moderne neuve	RTA	-	-	Moyen / mauvais	?
17	Lola-N'Zo	RN 2	42	RB remplaçant une RET	RTO	-	1996	Moyen	Moyen/mauvais
18	Beyla-Nzerekore	RN 1	0		RTA	-	-	Moyen	Moyen/mauvais
19	Dalaba-Carr RN27	RN 26	140	RB remplaçant une RET	RTA	-	-	Moyen / mauvais	Moyen
20	Bissikrima-Dinguiraye	RN 30	0	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Moyen / mauvais	Mauvais
21	Kankan-Kérouané	RN 1	145	Route en terre moderne neuve	RTA	-	-	Moyen / mauvais	Moyen / mauvais
TOTAL LINEAIRE			1 612						

(?) Non relevé

21 projets sont ainsi énumérés. Quatre de ces projets ont une indication de linéaire nulle, pour les raisons qui suivent.

Certains projets de ce tableau sont en cours de réalisation ou en cours de préparation pour une réalisation dans cette première période de cinq ans, parce qu'ils ont été intégrés dans d'autres projets. Il est le cas des projets :

- Koundara- Frontière du Sénégal (42 km), intégré dans le projet Labé – Sériba – Madina - Goumass
- Beyla – Nzérékoré (131 km), en préparation de réalisation en liaison avec un grand projet minier ;

Il a été recommandé par ailleurs ci-avant, d'intégrer le projet Bissikrima-Dinguiraye dans le projet Tougué-Lélouma, et de le réaliser avec ce dernier au cours de la première période des cinq ans.

Exceptionnellement il est aussi recommandé d'y adjoindre le projet Labé – Tougué (RTO, parce qu'il complète le système de désenclavement des zones pauvres de Tougué et de Dinguiraye.

De même, il est recommandé aussi d'intégrer le projet Pk36-Coyah de faible longueur (14 km) dans le projet Coyah – Kindia (82 km), relevant de la même nature de travaux, et de le réaliser ainsi dans la première période.

On ajoutera enfin la jonction Gaoual-Sériba (17 km) qui devrait être intégrée dans le projet Labé-Sériba-Koundara-Frontière Sénégal en cours de réalisation.

Au total, ce sont donc 15 projets dont on peut projeter la réalisation pour la période quinquennale 2018-2022.

Au cours de la période 2013-2017, ces projets doivent tous faire l'objet d'une étude de faisabilité, ou d'une actualisation de leur étude de faisabilité. Les études de préparation de leur réalisation (APD/DAO) devraient être étalées sur la période 2015-2019. Une partie, au moins la moitié des études de préparation de la réalisation devrait donc être entreprise sur la période qui vient 2013-2017 mais à partir de 2015.

Il est important de rappeler que l'étude APD/DAO fait partie de la réalisation du projet ; il s'agit d'une étude qui a un coût élevé; il est vivement recommandé de l'engager qu'une fois que le projet est programmé financièrement en réalisation, c'est-à-dire une fois acquis le financement de sa réalisation. La programmation budgétaire de la réalisation du projet (inscription de la réalisation au PIP triennal glissant) ne devrait être conditionnée que par un résultat favorable de son étude de faisabilité.

Ceci oblige à distinguer la mobilisation des financements des études de faisabilité de celle des réalisations des projets qui englobe la réalisation de l'étude APD/DAO.

Un partenaire au développement peut ainsi contribuer au financement des études de faisabilité sans s'engager à contribuer au financement de la réalisation. Par contre le financement d'une étude APD/DAO ne devrait se concevoir indépendant du financement de la réalisation ; les deux devraient être intégrés et relevés du même dossier de financement.

La prospection pour la mobilisation des financements aussi bien pour le financement des études de faisabilité de ces 15 projets que pour la réalisation de ces projets devrait donc être engagée dès maintenant. Rappelons que les études de faisabilité devraient en totalité être réalisées dans la période 2013-2017 et que la moitié des études APD/DAO devrait être réalisée sur la même période.

Pendant la période quinquennale qui vient (2013-2017), les routes concernées devraient être maintenues en praticabilité par l'entretien routier.

Les routes concernées s'étant détériorées par un différé de leur renouvellement, des priorités s'imposent dans le groupe de ces 15 projets. Il est recommandé la grappe des priorités suivantes :

1. Les projets sur route bitumée ou sur route en terre améliorée devraient être prioritaires par rapport aux projets sur les projets sur route en terre ordinaire ;
2. Parmi les projets sur route bitumée ou sur route en terre améliorée, devraient être prioritaires
 - a. en premier lieu, les projets qui assurent une continuation d'itinéraire avec les projets en cours de réalisation ou qui le seront en réalisation au cours de la période 2013-2017,
 - b. en second lieu ceux qui assurent une continuation d'itinéraire entre eux
 - c. en dernier lieu les autres projets.

En classant les projets selon cet ordre de priorité, on distingue par ordre de priorité les groupes qui suivent :

<u>Bloc- Priorité 1</u>	<u>Bloc- Priorité 2</u>	<u>Bloc- Priorité 3</u>	<u>Bloc- Priorité 4</u>
- Kindia – Mamou - Kankan – Kérouané - Kérouané – Beyla - Mamou – Dalaba -Koussonkoro- Macenta - Nzérékoré – Yomou	- Kankan – Tokonou -Tokonou – Kissidougou	- Boké-Gaoual - Gougoubé-Pita	- Téliélé – Sangaredi - Téliélé – Gaoual -Carr RN1-Madina Oula - Lola – N'Zo - Dalaba – Carr RN27

➤ L'état de maturation des projets à réaliser sur la période 2018-2022

Nv Code projet			Lg (Km)	Nature des travaux	Etat de maturation du projet			
					Fais/APS à actualiser	Fais/APS disponible	APD/DAO à actualiser	APD/DAO disponible
P2.1	Kindia – Mamou	RN1	135	Elargissement et rectification de tracé d'une RB				
P2.2	Kankan-Kérouané	RN1	145	RET moderne neuve		Oui		
P2.3	Kérouané – Bevja	RN1	110	RET moderne neuve		Oui		
P2.4	Mamou – Dalaba	RN5	52	Renforcement d'une RB				
P2.5	Koussoukoro – Macenta	RN10	100	Réhabilitation d'une RTA				
P2.6	Nzérékoré – Yomou	RN11	62	RB en remplacement d'une RTA				
P2.7	Kankan- Tokonou	RN6	120	Réhabilitation d'un RB				
P2.8	Tokonou - Kissidoukou	RN6	70	Réhabilitation d'une RB				
P2.9	Boké – Gaoual	RN23	185	RB en remplacement d'une RTA				
P2.10	Gougoubé - Pita	RN22	138	Route en terre moderne neuve				
P2.11	Télimélé- Sanguarédi	RN22	145	Réhabilitation d'une RET				
P2.12	Télimélé – Gaoual	RN24	130	RB en remplacement d'une RTO				
P2.13	Car RN1-Medina Oula	RN13	38	Réhabilitation RET				
P2.14	Lola – N'Zo	RN2	42	RB en remplacement d'une RTO				
P2.15	Dalaba – Carr RN27	RN26	140	RB en remplacement d'une RTA				

Le reste des projets évalués par le PSR

Ces projets au nombre de 16 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	Projet	RN	Km	Nature travaux	Type de Rte	Année de		Etat de la route	
						Construction	réfection	en 2004	en 2012
1	Koundara-Fre Gui-Bissau	RN 9	42	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Mauvais	Moyen/mauvais
2	Carr RN6 – Kerouané	RN 33	135	Route en terre moderne neuve	RTA	-	-	Mauvais	?
3	Labé-Mali	RN 8	110	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Moyen	Moyen
4	Carr RN8-Koubia	RN 28	65	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Mauvais	Mauvais
5	Dinguiraye-Siguiri	RN 30	212	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Mauvais	Mauvais
6	Fria-Télimélé	RN 21	107	RB remplaçant une RTO	RTO	-	-	Mauvais	?
7	Kindia-Telimélé	RN 24	130	RB remplaçant une RTO	RTO	-	-	Moyen	Moyen
8	Nzérékoré-Dieke	RN 1	85	RB remplaçant une RTA	RTA	-	-	Moyen	Moyen/mauvais
9	Sinko-Fre CI	RN 18	150	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Mauvais	Mauvais
10	Mali-Fre Sen	RN 8	85	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Mauvais	?
11	Carr RN24 - Lélouma Carr RN5	RN 25	131	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Moyen/mauvais	?
12	Mandiana-Fre Mali	RN 7	72	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Mauvais	Moyen
13	Carr RN2-Thio	RN 19	25	RB remplaçant une RTO	RTO	-	-	Mauvais	Moyen/mauvais
14	Faranah - Dabola	RN 29	110	Route en terre moderne neuve	RTA	-	-	Moyen	Mauvais
15	Beyla - Sinko	RN 18	56	Route en terre moderne neuve	RTO	-	1998	Moyen/mauvais	Moyen/mauvais
16	Macenta – Fre Libéria	RN 10	30	Route en terre moderne neuve	RTO	-	-	Mauvais	?
TOTAL LINEAIRE (Km)			1 547						

(?) non relevé

Il s'agit essentiellement de projets sur route en terre ordinaire. Ces projets essentiellement sur le développement du réseau par des aménagements supérieurs de

13 routes en terre ordinaire et d'une route en terre améliorée. Il y est relevé aussi la réhabilitation de deux routes en terre améliorée.

D'ici l'intervention sur ces routes, l'entretien routier devrait en assurer la maintenance.

1.5.2 Dans le sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

1.5.2.1 Concernant le port de Conakry

Les priorités d'investissement concernant le port de Conakry portent sur :

- l'extension des capacités de traitement de trafics et la suppression de la congestion interne du port;
- l'amélioration, avec une meilleure fluidité, de l'accessibilité terrestre du port;
- la mise aux normes de la sécurité et de la sûreté du port

➤ *Concernant l'extension des capacités de traitement des trafics et la suppression conséquente de la congestion interne du port :*

Il s'agit essentiellement de la réalisation du troisième portuaire ajusté par le PNT.

L'extension des capacités du TC prévu par ce troisième projet est en cours sous le statut d'une concession BOT.

Le PNT a attiré l'attention sur les insuffisances du troisième projet portuaire originel et a proposé des ajustements. En particulier certaines composantes du projet devraient, avant d'être engagées, et pour ne pas « gaspiller » des investissements, être confirmées par :

- l'étude d'un plan de développement cohérent à long terme du port, ainsi que par,
- l'étude d'une solution durable à l'ensablement.

Le PNT attire en particulier l'attention sur le préalable d'une évaluation économique et financière des composantes des projets (études de faisabilité), ainsi que sur l'opportunité de la localisation de certains des aménagements prévus.

Par ailleurs le PNT prévoit une étude sur l'opportunité d'une délocalisation d'une partie (voir de la totalité à plus long terme), des activités du port sur un ou plus d'un, autre site. Il prévoit aussi une étude pour l'identification de ce ou ces sites. Ces aspects sont urgents, étant donnée la poussée des activités des compagnies minières nécessitant l'affectation de sites profonds aux terminaux minéraliers.

Cette situation rend d'ailleurs urgent la mise en œuvre du Programme PTM3 du PNT relatif à :

- l'élaboration et l'adoption d'un schéma national d'équipement en ports de commerce.

Concernant l'amélioration de l'accessibilité terrestre du port :

Il est essentiel de :

- relancer l'étude de plan de circulation de Conakry centre et de ses environs immédiats, et engager sa réalisation ;
- réaliser l'étude de conception et de faisabilité de la voie urbaine côtière nord d'accès au port (pour la recherche du financement de sa réalisation);
- aménager des aires relais de stationnement des camions à des endroits bien adéquats (étudier les localisations adéquates) et de mettre en place un système de « permis de circuler » du camion entre son aire-relais et le port (appel ordonné des camions pour leur mouvement vers le port);
- activer la mise en place du système logistique intermodal articulant le port et, le port sec et la plateforme logistique mitoyenne du port sec ;
- étudier l'opportunité d'aménagement de plateformes logistiques (entreposage sous douane) à des endroits adéquats dans le tissu urbain (Madina...), pour faciliter la réception des camions chargés du port, et supprimer les stationnements anarchiques des camions en attente d'être déchargés ;
- engager l'étude pour une nouvelle armature des marchés dans l'agglomération de Conakry (marché d'intérêt national –MIN-, marchés d'agglomération, marchés de quartier, etc.), et leur localisation tenant compte de son impact sur les trafics urbains.

(Voir aussi les préoccupations sur la mobilité urbaine).

☞ *Concernant la mise aux normes de sécurité et de sûreté du port de Conakry :*

La faiblesse en matière de sécurité et de sûreté du port vient surtout de l'insuffisance de la surveillance et protection côté mer. Les investissements identifiés ci-dessous devraient être engagés rapidement :

- la mise en place d'un service de garde-côtes avec son équipement ;
- la mise en place d'un centre et de secours en mer, avec son équipement ;
- la mise en place de stations côtières de liaison avec les navires (Conakry, Kamsar et Forécariah) ;
- l'installation d'un sémaphore de surveillance sur l'île de Tamara (surveillance de la rade et autour des îles de Loos).

Une délocalisation du port de pêche et des installations de la marine nationale, hors du port commercial, devrait aussi être mise à l'étude. Elle permettrait de réduire considérablement les circulations de personnes et de véhicules dans le port et d'améliorer ainsi la sécurité et la sûreté du port. Cette délocalisation contribuerait aussi à améliorer la capacité de traitement des trafics commerciaux et, à la décongestion interne du port.

1.5.2.2 Concernant les actions pour le développement du cabotage côtier, du transport fluvial et du transport urbain par eau

Il s'agit ici essentiellement d'engager les actions prioritaires qui suivent :

- l'étude pour la signalisation de sécurité de la navigation du cabotage côtier fluvio-maritime (reconnaissance des dangers de navigation) et pour l'aménagement et balisage des chenaux d'accès aux petits ports et débarcadères ;
- l'étude d'un schéma directeur de développement de petits ports et d'embarcadères, pour le développement du cabotage côtier fluvio-maritime ;
- l'étude d'un plan de transport urbain par mer.
- Aménagement des ports et débarcadères de Boussoura (Conakry), Dixinn Port à Bois (Conakry), Sangbon (Forrécariah), Bel-Air (Boffa), et Guémeyre (Boké), Kaporo (Conakry), Room (îles de Loos);
- Rénovation des ports de Kassa, Sandervalia, Boulbinet (Conakry), et Koba Taborah.
- Etude de faisabilité pour l'aménagement des ports et débarcadères de : Dabondi, Koundiné (Boffa), Sansalé (Boké), Kanfanrandé (Boké), Koukoudé (Boffa), et Boké-centre ;
- l'étude d'un schéma de développement d'un réseau de petits ports et d'embarcadères pour le développement du cabotage côtier fluvio-maritime ;
- l'étude de faisabilité pour la remise à niveau de la navigabilité sur les fleuves du Niger et du Milo (dragage et balisage);
- l'étude d'un schéma de développement d'un réseau de ports et d'embarcadères fluviaux le long du Niger et du Milo, avec le dégagement de priorité d'aménagement ou de remises à niveau ;
- la remise à niveau des ports de Kouroussa, Kankan, et Siguiri ;

1.5.3 Dans le sous-secteur des transports aériens

Dans le sous-secteur des transports aériens, les actions sur financement public se résument essentiellement à trois :

- la remise à niveau au niveau des équipements de sécurité de navigation des aéroports régionaux et des aérodromes secondaires ;
- l'étude d'un schéma directeur d'équipement du territoire en aérodromes secondaires ;
- l'étude comparative d'opportunité économique et environnementale entre le maintien du site actuel pour le développement de l'aéroport international de Conakry et l'option d'une délocalisation, sur le Site de Maférénya, pour la construction d'un nouvel aéroport international.

1.6 L'analyse des projets en cours ou en prévision (mapping de projets)

1.6.1 Les projets publics sur financement extérieur par bailleur de fonds

1.6.1.1 La BID et les fonds arabes

La BID s'engage souvent avec les fonds arabes, la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA), Fonds Koweïtien de Développement (FKD), Fonds Saoudien (FS), Fonds Abu Dhabi, le fonds OPEP ou OFID.

Un tel exemple de coopération est la réfection de la partie du corridor inter-état Labé – Sériba - Madina Gounass - Tambacounda se trouvant en Guinée, à savoir Labé – Koundara - frontière du Sénégal (Route Nationale 5). La BID est également impliquée dans ces travaux.

Un autre exemple de coopération est la route Tombo-Gbessia avec la BID et l'AFD.

La BID a une représentation en Guinée. Les autres bailleurs arabes ne sont pas présents en permanence mais envoient des missions et ont constitué un groupe de coordination avec la BID comme catalysateur.

1.6.1.1.1 La Banque Islamique de Développement

La BID finance lot 1.1 des travaux Labé-frontière Sénégal (Labé-Kouramangui, 35 km) pour un coût initial de GNF 64,5 milliards (Dinar Islamique 7,46 millions, €7,65 millions ou USD 11,6 millions environ) de la BID et une contribution du gouvernement de 11% du montant global, donc environ USD 1,3 million. La mise en œuvre des travaux a suscité des problèmes. Les difficultés sont de différents ordres, les lenteurs liées à la compréhension des procédures par le Maître d'Ouvrage et les lenteurs de la BID. Aussi l'attributaire a-t-il été faible. Les entreprises étrangères sont réticentes à soumettre une offre, et les entreprises locales qui gagnent les marchés ont des difficultés de mobilisation, d'équipements et de financement, notamment de garantie et de cautionnement. Dans le cas du lot 1.1, l'offre du moins-disant a dépassé le budget par GNF 17 milliards. Néanmoins le contrat a été attribué avec une attention de financement additionnel du gouvernement guinéen. Le projet était approuvé en 2006, mais les travaux n'ont démarré qu'en 2009. Seulement un tiers a été exécuté puisque l'entreprise a des difficultés de trésorerie du fait de ses créances sur l'Etat. En janvier 2012 la BID a bouclé une mission de supervision et attend une requête par le gouvernement de financement du gap qui s'est entretemps accru à GNF 45 milliards. Une évaluation des prix pour justifier l'augmentation des charges est une condition préalable à tout financement complémentaire du côté BID.

La BID appuie le deuxième Programme National d'Infrastructures Rurales (PA/PNIR2). Le projet est exécuté par le Ministère de l'Agriculture. La contribution de la BID est de Dinar Islamique 7 millions ou environ USD 9,1 millions. En renforçant la sous-traitance pour lot 3 la date de clôture sera le 31 août de cette année.

La BID a financé l'étude APD/DAO Labé-Mali-Kédougou. Pour l'exécution, voir la section ci-après sur la Banque Mondiale.

La BID appuie les pays membres bénéficiaires dans les domaines comme les infrastructures. Pour les pays PPTTE la plupart des financements doivent être aux termes concessionnels. Mais ces ressources sont limitées à la BID et normalement elle se limite à un nouveau projet par an. Au vu de la qualité des études un pays peut peut-être avoir deux projets dans une année. Il y a concurrence entre les priorités qui en Guinée sont les secteurs sociaux et l'agriculture hors les infrastructures de transport. Récemment l'énergie et l'adduction d'eau sont ajoutées au portefeuille. Le programme triennal 2012-14 arrêté en août 2011 comprend une contribution à la route Labé-Mali-Kédougou de USD 10 millions, le projet de rénovation du chemin de fer (USD 75 millions demandés à la BID), la construction et bitumage de la route Labé-Tougué-Dingiraye (USD 15 millions), route Boké-Québo (USD 15 millions), au total USD 115 millions. Ceci est le programme proposé et ni le degré de réalisme, ni les termes et conditions ne sont connus.

Pour les emprunts concessionnels une charge administrative d'entre 0,75% et 2,5% est payée. Il y a aussi des emprunts très concessionnels pour les PMA (pays moins avancés) à une charge annuelle de 0,75%. Un mark-up est ajouté aux prêts non concessionnels, le taux annuel ne dépassant pas les 8%. Toutefois, la BID peut participer à de très grands projets en appliquant la formule Partenariat Public-Privé, par le leasing/crédit-bail, même au point de prendre participation, par ex. dans un port, pour vente ultérieure. La période de grâce est de 7 ans pour les prêts concessionnels de 30 ans de durée. Les charges administratives sont payées dès le début. Pour les emprunts non concessionnels elle offre 3-4 ans de différé selon les modalités. Au cas d'arriérés les décaissements sont suspendus.

En fait la Guinée a été en arriérés envers la BID. La date limite d'apurement était le 31 déc. 2011. La situation a été débloquée par un premier paiement de USD 7.8 millions, suivi d'un paiement en janvier 2012 de USD 800.000, ouvrant la porte pour les négociations.

1.6.1.1.2 Les fonds arabes

Le Lot 1.2 de la route Labé-frontière Sénégal, de Kouramangui à Manda Sintourou (30 km) est financé par la BADEA. Le marché a été attribué et les travaux sont en cours de démarrage. Le financement de la BADEA est de USD 13,5 million et le gouvernement guinéen contribuera USD 1,5 millions.

Lot 1.3 est de 20 km, de Manda Sintourou à Komba. Le Fonds Abu Dhabi a contribué USD 5 millions pour cette tracée. Il est estimé que les coûts seront trois fois plus élevés, USD 10-12 millions de plus. Le gouvernement a adressé des requêtes de financement à divers bailleurs pour boucler le déficit, entre autres à la BADEA et au Fonds d'Abu Dhabi. Il n'est pas connu quand les travaux peuvent démarrer.

Le lot 2 est de 102 km, passant de Komba à Bouméhon avec une bretelle d'accès à Gaoual. L'appel d'offres a été lancé pour ouverture des plis en janvier 2012. Le financement est en provenance du Fonds Koweïtien (USD 16,7 millions), Fonds Saoudien (USD 15,5 millions), OPEP (USD 8,7 millions) et le gouvernement guinéen (USD 3,45 millions), au total USD 44,35 millions.

Les fonds arabes (hors la BID), c'est à dire BADEA, Fonds Koweïtien, OPEP et Fonds Saoudien ont participé dans le financement de la route Tombo-Gbessia, lots 2-5. Le total avec lot 1 (voir ci-après sur la BAD/ l'AFD) a été de GNF 26.489 milliards 2001-2010 sur le budget national et GNF 230.970 milliards sur FINEX. En dollars le montant total s'élève à 82,2 millions (dont USD 73,2 millions des bailleurs) après considération du taux de change année par année.

La route Matoto – Enta - Dabompa, la sortie de Conakry vers le sud, était devenue impraticable. La reconstruction a commencé en 2006 avec l'aide du FKD (KD 5 millions, environ USD 16,7 millions) sur la distance de 9,1 km en plus d'autres travaux et routes secondaires. Deux entreprises sont retenues en deux lots. FKD a suspendu les décaissements et les travaux sont arrêtés en 2007 jusqu'à 2010 puisque le pays était en défaillance. La route est maintenant en terre. Lorsque le nouveau gouvernement de fin 2010 est arrivé il a défini un programme d'urgence de routes sur ressources propres de l'Etat. En fait FKD avait débloqué ses fonds, toutefois les cadres n'avaient pas informé le gouvernement là-dessus. On a recruté de nouvelles sociétés sur ressources propres et les fonds FKD sont annulés.

1.6.1.2 La BAD/FAD et l'AFD

1.6.1.2.1 La BAD

La BAD a financé le lot no 3 de la route Labé-frontière Sénégal, en fait la distance Bouméhoun-frontière Sénégal de 115 km à un coût au FAD de USD 45 millions (GNF 184,8 milliards) plus 11% ou GNF 20 milliards du gouvernement, environ USD 5 millions. Les travaux ont commencé en 2008. La réception provisoire était prévue pour le premier trimestre 2012.

Le tronçon au Sénégal, de la frontière de Guinée à Madina Gounass et ensuite à Tambacounda, dénommé route communautaire Cu11, fait partie du Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et Transports Routiers de l'UEMOA (PACITR). Du fait de son rôle intégrateur, la réalisation de cet axe est en conformité avec le Plan d'Actions à Court Terme du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) dont un des objectifs fondamentaux est de disposer de routes inter-états dépourvues de toutes entraves à la libre circulation des biens et des personnes.

La seule opération prévue est la route Boké-Québo (107 km) pour 2013; le montant sur fonds FAD/fonds régionaux est donc de 3,67/7,34 millions d'Unités de Compte¹⁴⁴ (USD 5,9/11,7 millions) pour la Guinée. Pour la Guinée Bissau, les ressources disponibles sont à déterminer.

La route Boké-Québo qui fait partie du programme régional des transports de la CEDEAO est la première priorité d'intervention de la Banque. Elle est également classée comme priorité nationale pour la Guinée. La réalisation du chaînon manquant Boké-Québo devrait permettre de disposer d'une liaison routière permanente revêtue entre Conakry et Bissau. L'étude APD/DAO est disponible, financée par la BAD.

¹⁴⁴ Une Unité de Compte est environ 1,5-1,6 dollar, autour d'1 livre sterling.

1.6.1.2.2 L'AFD / BAD

La seule opération en cours de la BAD et de l'AFD est celle du réaménagement du tronçon Tombo-Moussoudougou de la route principale Tombo-Gbessia (environ 10,7 km), améliorant la route à 2x2 voies (comme les lots 2-5) et comprenant la construction d'ouvrages d'art importants (échangeur à Moussoudougou, giratoires, ponts et passerelles). Le coût du projet FAD/AFD (lot 1) est de 22,62 millions d'UC (USD 36,3 millions ou €26,4 millions), dont 13,42 millions d'UC pour la Banque (USD 21,5 millions ou €15,7 millions), 7,72 millions d'UC pour l'AFD (USD 12,4 millions ou €9 millions) et 1,49 millions d'UC (USD 2,4 millions ou €1,7 millions) pour le gouvernement guinéen. Les travaux ont subi le contrecoup de lancement de trois appels d'offres internationaux dont les deux premiers étaient infructueux. Le troisième était fructueux mais dépassait le montant. Pour cela le démarrage a été reporté. A ceci se sont ajoutés les troubles socio-économiques qui ont affecté la Guinée ces dernières années. Dus à ces événements, les travaux n'ont pu reprendre qu'en octobre 2010 après arrêt en début d'année et n'ont pu se terminer en décembre 2010, date initiale du dernier décaissement. Les travaux seront terminés fin de l'année 2012. Le gouvernement a dû contribuer USD 1 millions additionnels.

Malheureusement, sur la base des informations diverses il n'est pas possible de conclure avec certitude quels seront les coûts totaux de tous les lots de la route Tombo-Gbessia avec échangeurs etc. du fait que nous ne sommes pas au courant du calendrier des décaissements, à savoir quelle a été la partie des fonds de la BAD et de l'AFD déjà incluse dans les USD 73,2 millions décaissés dans la période 2001-2010. Toutefois, en faisant un triage avec le document d'évaluation de la BAD de cette route de 2005, on peut déduire que les coûts totaux sont de presque USD 99 millions (voir tableau 2 ci-après).

Au niveau spécifique le projet vise à réduire le coût et le temps de transport sur la route Tombo-Gbessia. L'échangeur en particulier facilitera l'intégration de différentes routes et rendra possible la construction d'une pénétrante pour le trafic lourd au long de la côte pour joindre le port.

1.6.1.2.3 L'AFD

Hors la route Tombo-Gbessia l'AFD avait prévu la participation dans le troisième projet portuaire de Conakry mais « les conditions suspensives de décaissements n'ont pas pu être levées jusqu'à la date limite, » selon l'AFD. L'AFD participe au capital de la Société de Gestion de l'aéroport de Conakry (SOGEAC) et son programme d'extension et de modernisation de l'aéroport international de Gbessia-Conakry.

L'AFD n'a pas identifié ou formulé de projet ou programme futur dans le secteur du transport, mais envisage des interventions dans les infrastructures ferroviaires et le transport urbain.

Elle a cependant financé une étude d'un plan de circulation dans la presqu'île du Kaloum, à Conakry dont seul la phase I de conception a été réalisée, l'étude ayant été arrêtée. En toute logique, devrait être relancée la deuxième phase de l'étude qui consiste en l'étude APS des ouvrages requis et prévus par ce plan de circulation, en vue de rechercher le financement de la réalisation de ce plan. L'AFD sera probablement l'un des bailleurs de fonds de la réalisation de ce projet.

Un petit projet est une contribution au programme de pèses essieux. Elle a financé l'élaboration du Code Minier et contribue à ce secteur à travers un assistant technique au Ministre des Mines et de la Géologie (MMG).

1.6.1.2.4 Le FED

En décembre 2006 la signature du 9^{ème} FED est intervenue après 4 ans de retard. Le programme a été défini pour engagement dans la période 2006-07. Pour le secteur des transports routiers l'enveloppe indicative a été de € 61,8 millions dont une grande partie pour la réhabilitation de routes, en l'occurrence la route Sérédou-Kondembadou (environ 35 km à l'est de Guéckédou) pour un coût d'environ €57 millions y compris la surveillance et la vérification. Au total l'enveloppe de € 62,5 millions est dédiée à ce projet, dont €5 millions pour l'appui institutionnel.

L'appui institutionnel à l'entretien routier (AIER) comporte trois experts à long terme : un expert principal, un expert en administration et finances FER et un expert de coordination de la formation. Egalement un expert de suivi des marchés publics est en Guinée à titre presque permanent. En dehors de cela beaucoup d'interventions d'expertise (conservation du patrimoine routier, programmation, passation des marchés publics, appui aux PME et aux bureaux d'études) et d'appui à la DNER (par ex. protection du patrimoine et contrôle/pesage) et au FER ont été exécutées, notamment pour donner des bases fermes concernant l'état des routes et donc contribuer à la programmation de l'entretien routier. L'inspection visuelle est faite par l'instrument Viziroad pour alimenter la base des données de l'état des routes et la GiRR est utilisée pour la programmation de l'entretien. L'Arc GIS permet de sortir la cartographie. Le Laboratoire National des Travaux Publics est utilisé pour les tests. Au total une vingtaine d'experts sont déployés au cours de l'AT qui a une durée de 4 ans, de février 2009 à 2013. La fourniture de quatre pèses essieux est également prévu sous ce projet dont deux sont fonctionnelles.

La formation joue un rôle important, 8.800 jours/hommes du début à fin 2011. Sept cent (700) personnes ont assisté à plusieurs stages, et 2.000 personnes ont fait au moins un stage. Les modules sont au nombre de 61 regroupés sous les catégories de « modules destinés à l'administration », « modules transversaux », « modules destinés aux PME (très petites PME et PME mécanisées) », « modules destinés aux BET » et « modules destinés au FER ».

Un pont sur la route nationale 1 à Kankan a été reconstruit (rivière Milo) pour €2,5 millions. Les projets de construction comprennent aussi un pont à Forécariah (€8,2 millions) en plus de sept km de la route inter-états de Robgéré au Sierra Leone à Pamelap en Guinée pour un coût total sur le 9^{ème} PIN de Guinée de €5 millions. Au total les coûts pour le secteur sous le 9^{ème} FED est de €81,6 millions, voir tableau en Annexe 3.

Une facilité d'assistance technique a financé les études de travaux de réhabilitation de la route Kissidougou-Sérédou sur la RN2 et également l'actualisation des APD/DAO pour cinq projets de travaux. Une allonge est accordée sous le dixième FED, enveloppe B. L'étude APD/DAO concerne :

- Mamou-Dabola-Kouroussa (RN 1) – 312 km
- Guéckédou (Kondembadou)-Kissidougou (RN 2) – 116 km
- Pont sur le Cogon (route Boké-Québo/RN 3)
- Coyah-Farmoréah (RN 4) – 80 km

- 5 ponts sur la RN1 entre Conakry et Mamou.

Pour les raisons d'instabilité au pays, le 10^{ème} FED n'est pas encore signé en dépit du fait qu'il couvre la période 2008-13. Seule l'enveloppe B de €16,2 millions est débloquée. Hors la rallonge à l'étude APD/DAO de €1,5 millions, l'étude diagnostique sous main est financée par l'enveloppe B ainsi que €3 millions pour le projet urbain HIMO pour soutenir la consolidation du processus de sortie de crise en Guinée, composante 1, pour l'entretien routier courant de la voirie urbaine de la ville de Conakry et des villes secondaires.

La Délégation de l'Union Européenne compte sur une signature du 10^{ème} FED cette année. La condition est la tenue des élections parlementaires ou un chronogramme crédible. Le montant prévu pour le secteur de concentration des infrastructures est de €130,35 millions (55% de l'enveloppe A de €237 millions).

Il est attendu que la réfection de la route RN 2 entre Kissidougou et Guéckédou (Kondembadou) de 116 km sera financée sous cette enveloppe à un coût estimé de €80 millions ainsi que le pont sur le Cogon. L'étude de deux ponts sur Guéckédou-Kissidougou, Day et Ouaou, est déjà faite et les travaux étaient prévus sous le 9^{ème} FED mais ont été reportés. Le FED prévoit une enveloppe importante pour l'appui institutionnel au secteur sur financement de l'enveloppe A du 10^{ème} FED.

1.6.1.3 La Banque Mondiale

a) Avec la BAD et la BID

Le financement de la Banque Mondiale du PNIR2 (Programme Nationale d'Infrastructures Rurales) date de mai 2006. L'intention était de permettre la réhabilitation de 920 Km de pistes rurales dans 18 préfectures soit 34 CRD, la construction de 6 grands ponts ruraux dans six préfectures (les sites de Kabback, Tènèn, Kolèntèn, Koliba et Bafing), la construction de deux plates-formes de commercialisation agricole à Timbi-Madina et à Kankan pour la pomme de terre et les mangues, la réalisation de 35 bâtiments publics avec 18 écoles, 13 bureaux, 4 postes de santé et deux marchés dans les zones affectées par la rébellion armée de 2000 et enfin l'appui à l'unité de gestion du projet.

Après révision du 30 juin 2011 le programme se présente ainsi : Composantes : A routes rurales : 470 km d'entretien de routes préfectorales au lieu des 920 km programmés originalement. Trois ponts seront construits au lieu de six. B : construction de la plateforme commerciale Timbi-Madina. Le montant pour les pistes rurales est d'USD 23,9 millions sur financement de la Banque Mondiale mais toute la somme n'est pas encore décaissée.

La BID et la BAD appuient aussi le deuxième Programme National d'Infrastructures Rurales. La contribution de la BID est de Dinar Islamique 7 millions ou environ USD 9,1 millions. La longueur des pistes rurales prévue était originalement de 1360 km pour les deux bailleurs dont 1080 (1019) km financées par la BAD et 285 km par la BID. En dehors de cela la BID voulait financer 600 km de routes préfectorales. La BAD a approuvé 8,1 millions d'UC (USD 12,5 millions) mais seulement exécuté 3,235 millions d'UC (USD 5 millions). La terminaison pour la BAD était le 30 juin 2010.

La réalisation des pistes rurales était prévue comme suit : 120 km à Téliélé, 104 km à Pita, 133 km à Dabola, 79 km à Dinguiraye, 75 km à Lélouma, 101 km à Koumbia, 102

km à Mali, 150 km à Mandiana et 155 km à Siguiri au total 1019 km. De ces routes seulement des pistes dans 4 préfectures ont été exécutées : Téliémélé : 93 km, Pita 72 km, Dabola 109 km et Dinguiraye 4,3 km, au total 278 km.

Le projet de la BID consiste en la construction de 600 km de routes préfectorales et 285 km de routes communautaires (les pistes mentionnées en haut). Le taux d'exécution de ces travaux en trois lots est de 88% pour le premier lot (préfectures de Pita, Dalaba et Tougué), de 92,5% pour le deuxième (préfectures de Dabola, Dinguiraye) et sur le lot 3, un grand volet de pistes rurales, l'exécution est à 53% (préfectures de Lélouma, Mali et Koubia). En renforçant la sous-traitance pour lot 3 la date de clôture sera le 31 août de cette année.

Le projet est exécuté par le Ministère de l'Agriculture.

Le projet PACV (Programme d'Appui aux Collectivités Villageoises) a été adressé ailleurs dans le contexte de la décentralisation. Il a une petite enveloppe pour un fonds d'investissements communautaires (Fonds d'Appui aux Collectivités Villageoises ?) d'un montant de USD 8,9 millions. Le programme a été gelé deux ans mais a repris. La clôture est le 30 juin 2012.

258 communes rurales ont reçu un appui de renforcement des capacités, 207 plans de développement locaux ont été élaborés et 44 programmes annuels de développement préparés. Les derniers représentent le financement de plus de 400 micro-projets dans les secteurs de l'éducation, la santé, l'eau et la gestion des ressources naturelles. 130 plans additionnels ont été approuvés. Donc il n'y a pas de traces d'infrastructures, mais évidemment les capacités développées sont bénéficiaires pour la capacité d'entretien routier, planification de pistes et de maîtrise d'ouvrage.

b) Le PDU3

La Banque Mondiale a approuvé en 2007 le Programme de Développement Urbain 3. Le montant total approuvé était USD 6,5 millions pour Conakry, 4,5 millions pour des villes secondaires et 2,84 millions pour l'appui institutionnel mais de ces montants seulement une partie mineure était prévue pour les routes. Le programme a été restructuré fin 2011 puisqu'il avait été suspendu pour deux ans. Une partie (la gestion de déchets solides) a été annulée. USD 2,5 millions ont été octroyés en financement additionnel pour les travaux HIMO.

Les résultats sont modestes : 6 km à Conakry (Matoto, Ratoma, Matam) ont été réhabilités. Au total 38% avait été décaissé fin 2011 et 47% engagé. Les routes reconstruites vers la fin du projet sont maintenant 7,6 km au total. En plus 55 km de fossés et routes de proximité seront assainis. La date limite est maintenant 30 juin 2013.

c) Le Projet de Sécurité et de Sureté des Transports Aériens à l'aviation civile

La Banque a approuvé en 2006 un crédits de l'Association internationale de développement (IDA) portant sur un montant total de 33,57 millions de dollars pour permettre aux transports aériens d'être assurés dans de bonnes conditions de sûreté et de sécurité dans quatre pays d'Afrique de l'Ouest et d'Asie centrale (Burkina Faso, Cameroun, Guinée et Mali).

Les crédits de l'IDA ont été accordés au Burkina Faso (6,46 millions de dollars) et au Mali (5,51 millions de dollars) tandis que ses dons ont bénéficié au Cameroun (14,50

millions de dollars) et à la Guinée (7,10 millions de dollars). Les interventions concrètes en Guinée sont mentionnées ci-dessus.

1.6.1.4 La SFI

La SFI a un Programme d'Appui à la Chaîne d'Approvisionnement du Secteur Minier. La SFI aide les PME à avoir des plans d'affaires, accès aux financements ou crédit bail et les sociétés minières à adapter leurs procédures et politiques d'approvisionnement aux PME locales. Rio Tinto a adopté une telle politique d'approvisionnement. La SFI détient 5% des actions dans le projet minier Simfer.

Une loi de crédit-bail était en cours d'être adoptée en février 2012.

1.6.1.5 La JICA

La coopération japonaise a deux projets en préparation. Le premier et le plus grand comprend la réhabilitation de quatre ponts sur la RN 1 (Kaaka) RN 3 (Soumba) et 2 sur RN 4 (Fenye et Dadaya). Le coût total est estimé à USD 25 millions. Le projet était approuvé en 2008 mais annulé ensuite dans la période de crise. Le GdG a demandé une reprise du projet en août 2011. Néanmoins, avant d'approuver le projet une étude de réestimation des coûts doit être faite. La décision dépend de la situation au Japon qui n'a pas d'enveloppe par pays.

Au terme du trafic les ponts Kaaka et Soumba sont plus importants (2650 véhicules/jour et 2900 véhicules/jour) que les deux ponts de la RN 4 (980 et 1440 véhicules/jour respectivement). Ceci dit, le trafic sur la RN4 va sans doute s'accroître sensiblement avec l'intensification des constructions de port(s) et de chemin(s) de fer au sud.

Le deuxième projet en préparation est un appui à l'Institut Géographique National pour une cartographie de la ville de Conakry qui comprend entre autres la conception et l'élaboration d'une base de données pour le SIG. Une mission d'étude a séjourné à Conakry en février 2012. Le coût du projet sera autour d'USD 3 millions.

En dépit de ne pas avoir une enveloppe pour Guinée, dans le passé la moyenne annuelle se situe autour de USD 20 millions, tous projets compris. Les priorités à présent comprennent la construction d'écoles primaires à Conakry et environ 300 forages en Basse Guinée.

1.6.1.6 Les contributions des différents bailleurs de fonds aux projets publics

La présentation en haut montre que les bailleurs de fonds sont extrêmement orientés vers les projets routiers en Guinée selon des priorités géographiques (les fonds arabes et la BAD au nord du pays, le FED au sud). Seul le FED a une enveloppe destinée au secteur. Mais on peut bien estimer que les bailleurs de fonds sont disposés à fournir un

total d'USD 60-70 millions en dons ou financements concessionnels par an, notamment pour les routes dans l'état actuel de choses.

Le tableau ci-après reflète environ 5 années effectives d'investissements.

Tableau 2 : Investissements des bailleurs dans les infrastructures

Bailleur	Tombo-Gbessia	Labé-Séné	Routes sud	Ponts	Pistes rurales	Autres	Total
BAD	21,5	45,0			5,0		71,5
AFD	12,4						12,4
BADEA	12,6	13,5					26,1
FKD	21,0	21,7				5,0	47,7
FS	15,8	15,5					31,3
OPEP	5,3	8,7					14,0
BID		11,6			9,1		20,7
FED			80,6	13,9			94,5
BM 1)					23,9		23,9
Total bdf	88,5	116,0	80,6	13,9	38,0	5,0	342,1
GdG	10,2	10,0					20,1

Note : FKD/Autres, les USD 5 millions sont une estimation du montant décaissé pour la route Matoto-Dabompa.

1) Tout n'est pas décaissé

Le Plan Quinquennal sectoriel (Fascicule 1 : Secteurs économiques) mentionne qu'en 2006 un procès-verbal d'un programme d'investissements 2006-13 dans les infrastructures routières a été signé par les bailleurs de fonds, de 357 millions d'euro dont €63 millions d'euros à la charge de l'Etat. Au vu du fait que l'Etat a investi beaucoup plus dans les infrastructures routières que les USD 20 millions indiqués dans le tableau 2 en haut – notamment dans la voirie urbaine – et que les USD 337,1 millions (dépendant de la moyenne du taux USD/€ applicable) atteignent presque les €294 millions prévus des bailleurs, les financements ont effectivement été disponibles. Toutefois, les coûts ont été plus élevés que prévus et donc, le contenu du programme n'a pas été atteint.

1.6.2 Les projets d'infrastructures de transports financés ou en vue de financement par le secteur privé

1.6.2.1 Les projets financés par le secteur privé non minier

1.6.2.1.1 La concession du port à conteneurs et du port sec

La concession de Bolloré du terminal à conteneurs a été attribuée par le gouvernement en mars 2011 après révocation de la concession de GETMA octroyée en 2008 suite à un appel d'offres. Le contrat de Bolloré est conforme à son offre de 2008.

Les investissements du concessionnaire sont en trois phases sur la période 2011-2036 :

- Phase 1) Plan d'Urgence 2011-13. L'objectif est d'opérer 480.000 TUE (conteneurs) par an (115.500 en 2010). Les infrastructures à construire sont l'extension du terminal à conteneurs de 12 ha (vers Novotel) par un quai de 300 m et 13 m à la côte, ramenant le terminal à conteneurs à 18 ha au total. Le quai actuel sera renforcé. En plus une plateforme de stockage de 4 ha est sous construction aux terrains du chemin de fer où six ha de plus seront aménagés par le PAC pour servir de parking pour les camions. D'autres charges sont l'entretien et la rénovation en général.

Le concessionnaire doit aussi établir un port sec sur 30 ha à Kagbelen à 40 km de distance de Conakry, PK 36. 10 ha seront aménagés dans la première phase. Les travaux sur les premiers 5 ha ont commencé. Il est signalé que les terrains à Kagbelen totalisent 140 ha et hébergeront non seulement le port sec mais toute une zone franche industrielle aussi.

Le matériel fourni comprend deux portiques et deux grues qui sont déjà livrées, s'ajoutant aux huit portiques de parc. Le matériel roulant pour le chemin de fer Conakry-Kindia ou pour la partie de ligne éventuellement reconstruite du chemin de fer Conakry-Kankan entre Conakry et PK 36 comprend deux locomotives et 75 wagons. Cette phase est estimée à demander des investissements de 100 millions d'euro mais en réalité sera plutôt de 140 millions d'euro dont 40 millions d'euro pour le matériel.

- Phase 2) La période 2014-2026. L'aménagement des 30 ha à Kagbelen sera finalisé et les infrastructures du port seront améliorées par la finalisation de la construction du quai. Une partie importante en matériel de portiques de quai, locotracteurs (4) et 150 wagons supplémentaires s'y ajoute. Au cours de cette période la capacité de conteneurs sera relevée à 720.000 par an. Les investissements de la phase 2 ramènent le total à €240 millions dès 2011.
- Phase 3) La période 2027-2036. A partir de 2027 un quai supplémentaire sera construit pour aller jusqu'à pouvoir traiter 1 millions de conteneurs par an. Le matériel roulant comporte 10 portiques supplémentaires, 75 wagons et des locotracteurs. Les investissements sont estimés à atteindre €500 millions pour toutes les trois phases.

Le concessionnaire (Gpe Bolloré) paie une redevance au PAC pour le quai ainsi qu'une redevance de surface et de conteneurs en dehors du ticket d'entrée de €1 million.¹⁴⁵

¹⁴⁵ La Libération Economie du 29 juillet 2011, "Bolloré dans le port de Conakry".

Les recettes perçues par le concessionnaire comprennent les tarifs de manutention des conteneurs sur laquelle le Gpe Boloré a monopole, les tarifs de stockage ainsi que les pénalités de stationnement. Boloré est aussi consignataire et comme cela, en concurrence avec les autres consignataires. Suivant cette logique il est nécessaire de conclure un accord avec les autres consignataires. Les tarifs de Boloré sont régulés selon une formule dans son offre et ensuite, sa convention.

Dans les estimations de Boloré une part du trafic malien va passer par Conakry comme axe naturel. Pour cela un chemin de fer sera primordial, à commencer par les premiers 40 km.

L'emprise de trois voies est en place mais des études sont nécessaires notamment pour pouvoir embrancher le chemin de fer au port.

Les points clé : 1) Pour avoir le tirant d'eau nécessaire il faut draguer au long du quai de 300 mètres de large et de 5 km de long, d'une profondeur de 9 mètres à 13,5, un coût de €50-70 millions. Boloré drague une souille seulement. 2) Les 40 km de rail.

1.6.2.1.2 Le Terminal à Conteneurs Terrestres de Dèbélé / Kindia

Un terminal à conteneurs sous douane a été construit à Dèbélé. Les partenaires dans la Société du Terminal de Dèbélé (STD) sont GETMA, CBK, AMA et le Port Autonome de Conakry. Les investissements à ce jour se soldent à USD 1,5 millions.

Selon la brochure¹⁴⁶ le site a une superficie totale de 3,6 ha.. L'Intention est de soulager le trafic routier entre PK36 et Dèbélé après l'établissement de Kagbelen. Etant entendu que le chemin de fer existant est sous-exploité, le déplacement de services douaniers vers Dèbélé, qui pourrait fonctionner comme un port sec, serait non seulement souhaitable mais faisable dans l'immédiat et pourrait servir pratiquement dès maintenant comme soulagement du port.

La phase I comprend 2 ha de surface de stockage pour 300 conteneurs, 1 hangar fermé de 900 m² pour dégroupage de conteneurs, une zone de dépôt de conteneurs vides, des bureaux administratifs. La phase II augmentera la surface de stockage de 2 ha (donc le site sera de plus de 3,6 ha) pour respectivement 900 conteneurs additionnels et un hangar supplémentaire de 1000 m². La capacité de stockage éventuelle sera de 1500 à 2000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds).

1.6.2.2 Les projets financés par le secteur privé minier

Concernant les projets miniers les fiches en Annexe décrivent les points saillants.

Leur statut est assez incertain car rien ne semble être totalement définitif. Il s'agit de :

Fiche 1 : VBG

Fiche 2 : Simfer

Fiche 3 : CBG

¹⁴⁶ Terminal de Conteneurs de Dèbélé

Fiche 4 : Friguia

Fiche 5 : CBK

Fiche 6 : Bellzone

Fiche 7 : PUAS (GAC)

Fiche 8 : SMFG (Euronimba)

Fiche 9 : PUAk

Les projets sont nettement groupés en trois types : 1) mines de bauxite et usines d'alumine existantes (CBG, Friguia, CBK), 2) usines d'alumine nouvelles (PUAS, PUAk) et encore d'autres, et 3) minerai de fer (VBG, Simfer, Bellzone et SMFG).

CBG est la mine la plus vieille et la plus grande. Le port de Kamsar sert pratiquement uniquement cette mine à Sangarédi qui est liée au port par un chemin de fer de 134 km de voies standards. Le port a une capacité de 12-13 millions de tonnes par an de bauxite ainsi que 1 millions de tonnes de produits d'hydrocarbures pour ses propres besoins en plus du cargo général pour la zone. Il est en grandissement pour servir encore d'autres projets en plus d'une extension de CBG elle-même par une usine d'alumine.

L'usine à Friguia et la mine de CBK à Kindia sont connectées au port de Conakry à travers deux chemins de fer de 140 km (écartement métrique) et 117 km (écartement standard).

PUAS utilisera le port de Kamsar (nouvel site pour le PUAS) et planifie une bretelle sur le chemin de fer. La mine et usine seront localisées entre Boké et Sangarédi et la capacité annuelle sera de 3,3 millions de tonnes d'alumine (10 millions de tonnes de bauxite)

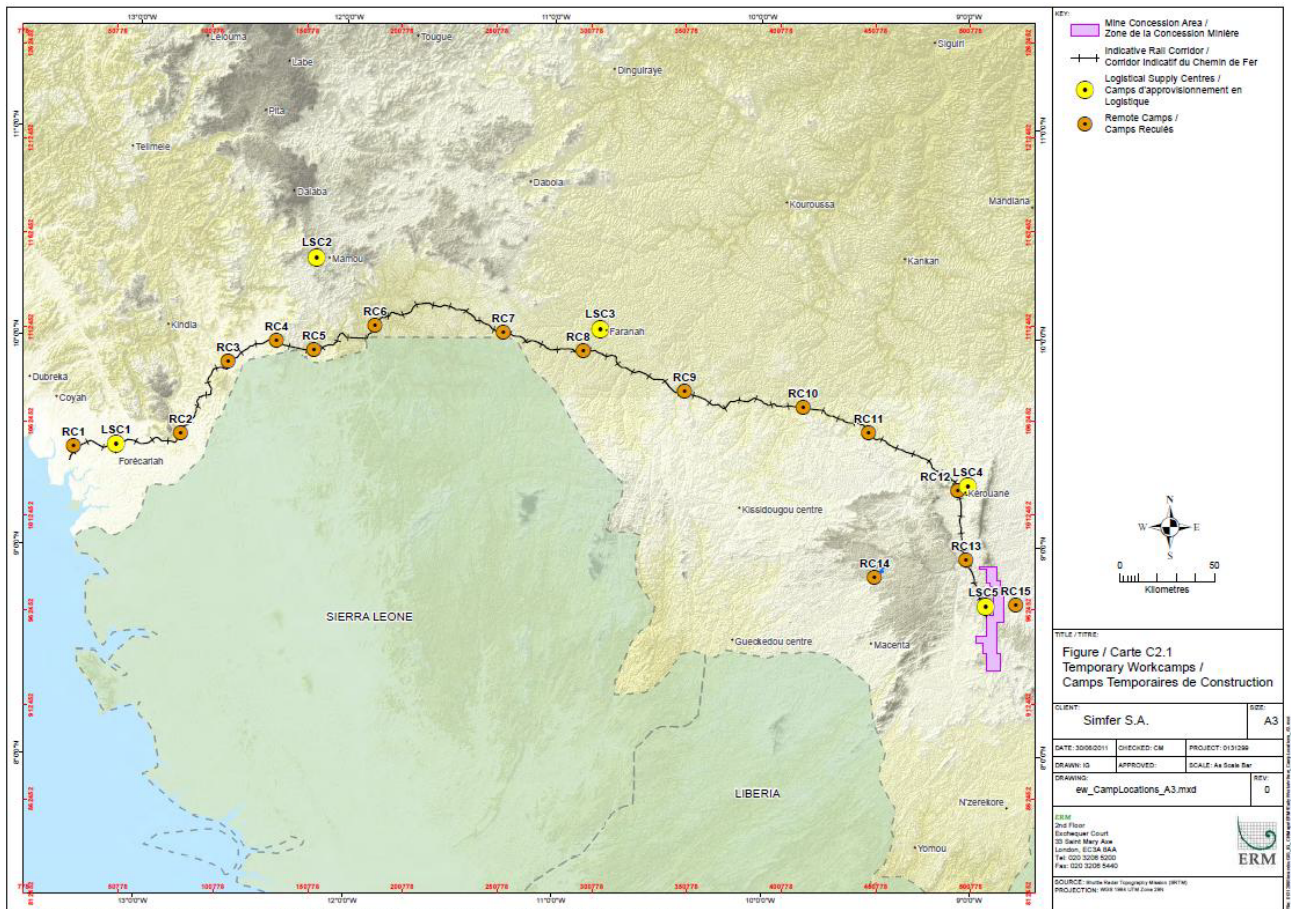
Le site du PUAk est à Kabata, 10 km au nord de Kamsar. Une extension du port est prévue avec un nouveau chenal d'accès. Une bretelle du chemin de fer sera construite. La CBG livrera la bauxite pour une production de 1,67 millions d'alumine au début. Mais la convention manque.

Les « autres » projets d'usine d'alumine sont: Boffa-Telimélé (CPI/China Power Investment Co), Dian-Dian (Rusal à 100% ou Rusal à 51%, China Power & Light à 49%), Boké-Telimélé (CDM-Chine avec la Société Internationale de Développement du Hénan), Dabola-Tougué (SBDT (Iran 51%, Etat guinéen 49%)) et Fria-Kakande (IMD – Lissa Mining). Puisque CBG, PUAk et GAC prévoient aussi de construire des usines d'alumine, il semble que les mines d'approvisionnement de bauxite doivent être développées dans un temps rapide. Tous ces projets sont dans le nord et dans la zone des projets existants. Ils vont tous nécessiter des investissements en infrastructures mais les plans ne sont pas bien définis. SBDT qui date de 1992 avait des plans de construction de chemin de fer, mais le projet n'est pas en réalisation.

AMC (Alliance Mining Commodities) a un projet de bauxite à Koumbia au nord de Sangarédi (vers Gaoul). La concession était obtenue en 2010. Les réserves sont de 1,2 milliards de tonnes.

Les investissements du secteur minerai de fer sont prévus à un niveau presque énorme. Le Simfer à lui seul investira USD 7,35 milliards dans les infrastructures (4 milliards dans le chemin de fer et 3 milliards dans les installations portuaires et USD 350 millions dans les autres structures, par ex. dans la route Beyla-N'Zérékoré de 131

km). Simfer est en train de préparer le déplacement des villages autour de la tracée du chemin de fer. Voir carte ci-après.



Source : Simfer SA. *Projet Simandou. Etude d'impact social et environnemental* ; 17 nov 2011. Fig 1 : Camp d'hébergement temporaire pour la main d'œuvre et centres de soutien logistique (page D-2)

La société Vale était disposée à financer la réfection du chemin de fer Conakry-Kankan et avait mis USD 1 milliard à côté. Mais la société n'a pas voulu financer l'écartement standard demandé par le gouvernement (le chemin de fer colonial était métrique). La disposition de financement était due au fait que la société préfère une voie ferrée croisant Libéria pour ses produits miniers de Zogota et Simandou nord. Les négociations avec le gouvernement sont toujours bloquées.

Bellzone planifie un chemin de fer de 260 km dans le même corridor que Simfer, de Kalila (à Faranah) au port prévu être construit en eau profonde de l'île Matakang. La société a aussi un projet à Yomboeli à une distance de 84 km du port de Konte. Une route est en construction et un agent du MTPT est assigné la surveillance.

Euronimba clairement préfère la tracée d'évacuation à travers Libéria. En premier lieu parce que le port potentiel est plus proche que la côte sud de la Guinée mais deuxièmement parce que le partenaire BHP Billiton, notamment, a aussi des intérêts miniers au Libéria.

Les projets en bas sont décrits en plus de détails dans 9 fiches minières en Annexe 5.

Tableau 4 : Investissements miniers (USD millions)

fich e	Projet	Chemin de fer	Port	Route	Coût infrastructures	Investissements totaux	Commentaires
1	Simandou Nord, VBG	1.000	2.000	300	6.000	11.500	Des problèmes contractuels (vente des actions à Vale)
2	Simandou Sud, Simfer	4.000	3.000	350	7.350	10.000	Etat part. jusqu'à USD 2 milliards
3	CBG	100	200		300	300	Estimations de l'équipe
4	Friguia						RAS
5	CBK						RAS
6	Bellzone/ GDC	3.000	4.000	1.000	8.000	10.000	
7	PUAS/ GAC	100	100	200	400	4.500	Projet mis en cause
8	SMFG/ Euronimba			100		3.400	
9	PUAK/ Alcoa/ RTA		100	50	150	1.500	Estimations de l'équipe
10	Autres : Boffa-Telimélé, Dian-Dian, Boké-Teliméle, Dabola-Tougué et Fria-Kakande	200	400	500	1100	<17.500	Alufer n'est pas inclus

Les chiffres sont très incertains et pour cela ils ne sont pas additionnés. Mais l'on peut facilement supposer des investissements dans l'ordre de USD 20 milliards dans les infrastructures (ports, chemins de fer, routes) si une bonne partie des projets sont réalisés. Pour les routes jusqu'à USD 2.5 milliards seraient investis dont une partie des routes fait partie des routes classées. Les investissements dans les chemins de fer pourraient atteindre USD 8,4 milliards et les ports USD 9,8 milliards

Le gouvernement a décidé de prendre participation dans le port et le chemin de fer de Simfer jusqu'à 51%. En prenant en compte la valeur des 15% des actions qui seront transférées à l'Etat, il lui reste encore environ USD 2 milliards pour boucler le financement. Il a droit à ce faire car le code stipule que l'Etat peut acheter autres 20% des actions des consortiums miniers au cours du temps. Dans ce cas, évidemment, la contribution des autres actionnaires sera diminuée en proportion.

1.7 Les besoins en appuis institutionnels

1.7.1 Les insuffisances identifiées de la capacité institutionnelle de l'administration du secteur

1.7.1.1 Les insuffisances générales de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'ensemble de l'administration du secteur

La réforme administrative des années 1980, la plus profonde qui a eu lieu ces dernières décennies, a mis en avant un principe de base, celui de développer une « administration de développement » auprès du Chef du département, le Ministre, sous la direction et l'animation d'un secrétaire général, ce dernier assurant la continuité de l'administration, au gré des remaniements de gouvernement.

L'application dudit principe s'est traduite pour l'administration du secteur en une approche de l'allègement de l'administration centrale, de l'administration d'opération assurant le service public au quotidien à l'endroit des usagers de l'administration du secteur. L'administration centrale trop discrète jusque-là par ces opérations, pourrait dorénavant se recentrer et se consacrer pleinement aux fonctions régaliennes supérieures de développement. C'est ainsi qu'ont été créées l'ANA, la SOGEAC, la SOMCAG, l'ANAM, le CADA et renforcé l'autonomie du Port transformé en société le PAC.

Le principe n'a pu être totalement appliqué à l'administration centrale des routes. Celle-ci a simplement fait l'objet d'un désengagement des travaux routiers (elle a été, bien entendu, réorganisée). Il était bien envisagé la création d'une agence autonome de conservation et d'entretien du réseau routier, en binôme avec la création du Fonds d'Entretien Routier qui a été dans la même période. La faisabilité financière de l'agence n'était pas acquise du fait de l'insuffisance de développement du fonds routier, et du fait aussi d'autres priorités de l'administration du secteur qu'on ne pouvait attarder sur la création de l'agence (urgence de réhabilitation du réseau routier).

Les administrations centrales ont été organisées (en structures), en fonction des missions et attributions qui leur sont confiées pour leur contribution à la réalisation des missions du département ministériel dont elles font partie. Chaque structure avait ses attributions contributives et l'ensemble des structures couvraient par leurs attributions contributives l'ensemble des attributions de l'administration dont elles sont parties. Chaque structure a ainsi charge d'une partie des tâches, parmi l'ensemble des tâches définies pour la réalisation des fonctions et des missions de l'administration concernée.

Au niveau de chaque structure, l'organisation a été approfondie et est allée jusqu' à la définition des postes avec la définition de la contribution aux tâches dont a charge la structure, avec la formulation de ces tâches, avec aussi le profil de l'attributaire du poste, exigé par le poste, pour ses compétences à réaliser ces tâches. Ainsi, au niveau de la structure, le travail relevant de la structure de par ses attributions, est réalisé d'une façon contributive au niveau de chacun de ses postes, l'attributaire de chaque poste connaissant les tâches qu'il doit réaliser pour sa contribution.

Cette organisation en grappe, du poste de l'agent d'exécution au poste de directeur de l'administration, en passant par les postes d'encadrement intermédiaire, permet en partageant le travail entre les postes (définition de tâches de chaque poste) de réaliser en final les charges et les missions attribués à la direction. Cela relève du

fonctionnement normal d'une organisation, donc d'une administration qui est organisée pour réaliser ses missions et/ou attributions.

➤ *Des insuffisances dans l'organisation et le mode de fonctionnement des administrations.*

Des textes (arrêtés) récents ont été pris pour préciser les attributions des directions et les réorganiser (textes organiques). Des textes de cadre organique de ces directions ont été aussi pris (ou en cours, (textes interministériels¹⁴⁷). Le cadre organique liste les postes et fixe les effectifs. La problématique est que les postes listés ne semblent pas avoir fait l'objet d'établissement de fiches de poste avec un emboîtement hiérarchisé en grappe de tous ces postes. La direction ne fait pas du coup l'objet d'une organisation détaillée, avec la définition de l'ensemble des fonctions qui contribuent à la réalisation de ses charges (attributions faisant office de cahier des charges) et de ses missions, avec la définition des activités concourant à la réalisation de chaque fonction, et avec la définition des tâches concourant à la réalisation de chaque activité, et enfin avec la répartition des tâches entre les postes circonscrits.

Toutes ces tâches, activités, fonctions, devraient aussi être articulés par des procédures (manuels de procédures) qui ne peuvent être élaborés sans l'organisation en question ci-dessus ;

Le fonctionnement de ces administrations n'est donc pas formellement ordonné. Les agents, à chacun de leur poste, ont du mal à se positionner dans les travaux de leur direction. Le partage des tâches est souvent fait au coup par coup, suivant les dossiers à traiter. Et les activités à réaliser, leur processus avec le partage des tâches, sont rarement préétablis (plan de travail annuel précis), chacun à son poste sachant ce qu'il a à faire et abordant son travail spontanément avec de l'initiative.

Il est urgent de normaliser le fonctionnement de chaque direction et de faire contribuer pleinement chaque agent à la réalisation des activités de sa direction selon des tâches qui lui sont attribuées, pas au jour le jour, mais d'une façon formelle préétabli par les textes et les procédures.

Chaque direction devrait, en sus de la mise à niveau de son organisation structurelle, s'établir des projets de services, sorte de plans d'entreprise, sur une période de trois à cinq ans, renouvelables à terme, se doter chaque année d'un plan de travail annuel avec des objectifs et des résultats annuels, de lettres d'objectifs pour chaque structure, et pour chaque responsable et agent, avec un suivi-évaluation.

Les services horizontaux d'appui, les divisions des Ressources Humaines et des Affaires Financières doivent former un comité avec les directions nationales sur la préparation de budgets pluriannuels/budgets programmes dans le contexte du Cadre de Dépenses à Moyen Terme (CDMT) sectoriel qui fera partie du CDMT mis en place au niveau global des structures ministérielles. Il est primordial que tout le ministère ait une perception des actions de renforcement institutionnel à mettre en œuvre et de leur logique. Cette observation porte sur le MT aussi.

¹⁴⁷ Ministre concerné, Ministre en charge de la fonction publique et Ministre en charge des finances publiques ;

➤ *Des insuffisances des moyens*

Les moyens de travail sont insuffisants, les budgets de fonctionnement généralement hors de la portée des agents et trop bas. Toutefois, le bâtiment du METPT étant en réfection, il est difficile de prédire comment les facilités se présenteront. Les conditions physiques du MT sont acceptables mais notamment les cadres à un niveau modeste ont des conditions défectueuses.

➤ *Des insuffisances dans le respect de la hiérarchie des normes du droit (Loi, Décret, Arrêté)*

La hiérarchie des normes du droit n'est pas toujours respectée (Loi, Décret, Arrêté). Certains arrêtés ministériels ont été pris, pas toujours en cohérence avec le contenu des normes supérieures, et quelques fois en ignorant même ces normes supérieures.

Une revue des arrêtés pris devrait être faite pour s'assurer d'une conformité et d'une cohérence avec les textes supérieurs (décrets, ordonnances, lois) qui couvrent le domaine concerné.

Des sanctions pénales sont énoncées dans des arrêtés alors qu'elles ne peuvent relever que du Code Pénal ; elles ne peuvent être prononcées que par la Loi.

Il est urgent de faire une revue des textes pris dans le secteur, pour leur donner une cohérence dans le respect de la hiérarchie des normes du droit.

1.7.1.2 Les insuffisances de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'administration de planification et de programmation

➤ *Au METPT*

Au travers des textes organiques des différentes directions du METPT et du BESD, de même qu'au travers de la pratique, le positionnement et le rôle du BESD dans l'exécution des fonctions de planification et de programmation du développement du sous-secteur routier présentent une insuffisance de délimitation.

Tantôt, il est compris que le BESD a charge de la totalité de ces fonctions, tantôt il est compris qu'elles sont partagées avec les directions techniques. Par exemple, lorsque le BESD gère l'exécution des études de faisabilité des projets, cela veut dire qu'il initie les projets et qu'il conduit à son niveau la planification/programmation économique et la programmation budgétaire des projets.

A priori, le BESD devrait impulser, animer, coordonner, arbitrer, et consolider l'exécution de la fonction de planification/programmation au sein du METPT. Il est positionné pour cela auprès du Secrétaire Général du Ministère et assure le relais de l'animation et de la coordination du SG dans ce domaine.

Par exemple, dans cette position et ce rôle, le BESD aurait dû veiller au suivi et au respect du PNT et PSR et en assurer le suivi-évaluation de la mise en œuvre.

La position et le rôle du BESD ne sont pas non plus nettement établis pour ce qui concerne la fonction de suivi-évaluation des projets et des programmes.

Ils ne le sont pas non plus dans la réalisation des missions statistiques du METPT

Une revue des textes organiques semble nécessaire pour réajuster l'exécution de ces fonctions au sein du METPT et distribuer les rôles et tâches entre les différentes entités.

Il est également nécessaire de définir les systèmes attachés à ces missions et fonctions, et leur process, et établir des manuels de procédures précisant les procédures de réalisation de ces fonctions avec les acteurs et leurs tâches respectifs dans chaque process.

Il est recommandé de responsabiliser les directions techniques sur les fonctions citées ci-dessus, sous l'animation et la coordination du BESD. On devrait développer au sein de ces directions des services chargés de ces fonctions.

Ceci, d'autant plus, qu'à terme, les opérations tels que la mise en œuvre des projets, devraient être confiées à une agence routière autonome, bras opérationnel de l'administration routière. Les administrations centrales seraient recentrées sur les fonctions régaliennes supérieures de développement.

Par ailleurs, il est relevé que les attributions du BESD s'étendent aux infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Cela entre en conflits d'attributions avec les administrations et organismes en charge de ces modes de transports (administrations du MDT et entités autonomes sous sa tutelle). Il conviendrait de lever ces conflits.

☞ Au MDT

Comme dans le cas du BESD - TP, le BEP-T au MDT devrait impulser, animer, coordonner, arbitrer, et consolider l'exécution de la fonction de planification/programmation au sein du MDT. La plupart des observations faites pour le BESD valent pour le BEP.

Ce Bureau devrait avoir en particulier la charge de la coordination des modes de transports. Cela implique une coordination des investissements en infrastructures modales pour éviter des gaspillages en infrastructures à la collectivité nationale et aux collectivités locales. Aussi est ce indiqué qu'il ait la charge de l'élaboration des PNT. De même qu'il devrait être chargé du développement de l'intermodalité (schéma d'équipement en plateformes intermodales, et mise en oeuvre) et des plateformes logistiques intermodales.

1.7.1.3 Les insuffisances de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'administration du sous-secteur routier

Les insuffisances de la capacité institutionnelle identifiées au niveau de l'administration du sous-secteur routier, se situent :

- Au niveau de la classification routière administrative et des attributions de maîtrise d'ouvrage;
- Au niveau des domaines de compétences des administrations;
- Au niveau de la fonction « exploitation des réseaux routiers »;
- Au niveau des rapports avec les investisseurs miniers, et de la préservation de l'intégrité de la maîtrise d'ouvrage du METPT sur les routes ;

- Au niveau de la gestion des projets routiers ;
- Au niveau de la gestion des opérations d'entretien routier,
- Au niveau du système d'information de gestion routière (SIGR) et de la programmation des opérations de l'entretien routier ;
- Au niveau du mécanisme de financement de l'entretien routier (FER-II) ;
- Au niveau de la gestion économique de l'industrie des travaux routiers (entreprises et bureaux d'engineering) , des PME plus particulièrement ;
- Au niveau du développement de la cartographie d'appui au développement des réseaux routiers.

☞ *Au niveau de la classification routière administrative et des attributions de maîtrise d'ouvrage (insuffisance de lisibilité)*

Le Décret 2003/ 016 a actualisé en 2003 la classification des routes et les attributions de maîtrise d'ouvrage. Depuis plusieurs textes de même hiérarchie lui ont succédé et ont affaibli la lisibilité des attributions de maîtrise d'ouvrage.

Par ailleurs la classification routière du Décret, devrait être révisée et complétée. En effet celle - ci est administrative et non technique, pour désigner la collectivité compétente sur une route (ou maître d'ouvrage), et non l'état d'évolution technique ou de développement de la route.

Ainsi les voies urbaines sont classées par le Décret 016 suivant leur largeur ; elles devraient être plutôt classées selon leur fonction pour désigner le maître d'ouvrage en s'y référant.

Enfin les routes non classées devraient être définie dans leur composition et en désigner aussi les maîtres d'ouvrage selon la fonction attribuée à la route (agricole, forestière, minière, etc..).

Il conviendrait aussi au niveau de cette actualisation, donner une définition de la « piste rurale » ; sa définition est-elle fonctionnelle ou technique ? à notre sens elle est plus technique ; elle désigne un niveau d'évolution de l'aménagement technique d'une route ; ainsi une RN (classification fonctionnelle et administrative) peut être encore à l'état d'aménagement technique d'une piste rurale.

Il faudrait aussi préciser de quelle classe relève un contournement de ville ou une grande rocade contournant une agglomération. Il y a certes des rocades urbaines, lesquels contournent des couronnes urbaines successives avec le centre comme cœur de ces couronnes, le centre-ville, et les grandes rocades contournant l'agglomération. Il faudrait distinguer les deux. La première est une rocade urbaine, que l'on peut classer comme VUP, la seconde est une section de la route interurbaine qui contourne l'agglomération (essentiellement des RN).

De plus, afin d'éviter la fréquence des conflits de compétence, il faudrait s'atteler à dresser le répertoire des réseaux par classe et attribuer un code identifiant à chaque route.

➤ *Au niveau des domaines de compétences des administrations*

Les attributions de la Direction Nationale des Infrastructures (DNI) comme celles du BESD s'étendent aux infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Comme expliqué plus haut, il conviendrait de lever ce conflit d'attribution avec les administrations et organismes ayant ces infrastructures dans leur espace de compétences. Les compétences de la DNI et du BESD devraient être recentrés sur les infrastructures routières.

Pour éviter des confusions liées à la dénomination, il est indiqué de renommer la DNI. Les dénominations Direction Nationale des Routes (DNR) ou Direction Nationale des Infrastructures Routières (DNIR) seraient plus explicites ; la première dénomination est recommandée.

La fonction « exploitation des réseaux routiers » est oubliée dans les attributions des administrations du METPE. Cette fonction est habituellement rapprochée de celle de l'entretien routier. Il est recommandé d'y remédier.

Les attributions de la DNVU comme celles de la DNRPC ne couvrent pas l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de transfert de compétences aux collectivités locales, respectivement pour les voies urbaines et pour les RPC, comme prévu par le Code des Collectivités Locales, missions pourtant dévolues aux METPT. Il conviendrait d'y remédier.

➤ *Au niveau de la fonction « exploitation des réseaux routiers »*

Cette fonction semble être oubliée dans les attributions de l'administration routière. Il conviendrait d'étudier cette problématique et déterminer si cette fonction est partagée avec l'administration des transports routiers ou totalement prise en charge par l'administration des routes.

Elle est habituellement associée à celle de l'entretien routier, et il est souvent rencontré des directions nationales d'exploitation et d'entretien routier (DNEER). Il peut être créée aussi spécifiquement une direction en charge de la circulation routière lorsque les problèmes posés par celle-ci sont fréquents et importants nécessitant de s'y focaliser avec les moyens requis.

La protection du réseau (contre les agressions des charges lourdes, et autres agressions) fait partie de cette fonction.

Le contrôle des surcharges, aujourd'hui à l'échelle expérimental, devrait être déployé sur l'ensemble du réseau, avec applications effectives des sanctions). Le mode de gestion des postes de contrôle devrait être étudié et mis en place.

➤ *Au niveau des rapports avec les investisseurs miniers, et de la préservation de l'intégrité de la maîtrise d'ouvrage du METPT sur les routes*

Les activités du secteur minier ont pris une certaine accélération ces dernières années. En plus des exploitations minières existantes qui étendent leur capacité et la nature de leurs activités dans les filières, des projets miniers importants sont en cours de préparation ou de mise en œuvre (voir § 1.6.2.2). Les compagnies minières qui préparent ou mettent en œuvre ces projets ont pour chaque projet, élaboré des plans logistiques pour le déploiement de leur projet, pour lesquelles elles sollicitent l'accord des autorités. Ces plans logistiques intègrent l'aménagement et la construction

d'infrastructures de transports, à savoir des routes, des chemins de fer, et des aéroports, d'envergure pour certaines telles la route Bayla-Nzérékoré (150 km) ou le Chemin de Fer Simandou – île Kaback (650 km).

Jusqu'ici, il y a eu une tendance à doter ces infrastructures d'un statut d'exception, les considérant comme des infrastructures minières, et les réservant exclusivement aux transports des produits miniers et aux intrants des activités minières. Une nouvelle stratégie se dessine de plus en plus, celle de l'intégration de ces infrastructures, utilisées par les compagnies minières¹⁴⁸ pour leurs transports, dans le système intégré et coordonné d'infrastructures de transports du pays, sous la responsabilité du département en charge de l'infrastructure modale concernée, en l'occurrence ici du METPT pour la route, lequel s'en réapproprie la maîtrise d'ouvrage, dans le respect de ses prérogatives. Cette stratégie est vivement recommandée.

La problématique de base posée est de concilier les intérêts et obligations de chacune des parties, l'intérêt de la compagnie minière et la responsabilité du METPT sur le développement du réseau routier du pays. Cela nécessite l'établissement d'un contrat adéquat entre la compagnie minière et le METPT (représentant l'Etat).

Le METPT doit rester le maître d'ouvrage de la route concernée. Aussi bien la conception et la construction de la route, que son entretien, doivent se faire suivant les besoins et exigences techniques exprimés par le METPT. La gestion du financement ferait bien entendu partie intégrante des dispositions du contrat.

Il faut pour cela une force de négociation pour laquelle le METPT ne dispose pas obligatoirement de compétences en RH. Un appui institutionnel (urgent) permettrait dans les premiers temps compenser.

Par ailleurs, il faudrait que le METPT, responsable des infrastructures routières, fasse valoir, que les trafics routiers générés par les activités minières sur ses routes, induisent une usure de ces routes, et qu'il faut que les compagnies minières en compensent financièrement le coût induit pour l'Etat.

Une étude devrait estimer ces trafics et les coûts d'infrastructures induits pour l'Etat, afin de soutenir la demande de compensation financière à formuler à ces compagnies.

Comme cela se pratique dans d'autres pays, il est suggéré de mettre à l'étude la création d'un fonds minier d'entretien routier, alimenté par des contributions financières des compagnies minières.

☛ *Au niveau de la gestion des projets routiers*

Au niveau de la maîtrise d'ouvrage des routes, c'est-à-dire de l'administration routière, le système de gestion des projets s'organise suivant la chaîne :

« Initiation du projet (idée de projet) – identification du projet – planification/programmation économique du projet – programmation budgétaire (ou financière) du projet – réalisation du projet – achèvement et clôture du projet ».

L'idée de projet est tirée du schéma directeur du réseau routier concerné, ou s'il en existe un, du PNT (pour le réseau des routes nationales). La planification/programmation économique du projet résulte de son étude de

¹⁴⁸ Initiées par elles pour leurs besoins, construites pour satisfaire leur demande, et dont le financement est en grande partie ou totalement assurées par elles.

pré faisabilité, laquelle donne grossièrement sa date optimale de réalisation, donc permet de le prévoir pour le plan quinquennal indiqué. Pour les routes nationales, cet exercice est fait dans le PNT lequel donne une programmation quinquennale indicative pour la réalisation des projets. Dans ce dernier cas, et en toute logique, l'étude de faisabilité du projet devrait confirmer les dates de programmation indicatives PNT du projet.

La programmation budgétaire du projet pour sa réalisation, est son inscription en réalisation au PIP triennal glissant. Elle est attachée aux résultats de l'étude de faisabilité du projet.

Il est à noter que l'étude APD/DAO est une étude composant l'étude de préparation de la réalisation du projet, laquelle est associée à la réalisation du projet. De ce fait, et étant donné son coût, il est recommandé de ne pas la réaliser isolément, comme il est souvent le cas actuellement au METPT, mais bien l'associée à la réalisation du projet. Elle ne doit pas être inscrite au PIP isolément mais bien dans l'enveloppe de réalisation du projet.

Tout ce système de gestion du chaînon « initiation-identification – programmation économique en réalisation – programmation budgétaire en réalisation » n'est pas explicitement et clairement organisé au sein de l'administration routière.

Il est encore plus vrai pour les réseaux de voiries urbaines et les réseaux de routes préfectorales et communautaires. Les deux directions concernées sont de création récente au METPT et les fonctions couvrant le chaînon ci-dessus ne sont pas encore mises en place au niveau des structures.

Il est le cas aussi du système de gestion de la réalisation du projet. Au sein de la DNI comme de la DNVU et la DNRPC, il est relevé des structures chargées du « suivi et du contrôle » des travaux de réalisation des projets. Cette fonction est normalement assurée par le bureau de suivi et de contrôle des travaux qui est le maître d'œuvre de réalisation mandaté par le maître d'ouvrage (le ministère) à cet effet.

Il est recommandé de faire une revue du mode de gestion de la réalisation des projets, de définir le rôle de chacun des partenaires (contractuels) à la réalisation du projet et les rapports entre le maître d'ouvrage et ces acteurs, ainsi que les rapports entre les partenaires.

Plus particulièrement au niveau du maître d'ouvrage il est indiqué de mettre en place des unités de gestion de réalisation de projets (UGRP) sous l'autorité d'un Chef de Projet (CP) qui aura charge des fonctions et tâches relevant de la gestion côté maître d'ouvrage de la gestion du projet. Une UGRP peut avoir à gérer plus d'un projet. Ces UGRP seraient placés sous l'autorité hiérarchique d'une Division de Réalisation des Projets (DRP)¹⁴⁹.

Enfin, il est indiqué de généraliser l'externalisation de la maîtrise d'œuvre (y compris pour les opérations d'entretien routier) ; pour cela il est recommandé d'élaborer et d'adopter une Loi portant sur la maîtrise d'ouvrage et sur la maîtrise d'œuvre (Loi MOA-MOE), habituellement appelée Loi MOP (Loi sur la maîtrise d'ouvrage publique).

Une bonne organisation de la gestion de la réalisation des projets permet d'améliorer la capacité d'absorption administrative des projets.

¹⁴⁹ Accompagnant une Division de la Programmation des Projets

Un autre système devrait aussi être développé et mis en place, celui du suivi-évaluation :

« Suivi-évaluation de la réalisation du projet, évaluation en achèvement du projet et post évaluation du projet ».

Ces systèmes, avec leurs procédures, ne sont pas encore définis et mis en place dans l'administration des projets au sein du METPE.

☞ *Au niveau de la gestion des opérations d'entretien routier*

Les observations émises ci-dessus pour la gestion de la réalisation des projets au niveau du maître d'ouvrage s'étendent à la gestion de la réalisation des opérations d'entretien routier au niveau du maître d'ouvrage.

Il y est aussi noté une Division Suivi et Contrôle des Travaux d'Entretien Routier. Cette fonction relève du maître d'œuvre recruté et mandaté par le maître d'ouvrage. Il est recommandé là aussi de monter des « Unités de Gestion de Réalisation d'Opérations d'Entretien Routier » (UGROER) placées directement sous l'autorité d'une « Division de Réalisation des Opérations d'Entretien Routier » (DROER), et de placer à la tête de chaque unité, un Chef d'Opérations. Une UGROER peut gérer plusieurs opérations.

☞ *Au niveau du système d'information de gestion routière (SIGR) et de la programmation des opérations de l'entretien routier*

Au niveau de l'entretien routier, il a été conçu et mis en place un système d'information de gestion routière auquel est associé un système de programmation de l'entretien routier. Ces systèmes ont été mis en place et rendu opérationnels avec l'aide d'une assistance technique fournie par l'UE. Ces systèmes sont d'un bon niveau de performances. Ils sont développés parallèlement au développement du FER de deuxième génération, qui fait l'objet aussi du même appui institutionnel de l'UE.

Cet appui institutionnel arrive à échéance cette année (2012) ; il est assuré depuis 2009. Cet appui est fait avec la permanente préoccupation d'une bonne internalisation et d'une pérennisation des systèmes mis en place. Ces systèmes sont complètement gérés et exploités par le personnel de l'administration avec l'appui et la formation de l'assistance technique. Le FER est intégré dans le financement du fonctionnement des deux systèmes, principalement pour la collecte des données et la tenue de la BDR, ainsi que pour le fonctionnement des services en charge de la gestion et de l'exploitation des deux systèmes.

L'inconnu est, le système est-il suffisamment mûr et ancré, et solidement structuré, pour qu'il survive à l'arrêt de l'appui institutionnel ? L'expérience vécue par ailleurs est suffisamment édifiante. Le risque existe bien de voir cet acquis se perdre avec le temps, sans le placer dans le cadre institutionnel requis, pour sa pérennité. La présence encore quelques années, d'un appui institutionnel sous une forme allégée et d'appoint, permettrait de maintenir et de consolider le système. Dans le même temps, il conviendrait d'étudier le cadre institutionnel adéquat pour permettre sa pérennité sans assistance technique.

Par ailleurs, les mêmes systèmes pour les VU et les RPC, ne semblent pas avoir été conçus et mis en place. Il n'y a pas pour l'instant de système de suivi de l'état des routes préfectorales, des routes communautaires et des voies urbaines, encore moins de système de programmation de l'entretien sur ces routes et voies. La BDR ne

concerne que le réseau des RN. La Direction de l'Entretien Routier devrait, en collaboration avec les deux directions DNRPC et DNVU, mener une action dans ce domaine.

En particulier, devraient être élaborées des stratégies d'entretien pour chacun de ces réseaux.

Dans le cadre du PNIR2 révisé, il est prévu une composante conception et mise en place d'une banque de données sur les RPC. Il faudrait peut-être veiller à ce niveau à la prise en compte du suivi de l'état des RPC et de la programmation de leur entretien.

☛ *Au niveau du mécanisme de financement de l'entretien routier (FER-II)*

Le FER se consolide progressivement comme FER de seconde génération. La problématique actuelle de ce mécanisme de financement, est que les ressources mobilisées et celles mobilisables à court, voir à moyen terme, restent insuffisantes. L'augmentation de la RER ne peut se faire facilement sans tenir compte de sa capacité d'absorption par les usagers de la route, et le rejet social qu'elle peut provoquer. Cette augmentation ne peut se faire que progressivement en tenant compte de son acceptation par l'environnement. Il faudrait rechercher d'autres sources de mobilisation de ressources (taxe à l'essieu, pénalisation de la surcharge, péage routier, etc..). Il faudrait mieux sécuriser aussi le produit de la RER, en confirmant son statut de redevance et en la distinguant de la fiscalité des produits pétroliers. Enfin aucun mécanisme d'audit du recouvrement de la RER n'est mis en place pour l'instant (l'assiette de la RER est-elle complètement contrôlée par le FER et bien couverte par le recouvrement de la RER?). Il n'est pas non plus mis en place de mécanisme d'audit (pour le compte de la tutelle financière) de l'éligibilité au FER des activités financées par le FER. Il est vivement recommandé de mettre en place ces deux mécanismes d'audit.

Par ailleurs, il est récemment mis en place une clé de répartition (en % des ressources) des ressources du FER entre les différentes activités éligibles au FER. En particulier, des clés sont attribuées à l'entretien de chaque réseau routier. Il n'est pas explicité sur quelle base rationnelle est définie la clé. Il est recommandé d'étudier l'idée d'une répartition par réseau en fonction de l'usage du réseau (trafics sur le réseau).

Enfin une étude de projection sur dix ans des besoins financiers de l'entretien routier (courant et périodique) et des possibilités de mobilisation de ressources par le FER sur la même période est requise. Elle permettra de piloter l'action dans le domaine de la mobilisation des ressources pour l'entretien routier (pour une bonne préservation des routes remises à niveau). Elle permettra une programmation des éventuelles subventions de l'Etat au FER, voir des éventuelles contributions financières des partenaires au développement.

☛ *Au niveau de la gestion économique de l'industrie des travaux routiers (entreprises et bureaux d'engineering), des PME plus particulièrement*

La gestion économique de l'industrie des travaux publics consiste à maîtriser, pour cette industrie, l'état structurel, l'organisation de la profession, la situation financière, les capacités de gestion, l'adéquation offre et demande d'emplois, les modes opérationnels (équipements propres, location, mise en commun d'équipement, personnels permanents et dans quelles catégories d'emplois, personnels temporels,..),

la qualification technique, le respect des délais et des prix, la qualité des prestations, ainsi que les facteurs jouant sur ces différents états.

Le suivi et la maîtrise de ces états et de leur évolution rapprochés des visions de la stratégie du Gouvernement pour la branche, permet de prendre des initiatives de régulation.

Il faudrait donc disposer d'une stratégie de développement de cette branche industrielle et d'un système d'information de suivi des états de la branche. Cela permet au Ministère d'initier la définition de mesures d'impulsion ou de régulation pour influencer l'évolution des états de la branche vers les objectifs stratégiques.

Des actions de formation continue technique et de gestion des responsables et personnels de cette branche, le développement de l'offre en formation initiale dans les métiers de la branche, sont parmi les actions à envisager pour ce secteur de production.

Des personnels des PME du secteur ont été associés à la formation de mise à niveau opérationnelle dispensée dans le cadre de l'appui institutionnel fourni par l'UE au METPE.

Ces formations pourraient à l'avenir être définies et entreprises en associant les groupements professionnels du secteur, les centres de formation technique, les centres de formation au management, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), la Chambre de l'Artisanat.

Pourraient aussi être animées des initiatives de création de coopératives, de groupement d'intérêt économiques (GIE) pour mettre en commun des moyens matériels, pour mettre en commun des moyens de gestion comptable et financière, de partenariat et groupements d'entreprises pour répondre à des appels d'offre, etc... Cette animation peut être entreprise par le METPT en collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (la CCI), la Chambre de l'Artisanat, les groupements professionnels.-.

Une autre action couramment rencontrée est la mise en place d'un « Centre d'Assistance et de Gestion d'Entreprise des TP ». Les entreprises pourraient y adhérer pour des assistances à la gestion et pour faire tenir leurs comptes ; elles peuvent profiter avec cette adhésion à des rabais d'impôts.

Le METPT s'est doté en mai 2011¹⁵⁰ d'un service rattaché (rang de DN) dédié à la promotion et au développement des entreprises routières ; il est dénommée « Centre d'Appui et de Suivi des Entreprises Routières » (le CASER).

Il est chargé de concevoir, d'élaborer et de mettre en œuvre des projets et programmes visant la promotion et le développement des entreprises routières.

<p>Le centre a été créé suite aux constats de certaines insuffisances des entreprises depuis le désengagement de l'état (1988). Il y avait plus de 800 entreprises à l'époque. Pour manque de matériel, de capacité de répondre aux appels d'offres et de gérer un marché et puisqu'elles n'ont pas non plus bénéficié de l'appui nécessaire, beaucoup d'entreprises sont disparues. A l'heure actuelle on trouve peut-être 300 entreprises mais seulement 17-18 qui se partagent les marchés. Deux entreprises nationales sont assez larges et pleinement équipées. La situation est lamentable au vu du fait qu'il y a pleinement de travaux, par ex. dans la voirie urbaine.</p>

¹⁵⁰ Décret 2011/102

Le CASER dispose d'une banque de données et fiches sur les entreprises et a fait des fiches sur le matériel à partir de ces informations. Sur cette base il a classifié 64 entreprises.

Des essais sont faits dans la location-vente du matériel et une somme est disponible pour l'appuyer (GNF 1,7 milliard qui reste du projet FED appuyant le FER), mais cette modalité n'est pas adaptée aux problèmes du pays. Par ex. JICA avait donné du matériel mais les systèmes de gestion et de financement manquent.

Les entreprises doivent pouvoir donner GNF 50 millions en cautionnement au minimum et payer GNF 3 millions à peu près en location par jour d'un tracteur. Mais la plupart des entreprises n'ont pas de relations bancaires stables et ne peuvent pas soumissionner aux appels d'offres étoffés demandant de l'équipement. Restent le cantonnement et de petits travaux d'entretien.

Parmi les charges du CASER est « la mise en place et la gestion par les banques ou tout autre organisme spécialisé, d'un fond de garantie ou de cautionnement des marchés publics. »

CePEPE Bénin. Une inspiration pourrait être tirée d'une structure similaire mais complètement hors des structures du gouvernement central, à savoir le CePEPE (Centre de Promotion et d'Encadrement des Petites et Moyennes Entreprises) au Bénin qui a une longue expérience dans un tel appui aux entreprises émergentes notamment celles participant dans les marchés publics. Il a créé un fonds de garantie qui assiste dans le cautionnement des marchés publics et assure l'encadrement, le conseil et le suivi des projets BTP. Les domaines de prestation du CePEPE d'intérêt particulier sont: a) L'appui, notamment dans la forme d'encadrement, aux entreprises BTP ; b) l'appui aux autres PME qui cherchent à s'établir à travers les études, le conseil et le suivi ; c) le fonds de garantie, FONAGA ; d) la formation, notamment d'entrepreneurs. Le FONAGA est un fonds de statut particulier mais géré par CePEPE. Les types de caution pour les BTP sont : a) la caution de soumission couvrant 2-3% du montant du marché pour la durée de la période de validité, b) la caution d'avance de démarrage: normalement 30% du marché. Le prestataire s'adresse au CePEPE avec le contrat et paie les frais de cautionnement à la réception de la caution - la caution ayant une durée de 3 mois à partir de ce moment, c) la caution de bonne exécution ou définitive jusqu'à la réception provisoire pour 5% du marché, d) la caution de facilité de caisse au cas où l'intéressé a gagné un marché mais n'est pas payé à temps ou encoure un problème de trésorerie, e) la caution de retenue de garantie. Souvent une retenue de garantie pour 10% de la garantie de bonne exécution est requise après la réception provisoire, libérée après la réception définitive et le CePEPE peut aider à diminuer le fardeau, f) La facilité pour faciliter le cautionnement. Il s'agit des cas où le maître d'ouvrage (ou la source de financement) n'accepte pas la caution du FONAGA. Au lieu de cela le FONAGA garantit la banque qui donne la caution, g) Le FONAGA a un compte bancaire pour les BTP. Il peut domicilier un marché en souffrance sur le compte. Un titre foncier et/ou caution solidaire sont souvent requis par FONAGA pour les BTP. Le FONAGA charge 1,5% du cautionnement/garantie par an et paie le CePEPE une somme fixe annuelle pour sa gestion.

Afin de pouvoir effectivement les aider à participer aux marchés, négocier les contrats et gérer leurs contrats (planification, gestion d'équipements, gestion du personnel, gestion du chantier, gestion financière), le CASER doit être renforcé. Il a un personnel de 17 mais manque de matériel et de systèmes de travail et a à peine une année d'existence.

Le CASER n'est qu'à ses débuts. Un appui institutionnel pourrait l'aider à :

- Réaliser un diagnostic de la branche de l'industrie routière ;
- Elaborer la stratégie de développement de la branche de l'industrie routière ;
- Concevoir et mettre en place le système d'information de gestion économique de la branche (permettant l'interpellation pour des mesures à prendre et évaluation des résultats et effets des mesures mises en œuvre) ;
- Préparer un programme d'appui au développement des PME du sous-secteur routier.
- Préparer la mise en place de ses structures d'assistance à l'accès aux financements par les PME (fonds de garantie et de cautionnement)

- Coopérer avec les universités et écoles professionnelles en vue d'établissement de cycles universitaires dans le développement de l'entreprise y compris les schémas de financement, de gestion de projets et de marchés publics, de gestion de matériel, etc.

☞ *Au niveau du développement de la cartographie d'appui au développement des réseaux routiers*

Le METPT dispose d'un service rattachée (de rang d'une DN) dédié à la cartographie, dénommé « l'Institut Géographique National ».

Ce service a du mal à mobiliser les moyens pour la réalisation de sa mission aussi vaste. Il convient de lui assurer un appui institutionnel pour :

- Préparer un programme d'actions pour le développement de la cartographie;
- Assortir ce programme d'une évaluation financière, d'une programmation des dépenses et de l'identification de son mode de financement ;
- Définir et engager la réalisation d'un premier projet de cartographie.

1.7.1.4 Les insuffisances de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'administration du sous-secteur des transports routiers

Les insuffisances relevées dans l'administration du sous-secteur, se situent principalement :

- Au niveau de l'organisation même de l'administration du sous-secteur des transports routiers ;
- Au niveau de l'administration de la sécurité routière;
- Au niveau des compétences sur l'exploitation des réseaux routiers (organisation de la circulation routière, signalisation routière, aménagements d'intersections routières, informations routières des usagers, rétablissement de circulations, plans de circulation urbains, etc..) ;
- Au niveau des compétences sur la réglementation et le contrôle de la charge à l'essieu des véhicules lourds;
- Au niveau de l'administration de la régulation du marché des transports routiers (cadre institutionnel d'opération des transporteurs, gestion économique du sous-secteur) ;
- Au niveau de la promotion du corridor de transit malien.

☞ *Au niveau de l'organisation de l'administration sur sous-secteur des transports routiers*

La DNTT est au sein du MDT, la seule administration centrale à ne pas s'alléger de l'administration des opérations quotidiennes de services aux usagers (administration des titres de transports par exemple). Le principe de séparation de l'administration de conception et de l'administration d'opération posé lors

Ainsi au niveau de l'Aviation Civile, il a été créé l'ANA pour libérer l'administration centrale des services techniques de contrôle aérien ; un nouveau pas est en train d'être fait, toujours pour les opérations, avec le projet création d'une autre agence, l'Agence Nationale de Régulation de l'Aviation Civile (ANRAC) pour totalement libérer l'administration centrale des activités administratives et techniques quotidiennes de contrôle et de régulation, très prenantes (contrôle de la sécurité et de la sûreté, gestion et contrôle des qualifications professionnelles des personnels aéronautiques, de la navigabilité des aéronefs, etc.), ainsi que de l'accompagnement de l'évolution internationale de l'Aviation Civile (rapports avec les organes de l'OACI et autres institutions internationales et régionales du sous-secteur. La Direction centrale qui sera très réduite en termes d'effectifs, aura en charge les fonctions hautement régaliennes (stratégie de développement, planification, législation et réglementation, inspection générale..).

Au niveau de la DNMM, cette évolution est aussi effective avec la création de l'ANAM, qui est chargé de toutes les activités opérationnelles quotidiennes de l'autorité de la marine marchande.

Lors de la réforme administrative de 1988, en application du principe qui a prévalu de séparation de l'administration de développement et de l'administration d'opération (services aux usagers de l'administration), il a été créé¹⁵¹ un service rattaché à la DNTT, auquel était confiée la gestion des titres de transports (immatriculation¹⁵², permis de conduire, autorisation de transport des véhicules, cartes de transporteur, etc.), et la gestion du parc automobile. Ce service rattaché était dénommé le CADA. Ce Service Rattaché était dirigé par un directeur et était organisé à l'intérieur par l'implantation d'antennes.

Le statut de « service rattaché » attribué au CADA, constituait une étape intérimaire. Il était prévu de poursuivre la mise en application du principe de séparation « développement-opérations » par l'étude de faisabilité et la création d'un office des titres de transport sous statut d'établissement public autonome. Cette dynamique d'action semble avoir été remise en cause.

Suite à au moins deux décrets¹⁵³ modifiant le statut initial, le positionnement structurel, les attributions et compétences, de ce service rattaché, lui faisant perdre son intégrité, le CADA a été éclaté en centres individualisés, les centres d'administration automobiles (CAA) placés directement sous l'autorité du Directeur National des Transports Terrestres. Les CAA à l'intérieur du pays sont ainsi des antennes de la Direction Centrale et non des antennes d'un Service Rattaché Central et de son directeur distinct du DNTT. De plus le Décret 95/180, décret organique des CAA, ne précise pas d'une façon explicite, le statut de service rattaché de chacun de ces CAA.

Enfin, le dernier arrêté organique¹⁵⁴ de la DNTT, en date du 26 mars 2010, ne mentionne plus les CAA, et ramène encore plus la gestion des titres de transports au niveau de l'administration centrale, à la DNTT. Un Service d'Appui est créé à la DNTT auprès du Directeur, le Centre d'Informatisation, d'Emission et de Gestion des Titres de

¹⁵¹ Décret n°103/PRG/SGG/89 du 20 mai 1989. Ce décret a été abrogé par le Décret du 20 juin 1995 portant attributions et organisation des centres d'administration automobile.

¹⁵² Il faut noter que l'immatriculation d'un véhicule correspond à l'inscription à un registre d'une déclaration d'une mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule. L'administration contrôle pour cela la conformité du véhicule aux règles d'acceptation en circulation sur la voie publique. Ceci pour dire que l'acte d'immatriculation relève à son origine d'une préoccupation de sécurité routière.

¹⁵³ Décret 182/PRG/SGG du 9 juillet 1991 et Décret 95/180/PRG/SGG du 21 juin 1995 portant attributions et organisation des Centres d'Administration Automobile.

¹⁵⁴ Arrêté n°856/MT/CAB/SGG/2010 du 26 mars 2010, portant attributions et organisation de la Direction Nationale des Transports Terrestres.

Transports. Ce service assure la saisie informatique et émet tous les titres de transport, pour tout le territoire national. Au niveau territorial, il est dorénavant question que de services déconcentrés en relation fonctionnelle directe avec les services centraux de la DNTT. Ce sont les Bureaux Régionaux et les Sections Préfectorales. L'arrêté organique annonce que les attributions de ces bureaux et sections seront fixés par arrêté du Ministre en charge des transports¹⁵⁵. Ledit arrêté semble ne pas avoir été pris.

Il est vivement recommandé de réétudier l'organisation de l'administration des transports routiers en revenant au principe de désengagement de l'administration centrale des opérations quotidiennes de services aux usagers, pour que cette administration centrale se recentre et se concentre pleinement aux fonctions régaliennes supérieures de développement du sous-secteur.

Il est recommandé à cet effet d'engager une étude de faisabilité d'un organe autonome de gestion des titres de transports auquel, à voir, pourrait être aussi confié la gestion de la sécurité routière, sachant que les deux domaines sont liés.

A titre transitoire, la gestion des titres de transport peut être confiée, soit, comme cela a été déjà fait, à un service rattachée, soit à une sous-direction de la DNTT exclusivement dédiée à cette gestion.

De plus la DNTT n'a pas charge que des transports routiers, elle a compétence sur les transports urbains, les transports ferroviaires, voir des transports en milieu rural.

Or les deux premiers connaissent aujourd'hui une situation critique et ont besoin d'une dynamisation de leur administration.

Actuellement la DNTT s'active dans ces deux domaines. De plus, elle se déploie sur un autre domaine qui devrait être recentré au niveau des compétences, celui de l'exploitation des réseaux routiers » (signalisation routière, plans de circulation urbains..). Il y a un peu dispersion, ce qui nuit à une véritable efficacité.

Il faudrait recentrer la DNTT sur l'administration du sous-secteur des transports routiers, pour concentrer toutes ses compétences disponibles sur ce sous-secteur, qui de surplus en a bien besoin, et procéder, au sein du MDT, à :

- La suppression de la DNTT, et la création d'une Direction Nationale des Transports Routiers (DNTR) ;
- La création d'une Direction Nationale des Transports Ferroviaires (DNTRF)
- La création d'une Direction Nationale des Transports Urbains (DNTRU) ;
- La création d'une Direction Nationale des Transports en Milieu Rural (DNTRM).

Ces directions peuvent être de dimension modeste ; l'intérêt est de mobiliser et de responsabiliser des compétences sur ces sous-secteurs qui en ont besoin, tellement la problématique de chacun, surtout pour les deux premiers, est actuellement critique. La troisième pourrait s'inscrire dans une préoccupation d'appui aux populations rurales les plus pauvres.

➤ *Au niveau de l'administration de la sécurité routière.*

Le domaine de l'administration de la sécurité routière est très vaste.

¹⁵⁵ Il faudrait vérifier que les textes supérieurs (décrets) relatifs au CADA et CAA sont bien abrogés pour exclure définitivement ces services rattachés.

Traditionnellement, Il comprend, sans être exhaustif,

- L'immatriculation du véhicule (déclaration de mise en circulation du véhicule sur la voie publique qui requiert une réception technique du véhicule –conformité à des normes, essentiellement de sécurité-);
- Les conditions de délivrance d'un permis de conduire ; les catégories de permis de conduire,
- La formation à la conduite ; la formation des formateurs à la conduite ; les auto-écoles ;
- La sanction des fautes de conduite, des infractions au Code de la Route ;
- Le contrôle médical des vieux conducteurs ;
- Les visites techniques périodiques des véhicules et les autorisations de circulation des véhicules en résultant (prérogatives concédées en général à des bureaux agréés de contrôle automobile);
- L'autorisation de transports du véhicule (nature du transport en rapport avec l'aménagement technique du véhicule) ;
- La réglementation de l'aménagement technique des véhicules en fonction des transports auxquels ils sont affectés
- La réglementation de l'arrimage des chargements des véhicules (conteneurs en particulier) ;
- La réglementation de la charge à l'essieu et de la charge des véhicules;
- Le Code de la Route (règles sur la circulation des véhicules sur la voie publique) ;
- La signalisation routière.

Toutes les astreintes administratives en résultant sur l'automobiliste, sont essentiellement causées par des préoccupations de prévention et de sécurité routière.

Ce domaine normatif et « bureaucratique » de l'administration de la prévention et de la sécurité routière s'est avéré un peu « passif » et insuffisant devant les hécatombes des accidents de la route et de leurs cortèges de morts et de blessés.

Aussi, en complément, est conçue une administration stratégique et offensive pour lutter contre ces hécatombes et réduire au mieux possible leurs dégâts humains et matériels. Celle-ci se décline en :

- Conseil de Sécurité Routière ;
- Administration dédiée ;
- Stratégie et politique de la sécurité routière ;
- Banque de données analytique des accidents ;
- Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (les BAAC) ;
- Analyse des causes des accidents (véhicule, conducteur, infrastructure, signalisation etc..) ;
- Plans de mesures correctives, et leur mise en œuvre;
- Prévention routière (communication, médiatisation, information, sensibilisation, éducation publique, éducation scolaire, etc...) ;

- Etc..

L'action de cette administration dite de la sécurité routière permet d'améliorer dans le sens d'une meilleure sécurité routière, les conditions de délivrance des titres de transports énumérés plus haut.

La DNTT a initié en son sein une telle administration, mais elle reste à l'état embryonnaire. De plus elle a des besoins aussi bien de mobilisation de compétences, que de moyens matériels et financiers. Et seule une action d'envergure a des chances d'aboutir à des résultats.

Il conviendrait d'élaborer un Plan National de Sécurité Routière et de le mettre en œuvre. Un appui institutionnel à la DNTT dans ce sens serait nécessaire.

☛ *Au niveau des compétences sur l'exploitation des réseaux routiers (et la circulation routière)*

La DNTT s'est vu confiée, par son arrêté organique de 2010, certaines attributions relevant de l'exploitation routière, ceci visiblement par défaut d'administrations en charge de l'exploitation des réseaux routiers.

Ainsi la DNTT dispose d'une division en charge de la signalisation routière, la Division Prévention Routière et Ferroviaire qui comporte une Section Prévention et Signalisation. Cette section a charge, entre autres,

- d'élaborer des cahiers de charges relatifs à la signalisation routière et d'en suivre l'exécution,
- d'initier et d'élaborer des plans de circulation pour la fluidité de la circulation.

L'exploitation d'un réseau routier consiste en l'organisation, la facilitation technique et la sécurisation de la circulation sur le réseau, et la signalisation routière qui en résulte. Cette signalisation est une signalisation de sécurité, une signalisation de direction et une signalisation d'information géographique et touristique. Le deuxième type de signalisation contribue aussi à la sécurité routière; à un moindre degré le troisième aussi.

Habituellement l'administration de l'exploitation d'un réseau routier est attribuée à l'administration en charge du réseau routier concerné ; elle construit ce réseau, l'entretien, le protège (surcharge à l'essieu, barrière de pluie), le sécurise, et y assure l'organisation et les facilitations techniques de la circulation. En cas de rupture de la circulation (éboulement, rupture d'ouvrage, etc.), elle a la responsabilité d'un rétablissement rapide de la circulation. La conception même de la route et de ses ouvrages tient compte des exigences de son exploitation.

L'administration routière est maître d'ouvrage de la route ; elle est responsabilisée sur la route ; il est tout à fait logique qu'elle soit responsabilisée sur ce qui se passe sur sa route, et aussi sur la qualité du service qu'offre la route à son usager, c'est-à-dire à la circulation.

Ceci dit, on se retrouve là, comme dans pas mal de situations, à l'intersection de deux domaines fonctionnels. La gestion de la circulation et la gestion des transports, qui peuvent difficilement être totalement indépendantes et dissociées.

L'administration des transports routiers doit donc être associée ; cela peut se faire au travers de mise en place de comité ad'hoc. Elle doit aussi être associée par l'administration routière à l'étude des normes de la signalisation routière, à l'audit de

sécurité d'un projet routier, ou d'une route, à l'étude technique de la signalisation d'un projet routier, à l'information sur la circulation routière, etc..

Une réflexion sur ce sujet est recommandée pour bien organiser l'administration de l'exploitation des réseaux routiers.

☞ *Au niveau des compétences sur la réglementation et le contrôle de la charge à l'essieu et de la charge des véhicules lourds;*

Comme dans le cas de l'administration de la circulation routière, encore plus ici, on se retrouve encore à l'intersection de deux domaines fonctionnels, l'administration de la protection de la route contre l'agression de la surcharge des véhicules lourds et, l'administration du véhicule, du conducteur et de la sécurité routière. Le premier relevant de l'administration routière, le deuxième de l'administration des transports routiers.

La réglementation devrait être élaborée en accord ; par contre il est logique que le contrôle de la surcharge relève de l'administration routière.

Il conviendrait de conforter cette distribution des compétences qui semble prévaloir.

☞ *Au niveau de l'administration de la régulation du marché des transports routiers*

Le marché des transports publics routiers, voyageurs et marchandises, connaît depuis un bon moment un dysfonctionnement certain avec tous ses effets regrettables (vétusté des véhicules, insécurité routière, frein à la modernisation et au professionnalisme du secteur, non recouvrement des coûts et spirales de dégradation financière et opérationnelle des petites entreprises, etc..) ; cette problématique a été déjà soulevée au début des années 2000 lors de l'élaboration du PNT.

Parmi les causes de ce dysfonctionnement, a été signalée la confusion des rôles de certains syndicats de transporteurs et de conducteurs. Ces syndicats opèrent sur le marché des transports publics, comme transporteurs, commissionnaires de transports routiers et courtiers de transports routiers ; ils investissent aussi les gares routières publiques pour en assurer la gestion et l'exploitation ; ils organisent même les services et lignes de transports. Ils opèrent ainsi en commerçant et s'approprient des prérogatives de la puissance publique. Dans les deux cas la situation est illégitime et même peut être considérés comme relevant de l'informel.

Il est suggéré d'engager des négociations avec ces syndicats pour les recentrer sur leur rôle légal, celui de l'appui à leurs membres et à la défense de leurs intérêts.

Ces négociations pourraient porter sur la séparation des activités commerciales des activités syndicales¹⁵⁶. Les premières pourraient être légalement normalisées en les organisant en GIE et Coopératives de transporteurs ; les activités de gestion et d'exploitation de gares routières pourraient aussi être normalisées en les confiant à ces GIE et coopératives (d'une façon transitoire). Par contre toute nouvelle gare publique à confier en concession, devrait pour cela faire l'objet d'un appel d'offre, auquel ces GIE et Coopératives peuvent concourir.

¹⁵⁶ Le syndicat des transporteurs relèverait d'un syndicat patronal, et le syndicat des conducteurs d'un syndicat de travailleurs.

Il est recommandé aussi de libéraliser sous régulation l'activité de gare routière (gare routière privée pour propre compte et gare routière privée offrant des services aux transporteurs publics), sans mettre fin aux gares publiques. Il faudrait faire une révision de la réglementation de la création, de l'exploitation et de la gestion des gares routières, publiques et privées.

Il est suggéré par ailleurs de développer et de réglementer la profession de courtier des transports routiers (lequel rapproche l'offre et la demande de transports routiers, pour mettre en rapport le chargeur et le transporteur), et celle de commissionnaire de transport routier.

L'Office Guinéen des Chargeurs, comme la Chambre de Commerce, pourrait créer une bourse de fret routier, mettant en rapport la demande et l'offre de transport de fret routier. Ces deux institutions devraient être associées par la DNTT à ses actions. Les coursiers, comme les bourses de fret, contribueraient à l'amélioration de la productivité des transports routiers de fret, par le fait d'une limitation des retours à vide des véhicules. Il faudrait cependant veiller à ce que cette formule ne reconduise le système du « tour de rôle » qu'il faudrait abolir pour de bon (il est une des causes principales de la vétusté du parc de transport).

Il est suggéré aussi de faire une revue de la réglementation de la profession de transporteur, pour l'améliorer, distinguant le transporteur industriel du transporteur artisan.

Il faudrait aussi légiférer et réglementer les contrats de transports, dans le respect des règles de l'OHADA, une institution régionale dont la Guinée est membre.

Il est aussi suggéré de veiller à la professionnalisation et la modernisation de la profession de transitaire, au port en particulier. De plus grandes exigences devraient guider l'octroi des agréments d'exercice de l'activité et des autorisations d'opérer au port.

Cela devrait être aussi le cas pour la profession de commissionnaire en douane. Il faudrait veiller en particulier que certains membres de cette profession ne versent dans l'informel en exerçant illégalement des activités de transitaire.

Sur les deux dernières professions, qui ne relèvent pas totalement de la compétence de la DNTT, cette dernière devrait assurer la veille et approcher les administrations compétentes pour qu'action se fasse. En effet il y a un effet de l'état de développement de ces deux professions, sur les conditions de fonctionnement du marché des transports routiers et sur les conditions d'opération du transport routier.

Enfin, il est recommandé d'étudier et d'adopter une Loi sur les transports routiers.

Tout ce plan d'action nécessiterait un appui institutionnel à la DNTT (ou à la future DNTR si cette dernière est créée).

Cet appui pourrait s'étendre aux syndicats pour la définition et l'organisation de leurs activités syndicales ainsi que pour de la formation des responsables de ces syndicats.

☛ *Au niveau de la promotion du corridor de transit malien.*

La DNTT, responsable du sous-secteur des transports routiers, est tout indiquée pour animer l'action publique relative aux facilitations des transports et du transit sur le réseau routier national et au passage aux frontières.

Elle est tout indiquée pour conduire l'action de promotion du corridor malien pour son volet transport routier et transit routier. Elle doit en assurer le leadership. L'action doit être engagée et conduite avec la collaboration étroite de la Douane. Le PAC et l'Office Guinéen des Chargeurs, et la Gendarmerie Nationale devraient aussi être associés à la conduite de cette action. Un Comité National de Promotion du Corridor devrait être mis en place sous l'animation de la DNTT.

L'action consiste essentiellement à mettre en place le système TRIE de la CEDEAO, et à concevoir et mettre en place un système de contrôle le long du corridor compatible avec une bonne facilitation du transport, de la circulation et du passage à la frontière (road tracker).

Un appui institutionnel serait utile pour cette action.

1.7.1.5 Les insuffisances de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'administration du sous-secteur des transports urbains

Les attributions des compétences en matière des transports urbains sont quelque peu confuses, principalement dans l'agglomération de Conakry. Il est question de la création d'une Autorité des Transports Urbains, mais en attendant l'étude de l'opportunité d'une telle structure et sa mise en place éventuelle, il revenait logiquement au MDT, département responsable des transports de prendre en main ce sous-secteur des transports urbains.

La SNCFG exploite un train urbain et de banlieue (Conakry Express). Une société de transports publics (routiers) est en cours de création pour gérer et exploiter un réseau urbain de transports par autobus (une centaine de bus urbains seraient déjà fournis). La place des transporteurs privés dans l'agglomération doit être définie, celle des transports par voie d'eau aussi.

Il y a là nécessairement un grand projet de système de transports urbains à concevoir et à mettre en place. La DNTT semble avoir pris en charge la préparation de ce projet ; c'est bien une lourde charge. De plus les transports urbains sont multimodaux, et les compétences de l'administration des transports urbains sont particulières et spécifiques.

Une direction nationale spécialisée en la matière permettrait de concevoir les normes en la matière, d'animer et d'encadrer les projets de systèmes de transports urbains.

Etant données les urgences à répondre à la problématique des transports urbains, il est recommandé de créer sans attendre une direction nationale des transports urbains (DNTU) et de nommer le responsable de cette direction.

Cette direction aura à élaborer une stratégie de transferts de compétences en la matière aux collectivités locales et à établir une démarche participative pour associer les collectivités locales à ses travaux.

La future DNTU aura à piloter l'étude d'un plan de transports urbains intérimaire (PTUI) puis d'un Plan de Déplacements Urbain (PDU), tous les deux pour l'agglomération de Conakry.

Le plan de transports urbain intérimaire sera élaboré et mis en place en attendant les résultats et l'adoption du PDU.

Cette direction aura à suivre aussi le développement de la nouvelle société urbaine de transports, laquelle devrait inscrire son réseau et son exploitation dans le PTUI.

1.7.1.6 Les insuffisances de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'administration du sous-secteur des transports ferroviaires

Les insuffisances relevées dans l'administration du sous-secteur, se situent principalement :

- Au niveau de la consistance de l'administration centrale du sous-secteur ferroviaire
- Au niveau des rapports avec les investisseurs miniers, et de la préservation de l'intégrité de la maîtrise d'ouvrage du MDT sur les infrastructures ferroviaires;
- Au niveau de la préparation de la SNCFG à sa transformation en société de réseau, avec en particulier les études de la tarification des droits de circulation.

☞ Au niveau de la consistance de l'administration centrale du sous-secteur ferroviaire

La DNTT a compétence sur les transports terrestres donc sur les transports ferroviaire. Cependant avec la dimension très accaparante du sous-secteur des transports routiers, le sous-secteur ferroviaire est un peu le « parent pauvre » de cette direction centrale, laquelle est complètement captive du sous-secteur des transports routiers. Les attributions de la DNTT comme son activité effective dans la pratique, concernant le sous-secteur des transports ferroviaires, restent marginales par rapport aux besoins actuels de ce sous-secteur (voir ci-après). La création au sein du MDT, d'une Direction Nationale en charge du sous-secteur paraît opportune, pour bien prendre en main les problématiques critiques que connaît actuellement ce sous-secteur.

☞ Au niveau des rapports avec les investisseurs miniers, et de la préservation de l'intégrité de la maîtrise d'ouvrage du MDT sur les infrastructures ferroviaires ;

Ce qui est développé plus haut pour les infrastructures routières et le METPT, et pour ce qui concerne les rapports avec les compagnies minières, vaut ici pour les infrastructures ferroviaires et le MDT qui assure la maîtrise publique de l'Etat pour les infrastructures (cela vaut aussi pour les ports et les aéroports).

Un appui institutionnel serait aussi ici utile pour le MDT pour rehausser sa force de négociation envers les miniers. De plus la Direction Nationale des Transports Ferroviaires (DNTF) devrait vite être créée pour disposer rapidement d'une administration centrale en charge de ces affaires au MDT, et son directeur devrait être nommé dans le même temps pour en être le chargé de mission.

Pour renforcer cette maîtrise d'ouvrage, le MDT devrait élaborer, sous l'autorité du directeur de la DNTF, un schéma directeur de développement des chemins de fer intégrant toutes les lignes de chemin de fer quelque que soit leur destination en matière de nature des transports qui s'y effectueront.

Par ailleurs, il est recommandé de mettre à l'étude la création d'une société de gestion de réseau ferroviaire, sous tutelle du MDT, à laquelle seraient confiées la gestion et

l'exploitation de toutes les lignes ferroviaires, ainsi que le pilotage de la mise en œuvre du schéma directeur de développement du réseau ferroviaire.

La SNCFG assurera la transition et devrait être transformée en ladite société, avec ouverture du capital à des investisseurs privés.

Les transports ferroviaires seraient assurés sur ce réseau, en compte propre ou en service public, par des sociétés de transport ferroviaire auxquelles seraient vendus des droits de circulation, par la société de réseau.

Un contrat serait négocié et signé entre toute compagnie minière exprimant un besoin ferroviaire, et le MDT (représentant l'Etat), pour organiser l'inscription du besoin de la compagnie dans le système, y compris la contribution financière éventuelle de la compagnie destinée au financement des aménagements d'infrastructures requis pour répondre à ce besoins.

Pour les lignes déjà en projet, il faudrait réaliser rapidement une étude pour savoir s'il y a déjà nécessité de prévoir des élargissements de tunnel en attente d'un doublement ou plus de voies (regroupement des lignes dans une même emprise).

C'est dire l'importance et l'urgence de la création de la DNTF et de la nomination de son directeur pour prendre en charge, en collaboration avec la SNCFG, ce véritable plan d'action.

Un appui institutionnel serait requis.

➤ *Au niveau de la préparation de la SNCFG à sa transformation éventuelle en société de réseau, avec en particulier, les études de la tarification des droits de circulation.*

Dans le cas où l'option de confier la totalité du réseau ferroviaire du pays, chaque ligne étant dès sa création intégrée au réseau public, sous les modalités requises, à une société de réseau, il est tout à fait naturelle de s'appuyer sur les acquis de la SNCFG pour lancer les bases de cette société, quitte par la suite à faire évoluer son statut, et ses au capital

Une étude de faisabilité serait nécessaire. Il en est de même, pour une étude de tarification de l'utilisation du réseau (droits de circulation), ainsi que pour l'élaboration et l'adoption d'une Loi ferroviaire ;

Un appui institutionnel est requis à ce niveau.

1.7.1.7 Les insuffisances de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'administration du sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

Les principales insuffisances (ou problématiques) relevées dans l'administration du sous-secteur des transports maritimes et fluviaux, se situent principalement :

- Au niveau de l'administration de la plateforme portuaire, insuffisance que l'on peut considérer parmi les situations les plus critiques du secteur avec celle de la dégradation du réseau routier, et celle de l'administration des transports routiers ;
- Au niveau de l'administration de la sécurité et de la sûreté portuaire;
- Au niveau de la préservation de l'environnement, au port de Conakry;

- Au niveau de l'accessibilité terrestre du port de Conakry;
- Au niveau du futur du port de Conakry (délocalisation d'une partie ou de la totalité de ses activités sur un autre site) ;
- Au niveau des rapports avec les investisseurs miniers, et de la préservation de l'intégrité de la maîtrise d'ouvrage du MDT sur les infrastructures portuaires (élaboration d'un schéma directeur portuaire pour la Guinée ; exigence d'études environnementales des sites portuaires);
- Au niveau de l'administration de la sécurité de navigation côtière et fluviale ;
- Au niveau de l'administration du développement du transport côtier et fluvial, local et de voisinage, voir même urbain (administration du réseau de petits ports et débarcadères);
- Au niveau de la gestion des ressources humaines de l'ANAM, principalement pour les fonctions techniques de l'établissement.

☉ *Au niveau de l'administration de la plateforme portuaire de Conakry*

Il est identifié principalement, les insuffisances qui suivent :

- Insuffisance d'efficacité des statuts du PAC¹⁵⁷, en particulier, de la netteté des rapports patrimoniaux avec l'Etat, des compétences et de l'autonomie réelle de l'Autorité Portuaire sur le domaine public portuaire, et sur le contrôle des opérateurs et des activités sur la plateforme portuaire;
- Insuffisance de l'administration financière du PAC et de l'administration de la tarification de l'usage des infrastructures portuaires;
- Insuffisance de l'administration de l'exploitation et de la gestion de la plateforme portuaire par le PAC ;
- Insuffisance des exigences dans les conditions attachées à la délivrance des agréments des opérateurs exerçant dans l'espace portuaire (manutentionnaires, consignataires, transitaires, commissionnaires en douanes), et surtout des autorisations d'exercer dans le port¹⁵⁸;
- Urgence d'une actualisation du plan directeur d'aménagement du port;
- Urgence de trouver une solution durable à l'ensablement ;
- Urgence de préparation d'un quatrième projet portuaire ;
- Urgence de la mise en place d'un observatoire de suivi de la qualité et des prix des prestations au niveau du passage portuaire.

Concernant les rapports patrimoniaux du PAC avec l'Etat, il y a un manque de netteté sur les compétences réelles du PAC sur la gestion, l'exploitation et la destination du domaine public portuaire et des installations portuaires. Trop de décisions ont été prises ailleurs, ou d'influences ont été exercées par des autorités, concernant l'occupation du domaine et les attributions des installations portuaires, concernant les autorisations d'opérer dans l'espace portuaire; le PAC les subit alors qu'il a légalement (par les textes) la responsabilité sur le domaine et sur la plateforme portuaire. Cette situation a contribué aux problèmes de congestion, de pénurie d'espaces d'entreposage, d'insuffisance de professionnalisme d'une grande partie des intervenants dans le port. Cela se traduit même par des surcoûts, voir des

¹⁵⁷ Le PAC est érigé par l'Ordonnance n°010/PRG/88 du 17 février 1988, en Société Nationale dotée de l'autonomie financière, budgétaire et de gestion,

¹⁵⁸ Cette autorisation n'existe pas ; elle devrait, en toute logique, relever de la seule autorité de l'Autorité Portuaire qu'est le PAC, lequel a normalement la responsabilité du bon fonctionnement de sa plateforme portuaire.

surcoûts inattendus ; le taux des assurances est beaucoup plus élevé pour la destination Conakry, que sur l'AO (3 à 5 fois plus).

Une révision des statuts du PAC semble requise. Elle doit en particulier bien positionner le PAC dans son rôle d'AUTORITE PORTUAIRE, et bien préciser les rapports patrimoniaux entre la société portuaire et l'Etat. Le rôle et les modalités d'intervention des tutelles (financière et technique) devraient y être bien précis.

Mais ces interventions externes ne doivent pas être les seuls maux qui ont conduit le port à une telle situation critique. Il faudrait faire un audit de la capacité institutionnelle de l'administration du PAC, pour déterminer la part de responsabilité de cette administration, et pour élaborer éventuellement un projet de renforcement de cette capacité.

Le PAC a statut de société nationale, doté d'une personnalité propre. Son rapport juridique avec le domaine public portuaire et surtout avec les installations portuaires, dont les infrastructures portuaires, ne semble pas bien précisé par les textes. Lors du deuxième projet portuaire, les crédits obtenus par l'Etat pour le financement du projet, ont été rétrocédés au PAC. Ce dernier devait en assurer le remboursement. Mais le PAC a connu des difficultés financières qui ont obligé en 2000 à sa restructuration financière (réaménagement de son bilan, et restructuration et allègement de la dette envers l'Etat).

Ceci signifie qu'une partie du coût des infrastructures n'est pas recouverte auprès des usagers du port. Une stratégie de tarification des infrastructures portuaires est requise.

Une étude de la tarification de l'usage des infrastructures portuaires est ainsi requise pour éclairer cette politique. Il est cependant recommandé d'assurer la totale couverture des coûts des infrastructures par les usagers.

Par ailleurs, l'étude d'une projection des comptes financiers du PAC sur au moins cinq ans permettrait une certaine visibilité financière à moyen terme.

Concernant l'exploitation de la plateforme et les conditions d'opération sur la plateforme portuaire, il est recommandé d'établir un audit des conditions d'opérations et de l'exploitation de la plateforme portuaire pour en sortir un plan d'action de remise en ordre. Une analyse des textes fixant les conditions d'agrément et d'autorisation des opérateurs de même que les conditions de leur application devrait faire partie de cet audit.

Une révision de ces textes devrait être prioritaire, et être accompagnée de l'assainissement requis au niveau des opérations.

Ces textes devrait établir réellement l'autoritaire portuaire du PAC sur les auxiliaires portuaires opérant dans le port (autorisation d'y opérer, contrôle, etc..).

L'audit devrait aussi identifier les niches de gain de productivité physique des opérations portuaires. Elles devraient servir en attendant la réalisation et la mise en service des investissements d'extension des capacités de traitement du port.

Une étude d'actualisation du Plan Directeur de Développement et d'Aménagement du port devient urgente dans la mesure il y a urgence de faire des investissements d'extension de capacités d'accueil et de traitement du port. Ces extensions devraient être inscrites dans un cadre d'aménagement revu et cohérent.

Extrait du PNT (PNT, Vol4 p35)

Recommandation : Un plan de développement cohérent pour le port de Conakry

Le port de Conakry doit cesser de « subir » son développement non maîtrisé pour rétablir une cohérence de ses affectations d'espaces et assurer une meilleure rentabilité de ses investissements.

Le port nécessite un plan de développement cohérent à long terme visant à : (i) Fermer l'actuelle darse de pêche et déplacer les activités de pêche et de marine nationale au fond du port (dans la zone de l'épi nord et du petit bateau) pour libérer des espaces opérationnels, maîtriser les circulations de personnes et rétablir la sécurité dans l'enceinte portuaire ; (ii) Regrouper sur un site unique spécialisé les trafics de vracs industriels (alumine, soude, clinker, etc) dans un terminal multi-vracs au-delà du quai minier de SBK ou le long de la digue de fermeture ; (iii) Récupérer les quais et terre-pleins actuellement occupés par les installations de Friguia et Ciments de Guinée comme zone d'extension naturelle du terminal à conteneurs, adaptée à la tendance au développement de la conteneurisation au détriment des marchandises diverses conventionnelles ; (iv) Réaménager les surfaces actuellement réservées au trafic conventionnel et celles libérées par la darse de pêche pour satisfaire la demande des opérateurs portuaires et les besoins prévisionnels du trafic de transit malien ; (v) Aménager une voie de circulation portuaire interne reliant le terminal à conteneurs et les autres quais à une nouvelle porte principale située au-delà du dépôt pétrolier de SGP et débouchant directement sur la corniche Nord et le projet de nouvelle route côtière ; cette voie interne permettrait de libérer le trafic portuaire des contraintes de circulation urbaine liées à la proximité des quartiers administratifs et résidentiels de la commune de Kaloum.

Dans le même temps, une étude hydrologique devrait intervenir rapidement pour trouver une solution durable au problème d'ensablement et à l'envasement de l'accès et du bassin portuaire, afin de réduire les coûts d'investissements et de maintenance, en ouvrages de protection et en dragages.

Et enfin, une étude pour la préparation d'un quatrième projet portuaire devient également urgente (incluant le développement des facilitations au port dont la mise en place d'un GUICHET UNIQUE).

Il faut y ajouter l'urgence à mettre en place un observatoire de suivi de la qualité et des prix des prestations au niveau du passage portuaire.

➤ *Au niveau de l'administration de la sécurité et de la sûreté portuaire ;*

Des actions d'édification du système de sécurité et de sûreté du port sont entreprises, d'autres sont en cours, pour satisfaire aux normes de certification, principalement les normes du Code ISPS.

Dans ces domaines, les points durs sont constitués par la protection côté mer, et par la localisation au milieu du port commercial, d'un port de pêche et d'installations de la marine nationale. La délocalisation de ces deux activités en dehors du port commercial et un zonage de l'espace portuaire adéquat deviennent urgents.

Pour situer la tutelle technique, le MDT, et l'administration de contrôle, la DNMM, et disposer d'une vision la plus complète, et non fractionnée, du domaine, un diagnostic des conditions de sécurité et de sûreté du port, assorti d'un plan d'actions, devrait être réalisé.

La problématique de la localisation en plein tissu urbain, des cuves d'hydrocarbures de la SGP devrait, en particulier, être incluse dans cet audit.

➤ *Au niveau de la préservation de l'environnement, au niveau du port de Conakry*

Tout comme les domaines de sécurité et de sûreté, et pour les mêmes raisons, un audit environnemental des activités sur la plateforme portuaire, assorti d'un plan d'action, devrait être réalisé.

☞ *Au niveau de l'accessibilité terrestre du port de Conakry*

Quatre actions urgentes devraient être menées dans ce domaine :

- La relance de l'étude du plan de circulation de Conakry centre, et sa mise en œuvre;
- L'étude de faisabilité et d'opportunité de la pénétrante côtière d'accès;
- L'étude de reconnaissance d'espaces pour l'aménagement de parkings-relais transitoire, pour les véhicules lourds desservant le port, et l'aménagement de ces parkings-relais.
- La conception et la mise en place du système d'appel et de mise en mouvement ordonnées des véhicules lourds, en position d'attente dans les parkings-relais¹⁵⁹ (permis de mouvement vers le port et d'entrée au port).

☞ *Au niveau du futur du port de Conakry (délocalisation d'une partie ou de la totalité de ses activités sur un autre site) ;*

Dans sa localisation actuelle, le port de Conakry connaît une triple limite pour son extension et son développement, une limite d'accès nautique, une limite de surfaces portuaires, et une limite de son accessibilité terrestres. Ces trois limites physiques sont aggravées par les coûts élevés, financiers, économiques et environnementaux, qu'elles entraînent pour la collectivité nationale.

Il conviendrait de s'interroger sur l'opportunité d'une délocalisation d'une partie, sinon de la totalité, des activités du port sur un autre site adéquat à localiser. Les activités liées aux trafics d'hydrocarbures (risque en milieu urbain), de produits minéraliers, et d'autres pondéreux pourraient être parmi les premières activités qui pourraient être délocalisées.

Une étude de faisabilité et d'opportunité d'une telle délocalisation, avec localisation du ou des sites de délocalisation, devrait être entreprise.

La prospection pour la localisation du ou des sites devient urgente devant la pression de la demande de sites portuaires par les compagnies minières.

Pour la même raison, il en est de même de l'étude du schéma directeur d'équipement portuaire du littoral guinéen.

☞ *Au niveau des rapports avec les investisseurs miniers, et de la préservation de l'intégrité de la maîtrise d'ouvrage du MDT sur les infrastructures portuaires*

Ce qui est développé plus haut pour les infrastructures routières et ferroviaire, et pour ce qui concerne les rapports des Ministères auxquels est confiée la maîtrise d'ouvrage sur ces infrastructures, avec les compagnies minières, vaut ici pour les infrastructures portuaires, le MDT assurant la maîtrise publique de l'Etat pour les infrastructures portuaires.

Un appui institutionnel serait aussi ici utile pour le MDT, pour rehausser sa force de négociation envers les miniers.

¹⁵⁹ Une obligation devrait être faite à tous les véhicules lourds desservant le port, de se positionner dans un parking-relais, et attendre d'être appelé et autorisé à se mettre en mouvement, pour gagner le port.

Pour renforcer cette maîtrise d'ouvrage, le MDT devrait élaborer, sous l'autorité du directeur de la DNMM, un schéma directeur d'équipement portuaire du littoral.

Tout comme la recommandation pour la création d'une société de réseau pour le réseau ferroviaire, il est recommandé ici aussi de mettre à l'étude la création d'un Office des Ports, sous tutelle du MDT, à laquelle seraient confiées la gestion et l'exploitation de tous les ports à vocation commerciale, hors le port de Conakry et ses éventuels démembrements, ainsi que le pilotage de la mise en œuvre du schéma directeur d'équipement portuaire.

Les opérations portuaires seraient assurées sur ces ports, pour compte propre ou en service public, par des sociétés auxquelles seraient vendus des droits d'opération, par l'Office des Ports.

L'Office doit exiger de ces opérateurs des études d'impact environnementales assorties de mesures d'atténuation pour la préservation de l'environnement.

Un contrat serait négocié et signé entre toute compagnie minière exprimant un besoin portuaire, et le MDT (représentant l'Etat), pour organiser l'inscription du besoin de la compagnie dans le système, y compris la contribution financière éventuelle de la compagnie, destinée au financement des aménagements d'infrastructures requis pour répondre à ce besoin.

Un appui institutionnel serait requis.

➤ *Au niveau de l'administration du développement du transport côtier et fluvial, local et de voisinage (administration du réseau de petits ports et débarcadères);*

L'ANAM est chargé par son ordonnance de création datant de plus de 20 ans (1989), de la gestion et de l'exploitation des ports et débarcadères qui lui sont concédées par Décret pris en Conseil de Gouvernement. L'ordonnance de création date de 1989, donc de plus d'une vingtaine d'années.

Le premier handicap que connaît l'administration de ces ports et débarcadères, réside dans le fait que le décret de concession prévu par l'ordonnance n'est toujours pas pris.

Cette situation se complique avec l'intervention du Ministère en charge de la pêche, dans l'aménagement, la gestion et l'exploitation d'embarcadères et de petits ports sous le couvert de l'administration du développement des activités de pêche.

Le défaut dudit décret, et d'un décret précisant que la maîtrise d'ouvrage de toute infrastructure portuaire ou maritime est attribué au Ministère chargé des ports et des transports maritimes, empêchent l'ANAM de prendre en main d'une façon ferme et responsable, la gestion et l'exploitation des débarcadères et petits ports. Ces derniers sont mal ou pas du tout administrés, et voués presque à l'informel.

Il y a ainsi urgence à remettre en ordre la situation et que les attributions de maîtrise d'ouvrage et les concessions soient précisées et édictés par un décret.

Ceci, d'autant plus que le transport fluvio-maritime, par petites embarcations, voir par des caboteurs, artisanal essentiellement, relativement actif, démontre de plus en plus son intérêt et sa consistance. Il devient urgent de bien le prendre en main, d'étudier les perspectives de sa place dans le système de transport du pays, et d'élaborer une

stratégie et un plan d'action conséquents pour sa mise à niveau et de son développement¹⁶⁰.

Ce mode de transport peut, outre ses activités habituelles, être intégré dans le système de transports urbains de Conakry, avec les modes routier et ferroviaire.

Il paraît opportun de lancer rapidement une étude pour un schéma directeur d'équipement et d'aménagement de petits ports et d'embarcadères fluvio-maritimes. L'étude ferait d'abord un inventaire des sites d'accostage (embarcadères, petits ports), existants et potentiels.

Il conviendrait aussi de mettre à l'étude un plan de transport urbain par voie d'eau et l'intégrer dans le plan de transport urbain global qui sera étudié. Ce plan sera assorti d'un plan d'investissement en embarcadères et petits ports.

Il conviendrait enfin d'élaborer un programme quinquennal d'investissements pour l'aménagement de débarcadères et de petits ports fluvio-maritimes.

☞ *Au niveau de l'administration de la sécurité de la navigation maritime et fluvio-maritime*

La problématique de l'administration de la sécurité de la navigation maritime et de la navigation côtière et fluviale, se pose principalement dans quatre domaines :

- le vieillissement du personnel technique de la DNMM et de l'ANAM, se traduisant d'anticiper les départs à la retraite par un effort de formation initiale de jeunes à recruter dans les métiers concernés,
- l'insuffisance de l'administration de la surveillance, du contrôle, du secours et du sauvetage en mer
- l'insuffisance, voir le défaut, d'identification et de signalisation des dangers de navigation, pour améliorer la sécurité des navigations côtière et fluviale ;
- l'insuffisance de la maintenance de la navigabilité des voies navigables, et, de la mise en valeur et de l'aménagement des voies potentiellement navigable ;

Le constat fait du personnel technique vieillissant nécessite comme mentionné déjà, la préparation des relève des départs à la retraite, pour préserver les compétences en les matières des deux entités d'administration du sous-secteur, la DNMM et l'ANAM.

S'agissant du deuxième point, l'action pour solutionner le problème, est engagée (service de garde côtes, centre de sécurité et de secours, sémaphore, stations côtières, etc..). Elle est cependant qu'au stade préparatoire et n'est peut-être pas suffisante. Un appui institutionnel semble nécessaire pour aider à la compléter et accompagner sa mise en œuvre.

Concernant le troisième point, il est requis la préparation d'un projet de signalisation de la navigation le long de la côte et des voies fluviales,

Enfin concernant le dernier point, trois études seraient opportunes :

- Une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des voies d'eau navigables ;

¹⁶⁰ Ce mode de transport mérite d'être un des centre d'intérêt de la politique de développement du secteur pour plusieurs raisons dont deux particulièrement déterminantes : d'une part il s'agit là d'une action qui s'inscrit très bien dans la stratégie de réduction de la pauvreté et d'appui aux populations pauvres, et d'autre part, il est à noter que la quasi-totalité du matériel de transport de ce mode est produit localement. Des petits chantiers navals se multiplient.

- Une étude pour la réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Milo; (étude technique et mise en oeuvre des travaux requis) ;
- Une étude pour la préparation d'un programme d'investissements en matière d'aménagement de voies navigables (dragage de chenaux, balisage, ...).

1.7.1.8 Les insuffisances de la capacité institutionnelle, identifiées au niveau de l'administration du sous-secteur des transports aériens

Les principales préoccupations au niveau du sous-secteur des transports aériens peuvent être résumées comme suit :

- La gestion du futur de l'aéroport de Conakry, avec l'option d'un nouvel aéroport international pour Conakry ;
- La constance de l'action publique pour assurer la meilleure sécurité et la meilleure sûreté de la plateforme aéroportuaire de Conakry;
- La sécurité et la sûreté aux niveaux des aéroports de l'intérieur et des transports aériens intérieurs;
- La consolidation et le maintien des compétences et des performances de l'administration de l'aide à la navigation aérienne et de la sécurité de la navigation aérienne (ANA);
- La consolidation et le maintien des compétences au niveau de l'administration de l'Aviation Civile (contrôles techniques, régulation...);
- Le recouvrement des coûts par la tarification de l'usage des infrastructures et des équipements de transports aériens;
- Le complètement et la rationalisation de l'équipement du territoire en aéroports secondaires (autres que les trois aéroports régionaux : Labé, Kankan, Nzérékoré), ainsi que le mode d'administration de ces aéroports ;
- La pérennisation des dessertes aériennes régulières des aérodromes régionaux (service public de transports aériens intérieurs);
- L'intégration de la logistique des compagnies minières au niveau de l'investissement et de l'exploitation des aéroports de l'intérieur.

☞ *Au niveau de la gestion du futur de l'aéroport de Conakry, avec l'option d'un nouvel aéroport international pour Conakry*

L'administration s'interroge sur l'avenir de l'aéroport de Conakry, sur son site actuel de Gbéssia. Ceinturé par le tissu urbain, l'extension de l'aéroport sur ce site paraît à priori compromise.

Pourtant, lors de l'adoption du SDAU de Conakry, le site actuel de Gbéssia a semblé adéquat ; il limite la longueur et les temps des trajets terminaux et présente des risques réduits en matière de sécurité des populations, les avions atterrissant par la mer et décollant sur la mer. De plus pour trouver un site de substitution, il faut éviter le relief et, donc aller très loin.

Le SDAU a ainsi classé « non edificandi » la zone comprise entre l'aéroport et la mer, pour permettre des extensions futures vers la mer. Malheureusement ce règlement n'a pas été respecté et la zone est aujourd'hui bâtie. Mais rien n'empêche cependant sa récupération pour les besoins d'une extension de l'aéroport.

Un site est déjà prévu pour une délocalisation éventuelle. Il est situé à 80 km de Conakry, dans la direction de Forécariah.

Un investisseur privé serait intéressé pour une concession en BOT d'un nouvel aéroport sur ce site. Cependant les coûts économiques induits à la collectivité nationale par une telle délocalisation ne peuvent être pris en compte par ledit investisseur, qui n'est intéressé que par les profils financiers qu'il tirerait de l'investissement.

Aussi, une étude de faisabilité et d'opportunité, économique et environnementale, d'une telle délocalisation, pour éclairer les décideurs, côté Etat. Elle devrait comparer les deux solutions, conserver le site actuel en récupérant la zone non edificandi, ou construire un nouvel aéroport sur le site identifié.

☛ *Au niveau de l'administration de la sécurité et de la sûreté de la plateforme aéroportuaire de Conakry*

La sécurité et la sûreté de la plateforme aéroportuaire de Conakry ont été nettement améliorées ces dernières années, principalement par la réalisation des projets PRSTAAOC et SOGEAC. On peut les qualifier déjà de bonnes.

Il s'agit là cependant de deux éléments de l'offre aéroportuaire qui demande une constance d'attention et d'effort pour les parfaire, pour permettre en particulier à la plateforme d'obtenir ses certifications locales et internationales dans ces domaines, facteurs de rehaussement de sa compétitivité.

La DNAC, entité de suivi et de certification, devrait être appuyée dans ce domaine, particulièrement dans le suivi et le contrôle de la mise en œuvre des plans d'actions correctrices établis en réponse aux carences soulevées par les audits de l'OACI.

☛ *Au niveau de l'administration de la sécurité et de la sûreté des aéroports de l'intérieur*

S'il est bien acquis la volonté et déployé l'effort pour doter l'aéroport de Conakry d'une sécurité et d'une sûreté de normes internationales, cela semble l'être à un degré en dessous pour les aéroports de l'intérieur, vu l'état d'équipement de certains de ces aéroports.

Il est recommandé pour la tutelle technique de réaliser un audit technique de la sécurité et de la sûreté de ces aéroports, avec identification des carences.

Un programme d'action devrait en découler, et mis en œuvre, pour lever toutes ces carences.

☛ *Au niveau de l'administration de l'aide à la navigation aérienne et de la sécurité de la navigation aérienne (ANA)*

La problématique à ce niveau est essentiellement aujourd'hui le vieillissement du personnel technique de l'ANA. Il faudrait anticiper la relève des départs en retraite.

Aussi il est urgent d'élaborer un plan de relève avec un plan de formation initiale de jeunes à recruter ou parmi déjà l'effectif (gestion prévisionnelle des emplois-compétences ou GPEC), et le mettre en œuvre.

☞ *Au niveau de l'administration de l'Aviation Civile (DNAC)*

La problématique au niveau de la DNAC est la même que celle posée par l'ANA. Le personnel technique de cette structure de régulation et de contrôle, est également vieillissant. Il conviendrait d'entreprendre la même action que préconisée pour l'ANA.

☞ *Le recouvrement des coûts par la tarification de l'usage des infrastructures et des équipements de transports aériens;*

Suite au premier programme de renouvellement des équipements d'aide à la navigation aérienne et de sécurité, de l'ANA, réalisé dans le cadre du PST, les finances de l'ANA n'ont pu absorber le remboursement de la dette liée, laquelle lui a été rétrocédée par l'Etat. Un réaménagement financier est intervenu entre l'Etat et l'ANA, et l'ANA s'est vu soulager du remboursement de cette dette. Cela veut dire que les charges de ces équipements ne sont pas totalement recouvertes auprès les usagers de la plateforme aéroportuaire de Conakry.

De plus une autre entité autonome est sur le point d'être créée, l'ARAC, reprenant les fonctions d'opérations de la DNAC, et qu'il faudrait aussi, recouvrir auprès des usagers des services de l'aviation civile, les charges de fonctionnement et d'investissement de cette nouvelle agence.

Il est recommandé d'une part de réaliser une étude sur la tarification de l'usage des infrastructures des transports aériens (d'où en découlera une politique dans ce domaine) et une étude portant sur une projection des comptes financiers de l'ANA sur cinq à dix ans (pour permettre à la tutelle d'avoir une visibilité à moyen terme dans ce domaine).

☞ *Au niveau de l'équipement en aéroports de l'intérieur et de leur l'administration*

Les aéroports de l'intérieur, aéroports dits régionaux (Labé, Kankan et Nzérékoré) et aéroports secondaires, au nombre de huit. Ce système est un héritage édifié au cours du temps, au coup par coup, en particulier pour les aéroports transférés à l'Etat par des compagnies minières (cas de Banankoro).

Ces aéroports devraient officiellement avoir un statut (régional, secondaire), avoir un rôle et une fonction à remplir (aménagés pour des dessertes régulières par exemple pour les aéroports régionaux ; aménagés pour des dessertes occasionnelles à des fins d'administration du territoire, à des fins de soutiens à des activités économiques, etc..) ;

Du coup un schéma d'équipement aéroportuaire du territoire, équipement en aéroports régionaux et en aéroports secondaires, devrait être élaboré, suivant une conception rationnelle de couverture du territoire bien définie et arrêtée¹⁶¹. Certains des aéroports

¹⁶¹ En général, en deçà de trois, au maximum de quatre, heures de route, une desserte aérienne ne peut concurrencer la route et survivre commercialement (sur 350 à 450 km de route).

Par ailleurs la couverture complète du territoire en aéroports secondaires pourrait être conçue en imaginant un maillage couvrant la totalité du territoire, chaque maille étant centrée sur un point aéroport et constituant une aire de desserte de cet aéroport basée sur une heure à une heure et demi maximum, voir au plus deux heures, de transport terminal par route à partir de l'aéroport.

secondaires actuels n'auraient peut-être pas leur place dans le schéma, et ils devraient être abandonnés, d'autres seraient peut-être à créer.

Une étude devrait alors définir par statut et fonction assignés, des plans directeurs d'aménagement et d'équipements, et définir le programme d'urgence d'investissements dans le cadre du schéma d'équipement aéroportuaire et des plans directeurs adoptés.

Enfin, une convention devrait intervenir entre l'Etat et l'ANA, précisant les conditions de gestion et d'exploitation de ces aéroports de l'intérieur par l'ANA. L'Etat devrait en particulier compenser financièrement l'ANA des insuffisances de recouvrement de ses charges, par la tarification des usagers de ces aéroports.

☞ *Au niveau de la pérennisation des dessertes aériennes régulières des aérodromes régionaux (service public de transports aériens intérieurs);*

De jeunes compagnies aériennes se sont successivement essayées à exploiter des liaisons intérieures. Aucune n'a pu tenir financièrement ; elles finissent à chaque fois, par un arrêt de leur exploitation. L'Etat devrait étudier et assurer, par concession à un opérateur professionnel, l'exploitation de services publics de transports aériens intérieurs, pour la desserte des aéroports régionaux

☞ *L'intégration de la logistique des compagnies minières au niveau de l'investissement et de l'exploitation des aéroports de l'intérieur.*

Des compagnies minières sont intéressées par d'une part la création et l'exploitation d'aéroports, et également l'association à l'investissement et à l'exploitation d'aéroports publics (aéroport de Faranah, etc.).

Il est important de faire valoir la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, dans ce domaine.

Un appui institutionnel au niveau de la tutelle semble requis pour aider dans les négociations avec ces compagnies.

1.7.2 Les besoins identifiés en appuis institutionnels

Le développement des insuffisances dans la section précédentes (§1.7.1) et les réponses qui y sont proposés en termes d'actions à entreprendre permet de déduire dans la présente section les besoins en appuis institutionnelles, qu'il est suffisant d'énumérer par sous- secteur, le lecteur pouvant en rapprocher l'opportunité des éléments développés eu §1.7.1.

1.7.2.1 Les besoins identifiés en appuis institutionnels du sous-secteur routier

Ces besoins peuvent être énumérés comme suit :

☞ *Appuis à la gestion du développement des réseaux routiers*

Enfin les aéroports miniers devraient être intégrés dans le schéma.

- Appui à la mise à jour des politiques et des stratégies sectorielles ;
 - Appui à la préparation des plans et programmes à moyen et long terme et des programmes triennaux glissants (PIP) ;
 - Appui aux études des modalités de financement des programmes (BN, aide internationale, PPP, etc..) ;
 - Appui à la préparation des réunions, tables rondes, des partenaires financiers ;
 - Appui à l'établissement des CDMT sectoriels;
 - Appui à la préparation des budgets de développement (ou budgets d'investissements) ;
 - Appui à la révision et complètement des textes portant principes de classification des routes et attribution des maîtrises d'ouvrage ;
 - Appui à l'élaboration du répertoire des routes (identifiant, repères de localisation, classe, réseau, etc...maître d'ouvrage, ..);
 - Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de transfert de compétences aux collectivités locales, sur les réseaux de RPC et de VU, conformément au Code des Collectivités Locales (décentralisation);
 - Appui à l'élaboration de contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures routières intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies.
 - Appuyer l'élaboration d'un programme d'actions pour le développement de la cartographie, comme support au développement des réseaux routiers ; son évaluation financière, la programmation de ses dépenses, et l'identification de son mode de financement ;
 - Appui à la définition et à la gestion de la mise en œuvre des projets de cartographie.
 - Appui à l'élaboration d'une stratégie de promotion de la participation des collectivités et associations locales aux travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau routier, et des voiries urbains, sur l'ensemble du territoire national, et appui à la mise en œuvre de cette promotion.
- *Appuis à la gestion de la protection, de la maintenance et de l'exploitation des réseaux routiers*
- Appui à l'application du règlement communautaire (CEDEAO/UEMOA) sur les limites et le contrôle des charges et gabarits des véhicules lourds,
 - Appui à la définition et à la mise en place du système de contrôle des charges et gabarits des véhicules lourds sur le réseau des routes nationales ;
 - Appui à l'étude d'un mode de gestion et d'exploitation des postes de de contrôle des charges et gabarits;
 - Appui à l'élaboration d'une réglementation sur la protection et l'occupation du domaine public routier;

- Appui à l'élaboration d'une réglementation sur la protection des chaussées et de la signalisation (protection contre l'agression des surcharges, les huiles moteur et autres produits chimiques, barrières de pluie ; etc..) ;
 - Appui à la définition et à la mise en place d'un système de barrières de pluie;
 - Appui au fonctionnement et au développement des systèmes de gestion routière en place, et à leur pérennisation ;
 - Appui à l'étude de la formule institutionnelle la mieux adaptée, qui garantirait le mieux la pérennisation des systèmes de gestion routière en place ;
 - Appui aux études de projection des besoins financiers de l'entretien routier, sur cinq à dix ans, et des possibilités de mobilisation des ressources financières pour les couvrir ;
 - Appui au fonctionnement du FER ;
 - Appui à la définition de la fonction et des champs d'activités de l'exploitation routière, et à l'identification des entités compétentes dans le domaine (circonscrire l'implication de l'administration des transports routiers);
 - Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie d'entretien des RPC ;
 - Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie d'entretien des voies urbaines (à Conakry et dans les autres villes);
 - Appui à l'étude des effets sur l'usure du réseau routier des activités de transport liées aux exploitations minières (équipements, intrants, etc..) et à l'évacuation de leurs produits pour exportation ou pour transformation ; et à l'estimation des coûts ;
 - Appui à l'étude de faisabilité, à la négociation, et à la mise en place d'un fonds minier d'entretien routier;
- ☞ *Appuis à la gestion économique de la branche de l'industrie des travaux publics*
- Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement de l'industrie des travaux publics (dont, bien entendu, les modalités d'appui aux PME et autres petites entreprises) ;
 - Appui à la définition et à la mise en place d'un système d'observation et d'information de l'industrie des travaux publics (entreprises de travaux et bureaux d'ingéniering);
 - Appui à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un plan d'action (mesures et assistance) pour assurer un appui à la gestion et au renforcement des capacités des PME du secteur.
- ☞ *Appuis à la mise aux normes, à la mise en cohérence et à la codification des textes*
- Appui à l'établissement d'un guide interne pour la production des textes (pour le respect de la hiérarchie des textes) ;
 - Appui à la revue et au toilettage des textes existants pour une mise en cohérence, et le respect des normes,

☞ *Appuis au Renforcement des capacités de l'administration routière*

- Appui à l'étude de la définition des rôles, responsabilités, fonctions et activités des différents acteurs d'un projet (maître d'ouvrage –Chef de Projet-, maître d'œuvre, bureau ou laboratoire de contrôle, etc..), de la conception du projet à sa réalisation, y compris la réception, et de la définition des rapports entre eux.
- Appui à l'élaboration d'un projet de loi sur la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre (Loi MOA-MOE ou Loi MOP) ;
- Appui à la conception du système de gestion de projet¹⁶², et de son manuel de procédures ; (y compris système de suivi-évaluation¹⁶³) ;
- Appui à la révision des textes organiques des directions – y compris BESD (levée des conflits de compétences, renforcement de la fonction planification/programmation, de la fonction suivi-évaluation, du système d'information statistique, recentrage de la fonction gestion de projet sur l'administration de la maîtrise d'ouvrage du projet, introduction de la fonction exploitation routière..) ;
- Appui à l'étude de l'organisation et des procédures des directions techniques, et à leur mise en place (organisation structurelle des directions, fiches de poste, manuels de procédures des différentes fonctions,
- Appui à l'élaboration d'un projet de service pilote pour le BESD, et à sa mise en œuvre, avec la mise en place d'un système de suivi-évaluation comportant une lettre objectif (lettre objectif de chaque structure aux différents niveaux hiérarchiques, lettres objectifs de chaque cadre et agent à son poste) ;
- Appui à la mise à niveau de la gestion des ressources humaines ;
- Appui à la mise à niveau des ressources humaines (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;
- Appui à l'étude de faisabilité et d'opportunité de la création d'une agence routière nationale (gestion routière, exploitation routière, projets routiers, entretien routier);

1.7.2.2 Les besoins identifiés en appuis institutionnels de l'administration du sous-secteur des transports routiers

Ces besoins peuvent être énumérés comme suit :

☞ *Appuis à la gestion du développement des transports routiers*

¹⁶² Sur tout le cycle de vie du projet, de l'initiation du projet (idée de projet) à l'achèvement de la réalisation du projet.

¹⁶³ Y compris la post évaluation.

- Appui à l'étude d'un Plan National de Sécurité Routière et à sa mise en œuvre ;
 - Appui pour la préparation d'une Loi d'orientation sur les transports routiers ;
 - Appui à la révision et au complètement de la réglementation de la profession de transporteur routier, distinguant le transporteur industriel et le transporteur artisan,
 - Appui à l'étude et à la libération des textes législatifs et réglementaires sur le contrat de transport (application des règles de l'OHADA) ;
 - Appui à la préparation des négociations avec les syndicats de la profession des transports routiers, pour démembrer, doter d'un statut et normaliser juridiquement les domaines de leurs activités relevant d'un caractère commercial (organisation en GIE, en coopérative de transporteurs);
 - Appui aux syndicats de la profession pour la définition et l'organisation de leurs activités syndicales, et pour la formation des personnels cadres ;
 - Appui à la révision de la réglementation portant sur la création, l'aménagement, la gestion et l'exploitation des gares routières interurbaines, gares publiques et gares privées;
 - Appui à l'étude et à l'élaboration de la réglementation des principales professions d'auxiliaires de transport du sous-secteur (courtier de transport routier, commissionnaire de transport routier, agent de fret routier, agent commercial de transporteur routier) ;
 - Appui à la promotion des professions d'auxiliaires de transport routier;
 - Appui à la promotion de bourses de fret ;
 - Appui au suivi de la révision de la réglementation des professions de transitaire et de commissionnaire en douane (voir appui au sous-secteur maritime);
 - Appui à la promotion du corridor de transit malien, et aux actions de facilitation des transports et de transit sur le corridor (mise en œuvre du système TRIE, etc.);
- ☞ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports routiers*
- Appui à l'étude de l'organisation de la gestion des titres de transports (formalités, procédures internes de traitement et de gestion, organisation des structures et du travail, gestion des documents et des archives, production de statistiques etc..) – association du contrôle technique automobile-;
 - Appui à la mise en place de ladite organisation ;
 - Appui à l'informatisation de la gestion des titres de transports et des statistiques produites à partir des titres de transports et du contrôle technique automobile;
 - Appui à l'étude et à l'élaboration du projet de décret de création de la future Direction Nationale des Transports Routiers (DNTR) ;
 - Appui à l'étude et à l'élaboration du projet de décret de création d'un service rattaché à la DNTR pour la gestion des titres de transports (ou à défaut création à titre transitoire, d'une sous-direction de la DNTR chargée de la gestion des titres de transports) ;

- Appui à l'étude et à l'élaboration de l'arrêté organique de la DNTR (à titre transitoire il peut comporter une sous-direction chargée de la gestion des titres de transport) ;
- Appui à l'organisation de la DNTR (de l'organigramme au poste de travail avec l'établissement des fiches de postes – objet et tâches du poste, profil requis de l'attributaire du poste, etc...), avec établissement des cadres organiques ;
- Appui à la mise en place de l'organisation de la DNTR ;
- Appui à l'étude de la faisabilité et de l'opportunité de création d'un Office des Titres de Transports (et de la Sécurité Routière) ;
- Appui à l'étude de l'opportunité d'une Direction Nationale des Transports en Milieu Rural (DNTMR) ;
- Appui éventuel à l'étude et à l'élaboration des textes organiques (décret de création et arrêté organique) de la DNTMR ;
- Appui à l'étude de l'objet et des modalités d'association de la DNTR à l'exploitation routière (signalisation routière, facilitation et fluidification de la circulation, etc...), et à la mise en place du cadre de cette association (comité ad'hoc, implication dans les projets de signalisation routière, de plans de circulation, etc..);

1.7.2.3 Les besoins identifiés en appuis institutionnels de l'administration du sous-secteur des transports urbains

Ces besoins peuvent être énumérés comme suit :

- ☛ *Appuis à la gestion du développement des transports urbains*
 - Appui à l'étude d'un Plan de Transports Urbains Intérimaire de Conakry (PTUIC), intégrant le réseau de la nouvelle société de transports par bus, les trains urbains et de banlieue, le transport urbain maritime, les transporteurs privés par minibus, les taxis collectifs.
 - Appui à la mise en œuvre du PTUIC ci-dessus ;
 - Appui à l'étude d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour Conakry;
 - Appui au suivi du développement de la nouvelle société de transports urbains par bus.
- ☛ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports urbains*
 - Appui à l'étude et à l'élaboration des textes organiques (décret de création et arrêté organique) d'une nouvelle direction nationale : le Direction Nationale des Transports Urbains.
 - Appui à l'élaboration d'une stratégie de transferts de compétences en la matière aux collectivités locales, conformément au Code de collectivités locales ;

- Appui à l'établissement d'une démarche participative pour associer les collectivités locales aux travaux d'administration des transports urbains.

1.7.2.4 Les besoins identifiés en appuis institutionnels de l'administration du sous-secteur des transports ferroviaires

Ces besoins peuvent être énumérés comme suit :

➤ *Appuis à la gestion du développement des transports ferroviaires*

- Appui à l'élaboration d'une Loi ferroviaire ;
- Appui à l'élaboration du texte confirmant l'attribution de la maîtrise d'ouvrage au MDT de toutes les lignes ferroviaires, existantes ou en création ;
- Appui à la préparation de l'étude de faisabilité de la réfection de la ligne de chemin de fer Conakry – Km 40 ;
- Appui à la préparation de l'étude de faisabilité de la réfection de la ligne de chemin de fer Conakry-Kankan ;
- Appui à l'étude d'un schéma directeur national de développement des chemins de fer (incluant toutes les lignes de chemins de fer, y compris celles répondant à la demande des transports des produits miniers);
- Appui à l'étude d'inscription dans le schéma directeur, de la ou des lignes dont la réalisation est imminente à l'initiative des miniers (coups partis) – élargissement de tunnel, etc...-
- Appui à l'élaboration de contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures ferroviaires intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies.
- Appui à l'étude de tarification de l'usage de l'utilisation du réseau ferroviaires (droits de circulation) ;

➤ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports ferroviaires*

- Appui à l'étude et à l'élaboration des textes organiques (décret de création et arrêté organique) d'une nouvelle direction nationale : le Direction Nationale des Transports Ferroviaires (DNTF).
- Appui à l'étude de la création d'une société de gestion du réseau ferroviaire de Guinée, (avec transformation de la SNCFG en cette société) ; (étude de faisabilité) ;

1.7.2.5 Les besoins identifiés en appuis institutionnels de l'administration du sous-secteur des transports maritimes et fluviales

Ces besoins peuvent être énumérés comme suit :

- *Appuis à la gestion du développement des transports maritimes et fluviaux*
 - Appui à la réalisation de l'étude d'actualisation du Plan Directeur de Développement et d'Aménagement du port de Conakry;
 - Appui à la revue des textes réglementant les professions des opérateurs portuaires (manutentionnaire, consignataire, commissionnaire en douanes...), et les conditions d'exercice de leurs activités en générale, et dans le port, assortie de propositions pour la révision de ces textes, pour rehausser le professionnalisme des opérateurs portuaires dans le port ; et appui à la rédaction des textes révisés ;
 - Appui au PAC, pour la réalisation d'une étude (ou un audit) des conditions d'opérations et de l'exploitation de la plateforme portuaire, assortie d'un plan d'action de remise en ordre ;
 - Appui à la préparation d'une étude hydrologique pour trouver une solution durable au problème d'ensablement et de l'envasement du chenal et du bassin, et appui au suivi de l'étude ;
 - Appui à la conception et à la mise en place d'un observatoire de suivi de la qualité et des prix des prestations au niveau du passage portuaire au port de Conakry (observatoire qui devrait être installé au niveau du Conseil National des Chargeurs) ;
 - Appui à la tutelle, pour la réalisation d'un diagnostic des conditions de sécurité et de sûreté (Code ISPS) du port de Conakry, assorti d'un plan d'action ;
 - Appui à la tutelle, pour le suivi et l'évaluation de la réalisation du plan d'action ci-dessus;
 - Appui à la tutelle pour la réalisation d'un audit environnemental des activités sur la plateforme portuaire, assorti d'un plan d'action ;
 - Appui à la tutelle, pour le suivi et l'évaluation de la réalisation du plan d'action ci-dessus;
 - Appui à l'étude de conception et de faisabilité du système de surveillance, de contrôle, de secours et de sauvetage en mer et à la mise en œuvre du système (service de garde côtes, centre de sécurité et de secours en mer, sémaphore, stations côtières, etc..) ;
 - Appui à la tutelle, pour une étude de prospection de sites pour une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry ;
 - Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude de faisabilité et d'opportunité d'une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry, avec localisation du ou des sites de délocalisation ;
 - Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude d'élaboration du schéma Directeur d'Equipeement Portuaire du littoral guinéen ;

- Appui à l'élaboration de contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures portuaires intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies ;
- Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude sur la tarification de l'usage des infrastructures portuaires et d'élaboration d'une stratégie et politique de l'Etat, en la matière;
- Appui à l'étude d'un schéma directeur d'équipement et d'aménagement, en embarcadères et petits ports fluvio-maritimes ;
- Appui à l'étude pour l'élaboration d'une stratégie de développement des transports fluvio-maritimes et de son plan d'action (dont un programme d'investissements).
- Appui à l'étude d'un plan de transport urbain de Conakry par voie d'eau, assorti d'un plan d'investissements pour l'aménagement de débarcadères et de petits ports fluvio-maritimes ;(à intégrer dans le plan de transport urbain de Conakry) ;
- Appui à l'élaboration d'un programme quinquennal d'investissements pour l'aménagement de débarcadères et de petits ports fluvio-maritimes ;
- Appui pour la définition d'un projet de signalisation de la navigation le long de la côte et des voies navigables ;
- Appui à l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des voies d'eau navigables ;
- Appui à une étude pour l'élaboration d'un projet de réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Milo, et appui à la préparation de la mise en œuvre du projet ;
- - Appui à l'étude d'élaboration d'un programme d'investissements en matière d'aménagement de voies navigables (dragage de chenaux, balisage,..).

➤ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports maritimes et fluviaux*

- Appui à l'étude de la révision des textes portant statuts du PAC, dont en particulier l'objet de la société nationale PAC, les missions confiées à la société nationale PAC par l'Etat, les rapports patrimoniaux entre l'Etat et le PAC, les domaines d'autonomie du port, l'autorité portuaire confiée au PAC sur la destination du domaine public portuaire, sur les opérateurs portuaires et leurs activités dans l'enceinte portuaire, le rôle des tutelles techniques et financières, et les objets et les modalités de leurs interventions, etc...
- Appui pour la réalisation d'un audit de la capacité institutionnelle de l'administration du PAC, assortie de l'élaboration d'un projet de renforcement de cette capacité ;
- Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude de projection des comptes financiers du PAC sur cinq à dix ans, pour avoir une visibilité à moyen et plus long terme;
- Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude sur l'opportunité et la faisabilité de création d'un Office National des Ports Maritimes (ONPM), auquel serait

- délégué la maîtrise d'ouvrage des infrastructures, équipements et domaines portuaires, autres que ceux relevant du port autonome de Conakry ;
- Appui à l'étude et à l'élaboration du projet de décret précisant l'attribution au MDT, de la maîtrise d'ouvrage des petits ports et embarcadères maritime et fluviaux,
 - Appui à l'étude et à l'élaboration du projet de décret portant concession d'embarcadères et de petits ports à l'ANAM, et précisant l'objet de cette concession, en application de l'ordonnance 037/89 portant création de l'ANAM ;
 - Appui pour l'élaboration d'un projet de service pour la Direction Nationale de la Marine Marchande (DNMM) ;
 - Appui à l'ANAM, pour l'élaboration d'un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de l'agence ;
 - Appui à la DNMM, pour l'élaboration d'un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de la DNMM ;
 - Appui à l'ANAM et à la DNMM pour la mise en œuvre des plans ci-dessus ;

1.7.2.6 Les besoins identifiés en appuis institutionnels de l'administration du sous-secteur des transports aériens

Ces besoins peuvent être énumérés comme suit :

☛ Appuis à la gestion du développement des transports aériens

- Appui à la préparation de l'étude d'opportunité et de faisabilité comparatives entre l'aménagement du nouvel aéroport de Maférénya et la conservation du site actuel de Gbéssia avec ses possibilités d'extension vers la mer (récupération des terrains bâties entre l'aéroport et la mer, terrains juridiquement non edificandi) ;
- Appui à la DNAC, pour le suivi et le contrôle de la mise en œuvre des plans d'actions correctrices pour la levée des carences soulevés par les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI ;
- Appui à la tutelle technique, pour la réalisation d'un audit technique de la sécurité et de la sûreté des aéroports de l'intérieur, avec identification et relevée des carences, assorti d'un plan d'actions correctrices pour lever ces carences ;
- Appui à la tutelle technique pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre dudit plan d'actions;
- Appui pour la réalisation d'une étude sur la tarification de l'usage des infrastructures aéronautiques et d'élaboration d'une stratégie et politique en la matière;
- Appui à l'établissement juridique d'une classification fonctionnelle des aéroports de l'intérieur (rôle et fonction à remplir, pour un aéroport régional et pour un aéroport secondaire) ;

- Appui pour la réalisation d'une étude, pour l'élaboration d'un schéma d'équipement aéroportuaire du territoire, en aéroports régionaux et aéroports secondaires ;
 - Appui pour la réalisation d'une étude de plans directeurs d'aménagement et d'équipement par statut et fonction (aéroport régional et aéroport secondaire), et d'un programme urgent d'investissements ;
 - Appui à l'étude d'un service public de transports aériens intérieurs desservant les aéroports régionaux et à la préparation de sa mise en concession à un opérateur du métier, sur appel d'offre ;
 - Appui à l'élaboration de contrats (ou conventions) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures aéronautiques intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies.
- *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports aériens*
- Appui à l'ANA, pour l'élaboration d'un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de l'agence ;
 - Appui à la DNAC, pour l'élaboration d'un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de la DNAC ;
 - Appui à l'ANA et à la DNAC pour la mise en œuvre des plans ci-dessus ;
 - Appui pour la réalisation d'une étude de projection des comptes financiers de l'ANA sur cinq à dix ans;
 - Appui à la préparation d'une convention entre l'Etat et l'ANA, sur la gestion et l'exploitation des aéroports de l'intérieur ;

1.8 L'opportunité d'une actualisation/révision de la stratégie sectorielle.

1.8.1 Rapprochement du PNT-PSR avec le DSRP

Le PNT-PSR et le DSRP du début des années 2000

Le PNT comme le PSR se sont alignés sur les orientations stratégiques de réduction de la pauvreté, à moyen et long terme, arrêtées lors de l'élaboration et l'adoption du DSRP du début des années 2000, orientations générales et sectorielles; ils sont restés dans le cadre des axes stratégiques du DSRP.

La stratégie de réduction de la pauvreté du DSRP du début des années 2000

Les orientations de la stratégie de réduction de la pauvreté s'articulent autour de trois axes principaux :

- l'accélération de la croissance économique et les opportunités de revenus pour les pauvres;
- le développement et l'accès équitable aux services de base ;
- l'amélioration de la gouvernance et le renforcement des capacités institutionnelles et humaines.

Ces orientations stratégiques portent principalement sur :

- la stabilisation macro-économique et l'accélération de la croissance ;
- l'appui aux principaux secteurs porteurs de croissance (secteur rural, secteur minier, commerce) ;
- le développement des infrastructures de base (des secteurs de l'énergie et des transports en particulier) ;
- la formation et la promotion de l'initiative et de l'entreprise ;
- la recherche des meilleures conditions de participation des femmes, notamment les plus pauvres dans le processus de développement ;
- le développement des services de base, et le développement de leur accès aux populations ;
- l'amélioration de la gouvernance.

A l'évidence la mise en œuvre de cette stratégie, passe par le développement d'un système de transport consistant et performant, et plus particulièrement par une bonne couverture du pays par un réseau routier structurant de bon niveau de service.

Le profil de la pauvreté en Guinée fait état d'une pauvreté nettement accentuée dans les préfectures du Nord-Ouest et Nord-Est du pays mettant en relief une corrélation nette entre l'enclavement et la pauvreté ; ces zones étaient en effet, au moment de la préparation du PNT-PSR, quasiment les seules à être mal desservies par le réseau national remis à niveau, et à être mal drainées par des réseaux de pistes.

Le PNT-PSR et le DSRP 2011-2012

Le DSRP 2011-2012 est le prolongement du DSRP2 (2007-2010). Le DSRP3 est en cours de préparation. Il sera adopté fin 2012 pour la période 2013-2015.

Structuré et formulé quelque peu autrement, le DSRP2 épouse globalement la même stratégie que le DSRP du début des années 2000 (DSRP1). Il intègre des nouveaux éléments de politique, essentiellement liés à l'avènement d'un nouveau régime politique, et à son caractère, mais influés par la crise socio-politique l'ayant précédé. Ces éléments n'ont qu'une influence en marge sur le secteur des transports.

La stratégie de réduction de la pauvreté du DSRP2

Elle s'articule autour de trois axes stratégiques :

- Axe stratégique 1 : amélioration de la gouvernance et le renforcement des capacités institutionnelles et humaines ;
- Axes stratégique 2 : accélération de la croissance et élargissement des opportunités d'emplois et de revenus pour tous ;
- Axe stratégique 3 : amélioration de l'accès des populations à des services sociaux de qualité.

Et les objectifs stratégiques associés à chacun de ces axes se présentent comme suit :

- Pour le premier axe : (i) réforme des forces de défense et de sécurité ; (ii) renforcement des capacités de consolidation de la paix et de gestion des conflits ; (iii) amélioration de la gouvernance judiciaire, (iv) amélioration de la gouvernance politique et démocratique ; (v) promotion des droits de l'homme ; (vi) lutte contre la corruption et l'impunité, (vii) amélioration de la gouvernance administrative ; (viii) amélioration de la gouvernance locale ; (ix) promotion du genre ; (x) amélioration de la gouvernance économique et renforcement des capacité de gestion.
- Pour le second axe : (i) maîtrise des équilibres macro-économiques ; (ii) développement des secteurs porteurs de croissance (secteur agricole, secteur minier,..) ; (iii) promotion du secteur privé et de l'emploi, (iv) promotion du développement durable, (v) développement des infrastructures économiques de base.
- Et pour le troisième axe : (i) amélioration de l'accès à une éducation de qualité pour tous ; (ii) amélioration de l'accès des populations aux services de santé et de nutrition, notamment des pauvres ; (iii) amélioration de l'accès des populations du milieu rural et péri urbain aux services énergétiques ; (iv) amélioration de l'accès à l'eau potable ; (v) amélioration de l'habitat et des services d'assainissement ; (vi) amélioration de la protection sociale ; (v) promotion de la culture.

Le PNT-PSR reste en pleine cohérence avec le DSRP2, et s'inscrit bien dans le cadre de sa stratégie de réduction de la pauvreté. Il trouve son inscription dans les trois axes stratégiques de la SRP2.

1.8.2 Rapprochement du Plan Quinquennal du Secteur avec le PNT-PSR

Le Plan quinquennal de Développement (PQD) énonce clairement qu'il *offre le cadre globale nécessaire à l'exécution de la stratégie de réduction de la pauvreté (SRP)*.

Globalement, la stratégie du PQD s'articule autour de cinq axes stratégiques, option du Gouvernement. Tous les cinq s'inscrivent dans les trois axes stratégiques du DSRP2. Cet emboîtement est présenté dans le tableau ci-dessous :

Axe stratégique du DSRP2	Axes stratégique du PQ correspondants
<u>Axe stratégique 1</u> : amélioration de la gouvernance et le renforcement des capacités institutionnelles et humaines.	<u>Axe stratégique 1</u> : amélioration de la gouvernance <u>Axe stratégique 5</u> : restructuration des forces armées et de sécurité
<u>Axes stratégique 2</u> : accélération de la croissance et élargissement des opportunités d'emplois et de revenus pour tous.	<u>Axe stratégique 3</u> : développement des infrastructures de base <u>Axe stratégique 4</u> : (iv) expansion économique et promotion des secteurs porteurs de croissance
<u>Axe stratégique 3</u> : amélioration de l'accès des populations à des services sociaux de qualité.	<u>Axe stratégique 2</u> : lutte contre la pauvreté

Le PQD précise également que *le gouvernement maintiendra la cohérence entre le Plan quinquennal et la SRP 2013-2015*.

Plus spécifique, au niveau sectoriel, le PQD mentionne le PNT comme document de référence du Ministère en charge des Transports¹⁶⁴. Le PNT et le PSR sont cités également comme cadre de stratégie de l'action publique dans le sous-secteur routier¹⁶⁵.

Globalement, et dans le fonds, le PQD du sous-secteur des routes reste dans le cadre des priorités du PSR mais dans la forme, le lien n'est pas clairement établi. Ainsi, l'identification des projets, leur nom et leur contenu, tel que le PSR les définit, ne sont pas toujours respectés. Pour certains projets, la nature des travaux a changé; l'aménagement prévu en RTA pour certaines routes a été changé en aménagement en RB (voir Kankan-Kérouané par exemple). Cela s'explique probablement par l'évolution des trafics (au cours de la période du retard de réalisation du projet), ou à des normes édictées au niveau des instances communautaires (CEDEAO) pour les routes communautaires.

Par ailleurs la hiérarchisation des priorités des réalisations des projets n'est pas rigoureusement suivie. Par exemple il est relevé dans le PQD, une priorité première donnée au projet Labé-Mali par l'intermédiaire d'un projet l'englobant Labé-Mali-Kédougou, alors que la hiérarchisation des priorités du PSR programme ce projet bien après d'autres projets.

L'influence de la dynamisation de l'action et de l'animation, récentes, des institutions communautaires en est la principale cause. Les projets sont souvent circonscrits en

¹⁶⁴ Page 116 du Partie 1 « Contenu global » du Plan Quinquennal de Développement.

¹⁶⁵ Page 114 de la partie 2 « Contenu Sectoriel » fascicule 1 « secteur économique » du Plan Quinquennal de Développement

référence au schéma des routes communautaires de la CEDEAO/UEMOA. Ces projets¹⁶⁶ portant sur des linéaires de route importants intègrent des projets du PSR. Il y a là une tendance à s'écarter des principes de rationalisation budgétaire des projets posés par le PNT et le PSR.

La dimension des projets du PSR, dépassant rarement un linéaire de 200 km, avec une moyenne de linéaires autour de 100 km, outre qu'elle permet des réalisations de projet de trois à quatre ans, temps d'étude APD/DAO compris, une maîtrise meilleure de la gestion de cette réalisation, ainsi qu'une meilleure facilité de mobilisation de son financement, permet aussi d'affiner la rationalisation des choix budgétaires des projets (optimisation des profits pour la collectivité nationale).

Au niveau communautaire (CEDEAO/UEMOA), il est logique de se préoccuper de la célérité de la réalisation du schéma routier communautaire, et d'animer des aménagements d'itinéraires à la dimension de la région. Au niveau du pays, l'option politique devrait être dite. Les investissements routiers nationaux (ils sont financés par l'Etat) sur les routes communautaires sont-ils traités hors hiérarchisation multicritère des investissements routiers du pays, et priorisés, ou l'Etat leur applique-t-il le même traitement que les autres investissements, leur appliquant les règles de la hiérarchisation multicritère ?.

Dans la hiérarchisation multicritère du PSR, il est pris en compte un critère en rapport avec la localisation du projet sur un itinéraire communautaire, pour marquer l'intérêt des routes communautaires.

La problématique ci-dessus, soulevée par la programmation dans le sous-secteur routier, ne se pose pas au niveau des autres sous-secteurs du secteur.

Concernant le secteur routier, il est recommandé de mettre en cohérence totale le PQD avec le PNT et le PSR, en gardant les mêmes identifications, noms et consistances des projets. Par exemple le projet PDQ « Kankan – Kérouané – Beyla - N'Zérékoré – Yomou – Fre Libéria » (450 km) devrait retrouver la formulation du PSR en le scindant suivant les projets PSR le composant à savoir les projets « Kankan – Kérouané » (145 km), « Kérouéna – Beyla » (110 km), « Beyla-Nzérékoré » (131 km), « Nzérékoré – Yomou - Diéké » (85 km), .

Cette mise en cohérence ne serait que formelle ; elle ne changera fondamentalement voir ne changera nullement la substance du PDQ. Comme dit plus haut les modifications relatives à la nature des travaux (niveaux d'aménagement de la route) seraient traitées en alternative ou variante.

1.8.3 L'opportunité d'une actualisation/révision de la stratégie sectorielle

Le Plan National des Transports avait originalement comme finalité de préciser la programmation de la réalisation du schéma national des infrastructures de transports, en optimisant le couple coûts – avantages pour la collectivité nationale. Il identifie les projets d'investissement concourant à la réalisation du schéma, pour chacun des modes de transports, assure la coordination physique des modes, donc de la coordination des investissements, et hiérarchise la priorité de réalisation des projets dans chacun des modes.

¹⁶⁶ Se référer à la page 121 de la Partie 1 « contenu global » (Tableau 19 Investissements dans le secteur) et à la page 114 du fascicule 1 « secteur économique » de la partie 2 « contenu sectoriel » du PQD

A cette finalité de coordination et de hiérarchisation des investissements pour la réalisation du schéma national des infrastructures de transports, il est progressivement ajouté, la coordination fiscale (ou économique) des modes pour une optimisation économique des choix modaux des usagers, pour éviter un gaspillage d'investissements en infrastructures. Il est ajouté aussi au PNT l'étude de plans de mesures pour améliorer les conditions d'opération des transporteurs et les facilitations pour une fluidification des trafics, cela pour maximiser les chances d'obtenir les profits collectifs (production de richesses, développement) espérés des investissements réalisés. Enfin afin de maîtriser et de gérer ces systèmes, il est ajouté au PNT l'étude de plans de mesures pour mettre à niveau l'administration du secteur. Cependant ces plans de mesures dans un PNT restent des mesures à portée nationale. En exemple, pour la planification/programmation locale (collectivité, et/ou circonscription, territoriale ou urbaine), la mesure à portée nationale va consister à la production de normes, à l'encadrement général, à l'appui à apporter aux collectivités locales, et/ou circonscriptions administratives.

L'adoption d'un PNT s'impose logiquement à l'élaboration du plan quinquennal, pour les aspects couverts par le PNT, sauf bien entendu, dérogation par l'autorité ou l'institution qui en a compétence. Une Loi d'adoption du PNT aurait dû intervenir pour sceller son autorité dans l'action publique.

Comme il est rappelé plus haut, le PNT porte sur la dimension nationale. La dimension locale, et particulièrement la dimension urbaine, n'est pas couverte par le PNT, sauf pour les aspects normalisation, appui à la maîtrise d'ouvrage, ou à la maîtrise d'œuvre par les services déconcentrés de l'Etat ; etc...

Le Programme Sectoriel Routier ne peut être établi à partir du seul PNT s'il prend en compte toutes les classes de routes et les voiries urbaines, pour couvrir tout le sous-secteur routier. Ses volets portant sur les voiries urbaines et sur les routes préfectorales et communautaires ne peuvent être élaborés qu'à partir de plans similaires au PNT couvrant l'espace local (circonscription territoriale et agglomération urbaine). Or ces deux types de plans n'existent pas. Seul existe un schéma directeur des infrastructures routières de base de l'agglomération de Conakry (voirie primaire) qui a été établi vers la fin des années 1980, à la suite du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de Conakry, sur la base des choix d'affectation et d'occupation des sols du SDAU, et des réflexions sur le fonctionnement de la future agglomération.

Ceci explique d'ailleurs que ces deux volets n'ont pas suffisamment de substance dans le PSR de 2005.

Par ailleurs, l'environnement politique, économique, communautaire du pays a bien changé par rapport à la période d'élaboration du PNT/PSR (2001-2004). Les bases de projection et d'élaboration de perspectives sur lesquelles s'est appuyée l'élaboration du PNT ne sont plus les mêmes.

L'ouverture du pays voulu par le nouveau régime politique, sa volonté de réconciliation et de pacification, la dynamisation des activités du secteur minier, et de l'économie nationale en particulier par de nouvelles facilités accordées aux investisseurs étrangers, les nouvelles perspectives des finances publiques, la rupture du processus de renouvellement des infrastructures pendant la période de crise, l'évolution de la structuration et le développement des espaces d'action de réglementation des instances communautaires (CEDEAO/UEMOA), ont fait bouger considérablement les facteurs de projection.

Une émergence à prendre aussi en compte dans le nouvel environnement est la dynamisation de l'action des institutions communautaires dans l'aménagement des réseaux de routes communautaires (réseau UEMOA et réseau CEDEAO). L'aménagement de ces routes communautaires a tendance à s'imposer au pays membres, comme une priorité à favoriser pour un financement sur leur capacité d'investissements publics, se faisant en renonçant à des projets plus prioritaires au niveau national, pour des raisons de contraintes budgétaires. Par ailleurs, les normes de constructions de ces routes communautaires sont fixées par les instances communautaires, ne laissant pas la place à une démarche évolutive des niveaux d'aménagement.

Cette situation se traduit par l'alignement de plusieurs projets locaux, à priori d'intérêts inégaux (ou de priorités dispersées), pour constituer des grands projets portant sur des linéaires de route de grande longueur (400-500 km contre une moyenne de 100 km pour les projets du PNT/PSR). Par la suite pour faciliter la recherche et la mobilisation des financements, mais aussi pour faciliter la gestion de la réalisation du projet, le projet est alloté en lots, de longueur rejoignant la moyenne de celles des projets du PNT/PSR.

Enfin, sous l'animation des instances communautaires régionales, le mode ferroviaire commence à susciter de l'intérêt auprès des bailleurs de fonds.

La base de projection de la géographie des trafics routiers et de la structure des trafics a ainsi changé. Et on sait que le premier critère d'identification des projets par le PNT, comme le premier critère de hiérarchisation des projets, est les perspectives des trafics des routes objets de ces projets.

La rupture de quelques années qui a marqué le renouvellement continue des routes du réseau, est aussi un facteur qui peut influencer pour de nouvelles priorités.

Enfin le PDQ qui a confirmé le PNT/PSR comme base de la planification/programmation du secteur des transports (dont les routes), s'est retrouvé, d'ailleurs du fait des évolutions évoquées ci-dessus, ne pas être élaboré dans le total respect du PNT/PSR. Il en est particulièrement le cas dans la planification routière. Les priorités du PNT et du PSR n'ont pas été scrupuleusement respectées. N'a pas été ainsi suivi le principe de base de la rationalisation budgétaires des choix des investissements, posé dans le PNT, lequel n'a assuré que la continuation des stratégies déclarées avant par les Autorités, sur ce sujet.

Pour toutes les raisons développées ci-dessus, une actualisation du PNT s'avère nécessaire ; elle devrait être programmée sur la période d'action de la stratégie intérimaire des transports 2013-2017, période des cinq ans qui viennent.

D'autres documents de planification et de stratégie devraient également être engagés et/ou élaborés pendant la même période, pour disposer d'un ensemble complet d'outil de vision et pilotage à moyen et long terme du secteur des transports, dans sa dimension communautaire, sa dimension nationale et ses dimensions locales..

Enfin, le PDQ devrait subir quelques ajustements de forme pour le rendre cohérent avec les documents de planification et de programmation du secteur qui l'ont précédé et dont il se réfère, le PNT et le PSR.

2 PROPOSITION D'UNE STRATEGIE SECTORIELLE INTERIMAIRE POUR LA PERIODE QUINQUENNALE 2013- 2017

2.1 Propositions pour l'actualisation/révision des documents de politique sectorielle

L'analyse faite dans la partie diagnostique a mis en évidence l'opportunité de l'actualisation/révision du PNT, dans les cinq prochaines années (2013-2017).

Cependant, en matière de planification des transports, l'actualisation/révision du PNT ne devrait pas être la seule action à entreprendre pour disposer de documents de vision et de planification pour le secteur.

L'objet premier du PNT est d'identifier les projets, de les inscrire dans une coordination intermodale de fonctionnement du système de transport du pays, d'étudier l'opportunité de leur réalisation, d'étudier la hiérarchie des priorités de réalisations pour maximiser les profits que tirera la collectivité nationale de leur réalisation. En ayant une vision globale du système (tous modes confondus, intermodalité, coordination physique et fiscale¹⁶⁷), en hiérarchisant les priorités des réalisations des projets, il évite les gaspillages d'investissements, il maximise les profits tirés des investissements, par la collectivité nationale.

Cette finalité d'évitement de gaspillages dans l'investissement, et de maximisation de profit, est un facteur de production de richesses pour la collectivité nationale, donc fondamentalement fait du PNT un outil de lutte pour la réduction de la pauvreté.

Par ailleurs, le PNT prend en compte la contrainte de capacité d'investissements du pays dans le secteur, pour arrêter son programme d'investissements, évitant ainsi logiquement aux finances publiques d'avoir des problèmes de remboursement des dettes encourues pour le secteur.

De ces faits, le PNT est un cadre de référence pour l'élaboration des plans quinquennaux, le plan quinquennal étant à son tour, un cadre de référence pour l'élaboration des programmes d'investissements publics triennaux glissants (PIP) (planification stratégique).

Des études de faisabilité des projets hiérarchisés au niveau du PNT vont permettre de préciser d'une part la date optimale de réalisation de chaque projet, et préciser ainsi, le plan quinquennal dans lequel il est rationnel d'envisager l'inscription du projet (programmation économique). Il peut être inscrit dans le premier plan à venir, comme renvoyé à un plan ultérieur.

De même, pour être inscrit en réalisation au PIP glissant, le projet doit être déjà inscrit en réalisation¹⁶⁸ dans le plan en cours d'exécution, que son étude de faisabilité, si besoin actualisée, le donne opportun en réalisation dans les trois années couvertes par le PIP.

Plus haut au niveau du PNT, les idées de projet (identification des projets) sont extraites des schémas directeurs d'infrastructures de transport ? Ces schémas sont le cadre de l'action, la vision à long terme. Leur réalisation est organisée aux différentes

¹⁶⁷ Rechercher l'équité entre les modes en termes de taxation de l'usage des infrastructures ; influencer sur le choix modal des usagers, en les incitant au moment du choix modal, au choix les plus profitables pour la collectivité.

¹⁶⁸ Un projet est inscrit en « projet en étude » (étude de faisabilité), ou en « projet en réalisation ».

marches de la planification/programmation de l'action publique : le PNT, le Plan Quinquennal de Développement (PQD), le PIP triennal glissant.

Ainsi, outre qu'il est opportun d'actualiser le PNT, il est aussi opportun de disposer de schémas directeurs d'infrastructures pour chacun des sous-secteurs, ainsi que pour la coordination physique et l'inter-modalité.

Aussi, il est proposé l'élaboration et/ou la révision/actualisation des documents de vision et d'encadrement de l'action publique pour le développement du secteur des transports :

- un schéma national directeur intégré des infrastructures de transports, couvrant les infrastructures de tous les modes de transports (route, rail, mer, air, voie fluviale, et coordination des modes et intermodalité) ; ce schéma devrait se décliner, démembré, en :
 - un schéma national directeur des infrastructures routières ;
 - un schéma national directeur des infrastructures ferroviaires,
 - un schéma national directeur en équipements aéroportuaires ;
 - un schéma national directeur en équipements portuaires ;
 - un schéma national directeur en embarcadères et petit-ports fluviaux-maritimes côtiers ;
 - un schéma national directeur des voies navigables et d'équipement en ports fluviaux ;
 - un schéma national directeur d'équipement en plateformes intermodales et en plateformes logistiques (coordination et inter-modalité);

Normalement ce schéma national doit s'appuyer sur le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire national (SDAT). Ce schéma existe mais il commence à dater ; il aurait peut-être besoin d'être actualisé.

Seulement, sans attendre une éventuelle actualisation du SDAT, ni l'établissement du schéma intégré des infrastructures de transport, la quasi-totalité des schémas directeurs sous sectoriels énumérés ci-dessus peuvent déjà être étudiés et élaborés ou actualisés, puis éventuellement ajustés une fois établi le schéma intégré.

En dehors du schéma directeur routier, lequel ne présente pas d'urgence à l'actualiser, il y a défaut pour tous les autres, et il y a besoin de les élaborer et adopter. Ils peuvent enrichir le PNT révisé.

Devant la pression des activités minières, il est urgent d'élaborer :

- le schéma national directeur des infrastructures ferroviaires,
- le schéma national directeur en équipements portuaires.

Ces deux schémas ne doivent exclure aucune infrastructure ferroviaire ou portuaire, sous prétexte qu'elle assure les transports des activités minières. Toutes ces infrastructures devraient être dotées d'un statut public, et relevées de la maîtrise publique de l'Etat, attribuée au ministère compétent en la matière, le MDT. Elles vont constituer des réseaux dont la gestion devrait être confiée à des sociétés de réseau. Le financement de la construction de ces infrastructures, leur mode d'exploitation relèveront de négociations et de contrats avec les compagnies minières.

Tous les documents de vision et de planification visés ci-dessus, restent nationaux et ne traitent que les sujets d'intérêt national. Cela est particulièrement valable pour le PNT.

Il doit être établi par ailleurs des documents de vision et de planification locaux, au niveau des régions, des préfectures, des agglomérations urbaines.

Bien entendu, un encadrement national, une normalisation-harmonisation de ces documents, de leur méthodologie et démarche d'établissement, de leurs conditions d'adoption, restent de l'intérêt national.

➤ Au niveau du Plan Quinquennal de Développement (PDQ) en cours

Il est recommandé de porter quelques ajustements dans la priorité des investissements, pour le rendre encore plus cohérent avec le PNT-PSR.

➤ Au niveau des territoires régionaux et préfectoraux et des agglomérations urbaines

La démarche établie au niveau nationale pour disposer d'une vision à moyen et long terme, devrait être conduite aussi au niveau des territoires

Pour les régions et les préfectures Il faudrait établir :

- Des schémas directeurs d'infrastructures régionaux et préfectoraux ;
- Des Plans Régionaux de Transports et des Plans Préfectoraux de Transports (hiérarchie des priorités) (l'équivalent du PNT au niveau local);
- Des Plans Quinquennaux régionaux et préfectoraux ;
- Des PIP régionaux et préfectoraux.

Pour les agglomérations urbaines :

- Des schémas directeurs urbains d'infrastructures de transports
- Des Plans Urbains de Transports (l'équivalent du PNT au niveau de l'agglomération urbaine) ;
- Des Plans Quinquennaux Urbains ;
- Des PIP urbains.

Dans les agglomérations, dans lesquelles il y a forte densité de populations et d'activités, et limitation d'espaces, l'organisation de la mobilité urbaine est primordiale ; le fonctionnement même de la ville en est étroitement dépendant.

Il est établi pour les agglomérations des Plans de Déplacements Urbains (PDU), complets pour les grandes agglomérations, et simplifiés pour les agglomérations de moindre importance.

Le PDU intègre en particulier le plan de circulation de l'agglomération, le système intégré de transports urbain de l'agglomération, la place des deux roues et les déplacements de piétons.

➤ Au niveau de l'agglomération de **Conakry**

Il conviendrait d'engager rapidement pour l'agglomération l'actualisation de son SDAU, qui date, et dont l'actualisation devient urgente devant la dimension qu'a pris l'agglomération depuis son adoption, et probablement les multiples entorses qui ont dû être faites au contenu du SDAU.

Signalons par exemple que la zone entre l'aéroport et la mer est régie en « zone non edificandi » anticipant l'extension future de l'aéroport. Aujourd'hui cette zone est bâtie. Et il se peut que l'on soit obligé de la récupérer pour l'extension de l'aéroport qui se localisé là sur un site idéal.

L'actualisation du SDAU devrait être suivie immédiatement de l'actualisation du **Schéma Directeur des Infrastructures Urbaines de Transports**, lequel devrait intégrer cette fois les infrastructures de transports en site propre (ferroviaires et routiers) et les infrastructures de transports fluvio-maritimes, pour leur constituer rapidement des réserves foncières.

Un effort d'étude devrait être fait pour l'élaboration de ce schéma directeur, par l'étude des projections des charges en trafics des infrastructures, à différentes échéances de projection, pour optimiser les réseaux et dimensionner les infrastructures à ces différents horizons. Des modèles de trafics adaptés devraient être utilisés pour cela.

Par exemple, le dimensionnement actuel de toutes les transversales T à 1x2 voies n'est peut-être pas totalement adapté. Certaines de ces transversales auraient dû peut-être être dimensionnées à 2x2 voies.

Devrait être aussi rapidement engagée l'étude d'un Plan de Déplacements Urbain pour l'agglomération. L'élaboration du PDU devrait **étudier une nouvelle armature pour les marchés urbains de l'agglomération**.

Les grands marchés de l'agglomération sont en effet de gros générateurs de trafics. Il faudrait trouver une armature de marché qui approche les marchés des populations que les fréquentent, pour limiter les trafics urbains.

De même, l'élaboration du PDU, devrait **étudier un plan d'aménagement d'une ou plus d'une, plateformes logistiques**, de même qu'un **plan d'aménagement de plateformes d'entrepôts sous douanes**.

Ces plateformes permettent de limiter les trafics de poids lourds dans la ville.

Le PDU contient normalement le plan de circulation et le système de transports urbains.

Cependant l'urgence des urgences est :

- de finaliser l'étude déjà bien engagée du **plan de circulation de Conakry Centre** (plan de circulation de la presqu'île du Kaloum), et de le mettre en œuvre ;
- de concevoir le **système intégré de transports urbains de l'agglomération de Conakry**, et le mettre en œuvre.

Le système intégré ci-dessus devrait intégrer les différents modes et moyens de transports en présence : grands bus, rail, voie d'eau, minibus, taxis collectifs.

Rapport final

ETUDES		2013		2014		2015		2016		2017	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
		P2.1	Kindia – Mamou								
P2.2	Kankan-Kérouané										
P2.3	Kérouané – Beyla										
P2.4	Mamou – Dalaba										
P2.5	Koussonkoro – Macenta										
P2.6	Nzérékoré – Yomou										
P2.7	Kankan-Tokonou										
P2.8	Tokonou - Kissidougou										
P2.9	Boké – Gaoual										
P2.10	Gougoubé - Pita										
P2.11	Télimélé-Sanguarédi										
P2.12	Télimélé – Gaoual										
P2.13	Car RN1-Madina Oula										
P2.14	Lola – N'Zo										
P2.15	Dalaba – Carr RN27										

Etude faisabilité/APS
 Etude APD/DAO

Nota : Pour la nature des travaux des projets, il est gardé ceux du PSR-PNT. Si il y a une modification dans le PDQ (niveau d'aménagement supérieur), celle-ci sera étudiée au moment de l'étude de faisabilité comme une variante.

2.2.1.2 Programme d'investissements publics sur les voiries urbaines

PROJETS EN COURS DE REALISATION (TRAVAUX EN COURS)											
		2013		2014		2015		2016		2017	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
ECVU1.1	Aménagement 2x2 voies Tombo-Moussoudougou										
ECVU1.2	Aménagement route Matoto-Enta-Dapompa										
ECVU1.3	Aménagement Transversale T5 sud										
ECVU1.4	Aménagement Bretelle Enta - Sonfonia										
ECVU1.5	Aménagement autres voiries urbaines à Copnakry										
ECVU1.6	Aménagement voiries villes de l'intérieur										

Travaux

PROJETS EN ETUDES + TRAVAUX											
		2013		2014		2015		2016		2017	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
PVU1.1	Plan de circulation de Conakry										
PVU1.2	Aménagement Voie Express Sonfonia - Kagbélen										
PVU1.3	Aménagement Transversale T7 sud										
PVU1.4	Aménagement pénétrante côtière nord du port										
PVU1.5	Aménagement Corniche Nord Hamdallaye-Sonfonia										
PVU1.6	Aménagement 2x2 voies Dabompa-Coyah										
PVU1.5	Aménagement Tr. T6, T7 N, T8, T9, T10, T11, T12, T13, T14										
PVU1.5	Aménagement Tr. T6, T7 N, T8, T9, T10, T11, T12, T13, T14										
PVU1.6	Aménagement voiries Conakry										
PVU1.6	Aménagement voiries Villes de l'intérieur										

Etude faisabilité/APS
 Etude APD/DAO
 Travaux

2.2.3.3 Le programme d'investissements publics pour le développement du transport côtier et du transport fluvial

Le programme d'investissements publics pour le développement du transport côtier et du transport fluvial se compose des investissements suivant :

- Réhabilitation et amélioration des ports fluviaux de Kankan, Kouroussa et Siguiri (travaux);
- Réhabilitation, amélioration, aménagement de six embarcadères ou petits ports côtiers (études + travaux);
- Réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Mollo (études)

2.2.4 Propositions pour un programme d'investissements publics dans le sous-secteur aérien

Le programme d'investissements publics du sous-secteur des transports aériens et de météorologie nationale se compose des investissements suivant :

- Réhabilitation et modernisation des aéroports régionaux
- Construction et réhabilitation d'infrastructures météorologiques
- Acquisition d'équipements météorologiques
- Assistance météorologique pour la sécurité en mer

2.3 L'ébauche des grandes lignes d'un programme d'appui institutionnel à moyen et long terme (futur appui institutionnel)

L'analyse des besoins en appuis institutionnels faites dans la partie diagnostic incite à proposer deux programmes d'appui institutionnel à moyen et long terme.

Il est indiqué plus loin que le partenaire technique et financier au développement logiquement indiqué à conduire ces deux programmes est l'UE.

Le premier programme sera à dominante transport et sera domicilié au MDT; le second sera à dominante TP et sera domicilié au METPT. Cela permettrait d'ailleurs d'assurer la continuité au cas où, de nouveau, on assisterait à une séparation individualisant les deux ministères (l'intégration des deux ne poserait aucun problème)

Chaque programme aura une durée d'exécution de cinq ans pour avoir de bonnes chances qu'il produise des effets internalisés et appropriés par les structures des administrations concernées, pérennisés et durables.

Le premier programme sera conduit dans le cadre du 10^{ième} FED et le second dans le cadre du 11^{ième}.

Chaque programme par des experts principaux (ou résidents), une enveloppe de ressources d'experts court terme, des marchés avec des bureaux de services spécialisés, et des sociétés de fournitures (matériels informatiques, équipements de bureaux).

2.3.1 L'ébauche des grandes lignes du programme d'appui institutionnel au MDT

2.3.1.1 Les volets d'activité du Programme

COORDINATION, PLANIFICATION, ADMINISTRATION GENERALE

- Appui à la création et à la mise en place d'un Conseil Supérieur des Transports (CST) ;
- Appui à la promotion de la création et de l'établissement d'associations d'opérateurs (transporteurs, industriels des travaux publics...), d'usagers des infrastructures (dont automobilistes, piétons, deux roues), d'utilisateurs des transports publics, pour organiser leur représentation au CST.
- Appui Réaliser une étude d'actualisation du Plan National de Transports.
- Appui à la réalisation d'une étude d'élaboration d'un schéma directeur d'équipement en plateformes logistiques, et à la préparation de sa mise en oeuvre.
- Appui à l'élaboration d'un projet de service pilote pour le Bureau d'Etude et de Planification (BEP) du MDT, et à sa mise en œuvre, avec la mise en place d'un système de suivi-évaluation comportant une lettre objectif (lettre objectif de chaque structure aux différents niveaux hiérarchiques, lettres objectifs de chaque cadre et agent à son poste) ;

- Appui à la mise à niveau de la gestion des ressources humaines au MDT (introduction de la GPEC, de l'ingénierie de la formation);
- Appui à la mise à niveau des ressources humaines du MDT (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre.);

TRANSPORTS ROUTIERS

☛ *Appuis à la gestion du développement des transports routiers*

- Appui à l'étude d'un Plan National de Sécurité Routière et à sa mise en œuvre ;
- Appui pour la préparation d'une Loi sur les transports routiers ;
- Appui à la révision et au complément de la réglementation de la profession de transporteur routier, distinguant le transporteur industriel et le transporteur artisan,
- Appui à l'étude et à la libération des textes législatifs et réglementaires sur le contrat de transport (application des règles de l'OHADA) ;
- Appui à la préparation des négociations avec les syndicats de la profession des transports routiers, pour démembrer, doter d'un statut et normaliser juridiquement les domaines de leurs activités relevant d'un caractère commercial (organisation en GIE, en coopérative de transporteurs;
- Appui aux syndicats de la profession pour la définition et l'organisation de leurs activités syndicales, et pour la formation des personnels cadres ;
- Appui à la révision de la réglementation portant sur la création, l'aménagement, la gestion et l'exploitation des gares routières interurbaines, gares publiques et gares privées;
- Appui à l'étude et à l'élaboration de la réglementation des principales professions d'auxiliaires de transport du sous-secteur (courtier de transport routier, commissionnaire de transport routier, agent de fret routier, agent commercial de transporteur routier) ;
- Appui à la promotion des professions d'auxiliaires de transport routier;
- Appui à la promotion de bourses de fret ;
- Appui au suivi de la révision de la réglementation des professions de transitaire et de commissionnaire en douane (voir appui au sous-secteur maritime);
- Appui à la promotion du corridor de transit malien, et aux actions de facilitation des transports et de transit sur le corridor (mise en œuvre du système TRIE, etc.);

☛ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports routiers*

- Appui à l'étude de l'organisation de la gestion des titres de transports (formalités, procédures internes de traitement et de gestion, organisation des

- structures et du travail, gestion des documents et des archives, production de statistiques etc..) – association du contrôle technique automobile-;
- Appui à la mise en place de ladite organisation ;
 - Appui à l'informatisation de la gestion des titres de transports et des statistiques produites à partir des titres de transports et du contrôle technique automobile;
 - Appui à l'étude et à l'élaboration du projet de décret de création de la future Direction Nationale des Transports Routiers (DNTR) ;
 - Appui à l'étude et à l'élaboration du projet de décret de création d'un service rattaché à la DNTR pour la gestion des titres de transports (ou à défaut création d'une sous-direction dans le précédent décret, d'une sous-direction de la DNTR chargée de la gestion des titres de transports) ;
 - Appui à l'étude et à l'élaboration de l'arrêté organique de la DNTR (à titre transitoire il peut comporter une sous-direction chargée de la gestion des titres de transport) ;
 - Appui à l'organisation de la DNTR (de l'organigramme au poste de travail avec l'établissement des fiches de postes – objet et tâches du poste, profil requis de l'attributaire du poste, etc...), avec établissement des cadres organiques ;
 - Appui à la mise en place de l'organisation de la DNTR ;
 - Appui à l'étude de la faisabilité et de l'opportunité de création d'un Office des Titres de Transports (et de la Sécurité Routière) ;
 - Appui à l'étude de l'opportunité d'une Direction Nationale des Transports en Milieu Rural (DNTMR) ;
 - Appui éventuel à l'étude et à l'élaboration des textes organiques (décret de création et arrêté organique) de la DNTMR ;
 - Appui à l'étude de l'objet et des modalités d'association de la DNTR à de l'exploitation routière (signalisation routière, facilitation et fluidification de la circulation, etc...), et à la mise en place du cadre de cette association (comité ad'hoc, implication dans les projets de signalisation routière, de plans de circulation, etc.);

TRANSPORTS URBAINS

☞ *Appuis à la gestion du développement des transports urbains*

- Appui à l'étude d'un Plan de Transports Urbains Intérimaire de Conakry (PTUIC), intégrant le réseau de la nouvelle société de transports par bus, les trains urbains et de banlieue, le transport urbain maritime, les transporteurs privés par minibus, les taxis collectifs.
- Appui à la mise en œuvre du PTUIC ci-dessus ;
- Appui à l'étude d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour Conakry;
- Appui au suivi du développement de la nouvelle société de transports urbains par bus.

➤ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports urbains*

- Appui à l'étude et à l'élaboration des textes organiques (décret de création et arrêté organique) d'une nouvelle direction nationale : le Direction Nationale des Transports Urbains.
- Appui à l'élaboration d'une stratégie de transferts de compétences en la matière aux collectivités locales, conformément au Code de collectivités locales ;
- Appui à l'établissement d'une démarche participative pour associer les collectivités locales aux travaux d'administration des transports urbains.

TRANSPORTS FERROVIAIRES

➤ *Appuis à la gestion du développement des transports ferroviaires*

- Appui à l'élaboration d'une Loi ferroviaire ;
- Appui à la préparation de l'étude de faisabilité de la réfection de la ligne de chemin de fer Conakry – Km 40 ;
- Appui à la préparation de l'étude de faisabilité de la réfection de la ligne de chemin de fer Conakry-Kankan ;
- Appui à l'étude d'un schéma directeur national de développement des chemins de fer (incluant toutes les lignes de chemins de fer, y compris celles répondant à la demande des transports des produits miniers);
- Appui à l'étude d'inscription dans le schéma directeur, de la ou des lignes dont la réalisation est imminente à l'initiative des miniers (coups partis) – élargissement de tunnel, etc...-
- Appui à l'élaboration de contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures ferroviaires intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies.
- Appui à l'étude de tarification de l'usage de l'utilisation du réseau ferroviaire (droits de circulation) ;

➤ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports ferroviaires*

- Appui à l'étude et à l'élaboration des textes organiques (décret de création et arrêté organique) d'une nouvelle direction nationale : le Direction Nationale des Transports Ferroviaires (DNTF).
- Appui à l'étude de la création d'une société de gestion du réseau ferroviaire de Guinée, (avec transformation de la SNCFG en cette société) ; (étude de faisabilité) ;

TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

➤ *Appuis à la gestion du développement des transports maritimes et fluviaux*

- Appui à la réalisation de l'étude d'actualisation du Plan Directeur de Développement et d'Aménagement du port de Conakry;
- Appui à la revue des textes réglementant les professions des opérateurs portuaires (manutentionnaire, consignataire, commissionnaire en douanes...), des conditions d'exercice de leurs activités en générale, et dans le port, assortie de propositions pour la révision de ces textes, pour rehausser le professionnalisme des opérateurs portuaires dans le port ; et appui à la rédaction des textes révisés ;
- Appui au PAC, pour la réalisation d'une étude (ou un audit) des conditions d'opérations et de l'exploitation de la plateforme portuaire, assortie d'un plan d'action de remise en ordre ;
- Appui à la préparation d'une étude hydrologique pour trouver une solution durable au problème d'ensablement et de l'envasement du chenal et du bassin, et appui au suivi de l'étude ;
- Appui à la conception et à la mise en place d'un observatoire de suivi de la qualité et des prix des prestations au niveau du passage portuaire au port de Conakry (observatoire qui devrait être installé au niveau du Conseil National des Chargeurs) ;
- Appui à la tutelle, pour la réalisation d'un diagnostic des conditions de sécurité et de sûreté (Code ISPS) du port de Conakry, assorti d'un plan d'action ;
- Appui à la tutelle, pour le suivi et l'évaluation de la réalisation du plan d'action ci-dessus;
- Appui à la tutelle pour la réalisation d'un audit environnemental des activités sur la plateforme portuaire, assorti d'un plan d'action ;
- Appui à la tutelle, pour le suivi et l'évaluation de la réalisation du plan d'action ci-dessus;
- Appui à l'étude de conception et de faisabilité du système de surveillance, de contrôle, de secours et de sauvetage en mer et à la mise en œuvre du système (service de garde côtes, centre de sécurité et de secours en mer, sémaphore, stations côtières, etc..) ;
- Appui à la tutelle, pour une étude de prospection de sites pour une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry ;
- Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude de faisabilité et d'opportunité d'une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry, avec localisation du ou des sites de délocalisation ;
- Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude d'élaboration du schéma Directeur d'Equipeement Portuaire du littoral guinéen ;
- Appui à l'élaboration de contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures portuaires intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies ;
- Appui à la tutelle, pour la réalisation d'une étude sur la tarification de l'usage des infrastructures portuaire et d'élaboration d'une stratégie et politique de l'Etat, en la matière;

- Appui à l'étude d'un schéma directeur d'équipement et d'aménagement, en embarcadères et petits ports fluvio-maritimes ;
- Appui à l'étude pour l'élaboration d'une stratégie de développement des transports fluvio-maritimes et de son plan d'action (dont un programme d'investissements).
- Appui à l'étude d'un plan de transport urbain de Conakry par voie d'eau, assorti d'un plan d'investissements pour l'aménagement de débarcadères et de petits ports fluvio-maritimes ;(à intégrer dans le plan de transport urbain de Conakry) ;
- Appui à l'élaboration d'un programme quinquennal d'investissements pour l'aménagement de débarcadères et de petits ports fluvio-maritimes ;
- Appui pour la définition d'un projet de signalisation de la navigation le long de la côte et des voies navigables ;
- Appui à l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des voies d'eau navigables ;
- Appui à une étude pour l'élaboration d'un projet de réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Milo, et appui à la préparation de la mise en œuvre du projet ;
- Appui à l'étude d'élaboration d'un programme d'investissements en matière d'aménagement de voies navigables (dragage de chenaux, balisage,..).

TRANSPORTS AERIENS

☛ *Appuis à la gestion du développement des transports aériens*

- Appui à la préparation de l'étude d'opportunité et de faisabilité comparatives entre l'aménagement du nouvel aéroport de et la conservation du site actuel de Gbéssia avec ses possibilités d'extension vers la mer (récupération des terrains bâties entre l'aéroport et la mer, terrains juridiquement non edificandi) ;
- Appui à la DNAC, pour le suivi et le contrôle de la mise en œuvre des plans d'actions correctrices pour la levée des carences soulevés par les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI ;
- Appui à la tutelle technique, pour la réalisation d'un audit technique de la sécurité et de la sûreté des aéroports de l'intérieur, avec identification et relevée des carences, assorti d'un plan d'actions correctrices pour lever ces carences ;
- Appui à la tutelle technique pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre dudit plan d'actions;
- Appui pour la réalisation d'une étude sur la tarification de l'usage des infrastructures aéronautiques et d'élaboration d'une stratégie et politique en la matière;
- Appui à l'établissement juridique d'une classification fonctionnelle des aéroports de l'intérieur (rôle et fonction à remplir, pour un aéroport régional et pour un aéroport secondaire) ;

- Appui pour la réalisation d'une étude, pour l'élaboration d'un schéma d'équipement aéroportuaire du territoire, en aéroports régionaux et aéroports secondaires ;
- Appui pour la réalisation d'une étude de plans directeurs d'aménagement et d'équipement par statut et fonction (aéroport régional et aéroport secondaire), et d'un programme urgent d'investissements ;
- Appui à l'étude d'un service public de transports aériens intérieurs desservant les aéroports régionaux et à la préparation de sa mise en concession à un opérateur du métier, sur appel d'offre ;
- Appui à l'élaboration de contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures aéronautiques intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies.

➤ *Appuis au renforcement des capacités de l'administration des transports aériens*

- Appui à l'ANA, pour l'élaboration d'un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de l'agence ;
- Appui à la DNAC, pour l'élaboration d'un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de la DNAC ;
- Appui à l'ANA et à la DNAC pour la mise en œuvre des plans ci-dessus ;
- Appui pour la réalisation d'une étude de projection des comptes financiers de l'ANA sur cinq à dix ans ;
- Appui à la préparation d'une convention entre l'Etat et l'ANA, sur la gestion et l'exploitation des aéroports de l'intérieur ;

2.3.1.2 Les ressources du Programme

➤ *Des experts principaux (EP)*

Ils seront au nombre de trois, et ils seront permanents sur la période des cinq ans (10 mois sur 12 par année). Ils seront placés comme suit :

- Le Chef de Mission auprès du Directeur du BESD ;
- Le second expert principal, auprès du Directeur de la Direction des Transports Routiers (DNTR).
- Le troisième expert principal auprès de la DNMM

➤ *Des experts court-terme (ECT)*

➤ *Des marchés*

Quelques exemples de marché :

- Elaboration et mise en œuvre du Plan de Sécurité Routière

- Organisation de la gestion des titres de transports et Informatisation
- Formation (mise en œuvre du programme prioritaire de formation)
- Etc.

2.3.2 L'ébauche des grandes lignes du programme d'appui institutionnel au METPT

On le dénommera d'une façon générique le Programme TP-2.

2.3.2.1 Les volets d'activité du Programme

☛ *VOLET 1 : Appui à la gestion du développement des réseaux routiers*

- Appui à la révision et complètement des textes portant principes de classification des routes et attributions des maîtrises d'ouvrage ;
- Appui à la mise à jour des politiques et des stratégies sectorielles ;
- Appui à la préparation des plans et programmes à moyen et long terme et des programmes triennaux glissants (PIP) ;
- Appui aux études des modalités de financement des programmes (BN, aide internationale, PPP, etc..) ;
- Appui à la préparation des réunions, tables rondes, des partenaires financiers ;
- Appui à l'établissement des CDMT sectoriels;
- Appui à la préparation des budgets de développement (ou budgets d'investissements) ;
- Appui à la révision et complètement des textes portant principes de classification des routes et attribution des maîtrises d'ouvrage ;
- Appui à l'élaboration du répertoire des routes (identifiant, repères de localisation, classe, réseau, etc...maître d'ouvrage, ..);
- Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de transfert de compétences aux collectivités locales, sur les réseaux de RPC et de VU, conformément au Code des Collectivités Locales (décentralisation);
- Appui à l'élaboration de contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures routières intégrées dans leur logistique de production et de transport, et appui aux négociations avec ces compagnies.
- Appuyer l'élaboration d'un programme d'actions pour le développement de la cartographie, comme support au développement des réseaux routiers ; son évaluation financière, la programmation de ses dépenses, et l'identification de son mode de financement ;
- Appui à la définition et à la gestion de la mise en œuvre des projets de cartographie.

- Appui à l'élaboration d'une stratégie de promotion de la participation des collectivités et associations locales aux travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau routier, et des voiries urbains, sur l'ensemble du territoire national, et appui à la mise en œuvre de cette promotion.

☛ *VOLET 2 : Appui à la gestion de la protection, de la maintenance et de l'exploitation des réseaux routiers*

- Appui à l'application du règlement communautaire (CEDEAO/UEMOA) sur les limites et le contrôle des charges et gabarits des véhicules lourds,
- Appui à la définition et à la mise en place du système de contrôle des charges et gabarits des véhicules lourds sur le réseau des routes nationales ;
- Appui à l'étude d'un mode de gestion et d'exploitation des postes de de contrôle des charges et gabarits;
- Appui à l'élaboration d'une réglementation sur la protection et l'occupation du domaine public routier;
- Appui à l'élaboration d'une réglementation sur la protection des chaussées et de la signalisation (protection contre ; barrières de de pluie ; etc..) ;
- Appui à la définition et à la mise en place d'un système de barrières de pluie;
- Appui au fonctionnement et au développement des systèmes de gestion routière en place, et à leur pérennisation ;
- Appui à l'étude de la formule institutionnelle la mieux adaptée, qui garantirait le mieux la pérennisation des systèmes de gestion routière en place ;
- Appui aux études de projection des besoins financiers de l'entretien routier, sur cinq à dix ans, et des possibilités de mobilisation des ressources financières pour les couvrir ;
- Appui au fonctionnement du FER ;
- Appui à la définition de la fonction et des champs d'activités de l'exploitation routière, et à l'identification des compétences dans le domaine (circonscrire l'implication de l'administration des transports routiers);
- Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie d'entretien des RPC ;
- Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie d'entretien des voies urbaines (à Conakry et dans les autres villes);
- Appui à l'étude des effets sur l'usure du réseau routier des activités de transport liées aux exploitations minières (équipements, intrants, ect..) et à l'évacuation de leurs produits pour exportation ou pour transformation ; et à l'estimation des
- Appui à l'étude de faisabilité, à la négociation, et à la mise en place d'un fonds minier d'entretien routier;

☛ *Appuis à la gestion économique de la branche de l'industrie des travaux publics*

- Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement de l'industrie des travaux publics (dont, bien entendu, les modalités d'appui aux PME et autres petites entreprises) ;
 - Appui à la définition et à la mise en place d'un système d'observation et d'information de l'industrie des travaux publics (entreprises de travaux et bureaux d'ingéniering);
 - Appui à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un plan d'action (mesures et assistance) pour assurer un appui à la gestion et au renforcement des capacités des PME du secteur.
- ☞ *Appuis à la mise aux normes, à la mise en cohérence et à la codification des textes*
- Appui à l'établissement d'un guide interne pour la production des textes (pour le respect de la hiérarchie des textes) ;
 - Appui à la revue et au toilettage des textes existants pour une mise en cohérence, et le respect des normes,
- ☞ *Appuis au Renforcement des capacités de l'administration routière*
- Appui à l'étude de la définition des rôles, responsabilités, fonctions et activités des différents acteurs d'un projet (maître d'ouvrage –Chef de Projet-, maître d'œuvre, bureau ou laboratoire de contrôle, etc..), de la conception du projet à sa réalisation, y compris la réception, et de la définition des rapports entre eux.
 - Appui à l'élaboration d'un projet de loi sur la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre (Loi MOA-MOE ou Loi MOP) ;
 - Appui à la conception du système de gestion de projet¹⁶⁹, et de son manuel de procédures ; (y compris système de suivi-évaluation¹⁷⁰) ;
 - Appui à la révision des textes organiques des directions – y compris BESD (levée des conflits de compétences, renforcement de la fonction planification/programmation, de la fonction suivi-évaluation, du système d'information statistique, recentrage de la fonction gestion de projet sur l'administration de la maîtrise d'ouvrage du projet, introduction de la fonction exploitation routière..) ;
 - Appui à l'étude de l'organisation et des procédures des directions techniques, et à leur mise en place (organisation structurelle des directions, fiches de poste, manuels de procédures des différentes fonctions,
 - Appui à l'élaboration d'un projet de service pilote pour le BESD, et à sa mise en œuvre, avec la mise en place d'un système de suivi-évaluation comportant une lettre objectif (lettre objectif de chaque structure aux différents niveaux hiérarchiques, lettres objectifs de chaque cadre et agent à son poste) ;
 - Appui à la mise à niveau de la gestion des ressources humaines (introduction de la GPEC, de l'ingénierie de la formation);

¹⁶⁹ Sur tout le cycle de vie du projet, de l'initiation du projet (idée de projet) à l'achèvement de la réalisation du projet.

¹⁷⁰ Y compris la post évaluation.

- Appui à la mise à niveau des ressources humaines (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;
- Etude de faisabilité et d'opportunité d'une agence routière nationale (gestion routière, projets routiers, entretien routier);

2.3.2.2 Les ressources du Programme

➤ Les experts principaux (EP)

Ils seront au nombre de deux, et ils seront permanents sur la période des cinq ans (10 mois sur 12 par année). Ils seront placés comme suit :

- Le Chef de Mission auprès du Directeur du BESD ;
- Le second expert principal, auprès du Directeur de la DNER.

➤ Des experts court-terme (ECT)

➤ Des marchés

Exemples de marché :

- Etude de l'opportunité de la création d'une agence routière ;
- Formation (mise en œuvre du programme prioritaire de formation) ;
- Etc.

2.4 Coût et financement du programme d'action publique pour la période 2013 - 2017

2.4.1 Le coût du programme

2.4.1.1 Le coût des investissements routiers

➤ *Le coût des investissements routiers sur le réseau national*

Le coût des projets en réalisation

Rapport final

				Longueur		Nature des travaux	Coût	
				RN	Km		Moins GNF	
P1.1	Mamou-Dabola			RN1	150	Réhabilitation d'une RB	370 000	
P1.2	Dabola-Kouroussa			RN1	160	Réhabilitation d'une RB	382 000	
P1.3	Yirikiri - Niamdankoro			RN32	85	RB en remplacement d'une RTA	234 000	
P1.4	Mamou – Faranah			RN2	185	Réhabilitation d'une RB	328 000	
P1.5	Kissidougou-Guéckédou – Pk13[1]			RN2	98	Réhabilitation d'une RB	280 000	
P1.6	Pk36- Coyah-Kindia			RN1	96	Elargissement + rectification tracé	427 000	
P1.7	Dalaba – Pita - Labé			RN5	92	Réhabilitation d'une RB	194 000	
P1.8	Coyah - Forméréah			RN4	75	Réhabilitation d'une RB	133 000	
P1.9	Boké – Québo			RN3	93	RB en remplacement d'une RTO	351 000	
P1.10	Labé - Tougué			RN27	85	RB en remplacement d'une RTO	359 000	
P1.11	Tougué- Sélouma			RN27	105	Réhabilitation d'une RT	79 000	
P1.12	Bissikrima - Sélouma-Dinguiraye			RN30	80	RTA en remplacement d'une RTO	133 000	
P1.13	Fria- Télimélé			RN21	107	RB en remplacement d'une RTO	445 000	
P1.14	Koundara – Kandika – Fre Guinée Bissao			RN9	42	RTA en remplacement d'une RTO	80 000	
				Longueur tot.	1453	km	Total	3 795 000

Il faut y ajouté les projets en cours de réalisation dont la réalisation continue au-delà de 2012 à savoir en particulier, le projet LABE-SERIBA-KOUNDARA-Fre SENEGAL.

Le coût des projets en étude (études de faisabilité et études APD/DAO)

				Longueur		Nature des travaux	Coût	
				RN	Km		Moins GNF	
P2.1	Kindia – Mamou			RN1	135	Elargissement et rectification de tracé	47 000	
P2.2	Kankan-Kérouané			RN1	145	RET moderne neuve	25 000	
P2.3	Kérouané – Beyla			RN1	110	RET moderne neuve	25 000	
P2.4	Mamou – Dalaba			RN5	150	Renforcement d'une RB	30 000	
P2.5	Koussonkoro – Macenta			RN10	100	Réhabilitation d'une RTA	6 000	
P2.6	Nzérékoré – Yomou			RN11	62	RB en remplacement d'une RTA	19 000	
P2.7	Kankan-Tokonou			RN6	120	Réhabilitation d'un RB	19 000	
P2.8	Tokonou - Kissidougou			RN6	70	Réhabilitation d'une RB	11 000	
P2.9	Boké – Gaoual			RN23	185	RB en remplacement d'une RTA	15 000	
P2.10	Gougoubé - Pita			RN22	138	Route en terre moderne neuve	18 000	
P2.11	Télimélé-Sanguarédi			RN22	145	Réhabilitation d'une RET	5 000	
P2.12	Télimélé – Gaoual			RN24	130	RB en remplacement d'une RTO	24 000	
P2.13	Car RN1-Madina Oula			RN13	38	Réhabilitation RET	1 000	
P2.14	Lola – N'Zo			RN2	42	RB en remplacement d'une RTO	7 000	
P2.15	Dalaba – Carr RN27			RN26	160	RB en remplacement d'une RTA	26 000	
				Long total	1730	km	Total	278 000

➤ *Le coût des investissements routiers sur les voiries urbaines*

PROJETS EN COURS DE REALISATION (TRAVAUX EN COURS)						
					Coûts (millions GNF)	
					Etudes	Travaux
ECVU1.1	Aménagement 2x2 voies Tombo-Moussoudougou				0	40 000
ECVU1.2	Aménagement route Matoto-Enta-Dapompa				0	44 000
ECVU1.3	Aménagement Transversale T5 sud				0	4 000
ECVU1.4	Aménagement Bretelle Enta - Sonfonia				0	4 000
ECVU1.5	Aménagement autres voiries urbaines à Copnakry				0	700 000
ECVU1.6	Aménagement voiries villes de l'intérieur				0	700 000
Total					0	1 492 000

PROJETS EN ETUDES + TRAVAUX						
					Coûts (millions GNF)	
					Etudes	Travaux
PVU1.1	Plan de circulation de Conakry				3 000	40 000
PVU1.2	Aménagement Voie Express Sonfonia - Kagbélen				-	245 000
PVU1.3	Aménagement Transversale T7 sud				-	24 000
PVU1.4	Aménagement pénétrante côtière nord du port				3 000	-
PVU1.5	Aménagement Corniche Nord Hamdallaye-Sonfonia				25 000	180 000
PVU1.6	Aménagement 2x2 voies Dabompa-Coyah				55 000	400 000
PVU1.5	Aménagement Tr. T6, T7 N, T8, T9,T10,T11,T12,T13,T14				40 000	-
PVU1.5	Aménagement Tr. T6, T7 N, T8, T9,T10,T11,T12,T13,T14				-	300 000
PVU1.6	Aménagement voiries Conakry				32 000	500 000
PVU1.6	Aménagement voiries Villes de l'intérieur				90 000	800 000
Totaux					248 000	2 489 000

➤ *Le coût des investissements routiers sur les réseaux des routes préfectorales et communautaires (RPC)*

Se référant au PNIR 2, il est retenu un programme de sept ans d'un montant d'environ 90 millions d'Euros.

Les études et les préparations de la réalisation s'étaleront sur les deux à trois premières années de la période.

Les dépenses du programme PNIR3 (pour les RPC), au cours de la période 2013-2017 sont estimées à 40 millions d'Euros aux conditions de 2011, soit environ 384 000 millions GNF, montant des études et des travaux de la période cumulés.

2.4.1.2 Le coût des investissements ferroviaires

Coûts estimés des investissements ferroviaires						Coût
						millions GNF
						30 000
						750 000
						50 000
					Total	830 000

2.4.1.3 Le coût des investissements du sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

(i) Investissements du Port Autonome de Conakry

	Millions GNF
	Coût
Projet d'aménagement du chenal nautique d'accès du port de Conakry	70 000
Projet d'aménagement d'aires relais de stationnement des camions	80 000
Etude d'un nouveau plan directeur d'aménagement pour le port	20 000
Etude d'un quatrième projet portuaire	10 000
Projet de délocalisation du port de pêche et des installations de la marine nationale	650 000
Projet d'extension de capacité de traitement des trafics (postes à quai + terres pleins)	2 500 000
	Total
	3 330 000

(ii) Investissements pour la sécurité et la sûreté du transport maritime

	Coût
	Millions GNF
Réhabilitation du phare de Koundindé	500
Installation garde - côte	38 250
Acquisition de matériel et équipement de sauvetage	2 000
Mise en place de trois stations côtières	20 000
Acquisition de vedette de sauvetage en mer	12 000
	Total
	72 750

(iii) investissements pour le développement du transport côtier et fluvial

	Coût
	Millions GNF
Rehabilitation et amélioration de débarcadères et ports fluviaux (Kankan, Kouroussa, Siguiri)	17 000
Réhabilitation, amélioration, aménagement de six embarcadères et petits ports côtiers	34 000
Aménagement des fleuves du Niger et du milo (études)	7 000
Total	58 000

2.4.1.4 Le coût des investissements aéroportuaires et météorologiques

	Millions GNF
	Coût
Réhabilitation et modernisation des aéroports régionaux	50 000
Construction et réhabilitation d'infrastructures météorologiques	42 000
Acquisition d'équipements météorologiques	25 000
Assistance météorologique pour la sécurité en mer	4 000
Total	121 000

2.4.2 Le financement du programme

Il est difficile d'estimer la contribution directe et indirecte du secteur des transports dans l'économie mais quelques indicateurs peuvent être présentés. Par exemple, au PAC sont perçus 45% des recettes fiscales, et 98% des recettes douanières sont en provenance du PAC. GNF 250 milliards sont perçus annuellement en impôts et taxes sur les sociétés rattachées au port qui ont créé autour de 10.000 emplois. Evidemment le poids de ces recettes dans les revenus de l'Etat est tributaire du fait que les recettes douanières ont un rôle prépondérant dans les comptes étatiques, ce qui est signe d'un pays qui est toujours dans une situation de revenus monétaires modestes.

Concernant les dépenses et investissements, le Plan Quinquennal donne quelques estimations (voir tableau en Annexe 4 sur les indicateurs macroéconomiques). Le PIB est attendu s'accroître de 4,3 milliards de dollars en 2010 à USD 5,3 milliards en 2013 selon le FMI (ISN, tableau 1). Selon le Plan Quinquennal le PIB était déjà à USD 4,5 milliards en 2010 (=GNF 27.118 milliards), atteindra USD 5,8 milliards en 2013 (=GNF 43.639 milliards) et USD 7,1 milliards en 2015 (= GNF 54.515 milliards.)

La formation brute de capital fixe (FNCF) s'élèverait à GNF 4.635 milliards en 2010 dont GNF 1.826 milliards en provenance du secteur privé, un ratio de 0,65 public/privé. Le Plan Quinquennal suppose que le ratio s'accroîtra en fin de période à 1,14 (2015). Analysant les prévisions des investissements du secteur minier, ils semblent sous-

estimés car ils se trouvent autour d'USD 500 millions par an (de USD 445 millions en 2011 à USD 544 millions en 2015).

Aussi, les investissements miniers prévus dans les infrastructures ne sont pas inclus de manière claire dans le Plan Quinquennal. Donc on peut dire que le Plan Quinquennal fait des hypothèses très conservatrices concernant le développement des investissements du secteur minier, y compris de ses infrastructures. Ces investissements ne sont pas non plus inclus dans le portefeuille de l'Etat car les investissements dans les BTP sur ressources propres de l'Etat ne sont guère présumés d'atteindre USD100 millions par an jusqu'en 2014.

Le tableau en Annexe 3 montre que les infrastructures et transports sont autour de 20% des investissements publics sur BND et de 9% des investissements sur FINEX et autour de 19% des ressources conjointes des investissements sur BND et FINEX.

Par rapport au PIB les investissements publics au transport et BTP s'élèvent à 1,4% (2011) s'accroissant à 3,1% (2015). Selon le Plan Quinquennal le transport doit s'accroître de 5,2% en moyenne dans les années 2012-2014 (p. 118), en fait un peu moins que le PIB en général. Le tableau 3 a sorti de l'Annexe 3 l'aperçu des investissements inscrits au budget de l'Etat, en traduisant les montants en dollars en conformité avec le taux de change prévu du PQ.

Tableau 3 : Infrastructures et transport dans le budget d'investissement Plan Quinquennal

USD millions	2011	2012	2013	2014	2015
Budget national	45,9	53,2	96,4	137,8	169,8
FINEX	19,5	42,5	44,6	46,5	48,6
Total	65,3	95,7	141,1	184,3	218,4

Source : Tableau 7 (p. 82) du PQ

Les projets correspondant à ces chiffres ne sont pas développés, le tableau 19 sur page 121 du Plan Quinquennal (contenu global) donnant seulement des chiffres sur les projets 2010-12.

Pour conclure, les investissements dans les infrastructures en provenance du secteur minier doivent être pris en compte dans une stratégie de développement des infrastructures et des transports car ils contribuent à la société au large pour les effets de désenclavement et contribuent à la formation des capitaux fixes. Troisièmement, au cours de la période de construction la croissance de l'économie sera affectée positivement et des emplois importants sont créés. Et enfin, le fait d'avoir construit ces infrastructures aidera à augmenter la production et l'exportation des produits miniers ce qui contribue des recettes importantes à l'économie.

Les ressources de financement

☞ Les recettes du gouvernement / taxes minières

L'analyse en haut sur le rôle du transport dans l'économie ne tient pas compte des flux financiers, par ex. pour les paiements de la dette. Pour rendre les analyses plus

réalistes, il est nécessaire d'inclure les estimations de financement des sources différentes.

Les ressources du gouvernement dépendent des recettes qui à leur tour sont tributaires des contribuables (secteur importation/consommation et les investissements par rapport au système de droits de douane et aux régimes d'impôt sur les revenus des ménages et les bénéficiaires des entreprises) ainsi que les redevances diverses et autres recettes non fiscales.

Le secteur minier contribuera à une augmentation du PIB et en plus envoie des ressources directes au Trésor à travers les taxes minières et autres droits et taxes. Toutefois, les taxes minières sont les plus importantes. Le tableau en Annexe 1 montre la situation du passé conformément à la colonne 4 du tableau no. 1 (de la section 1.1.6) jusqu'à 2007 (y compris) et les estimations des recettes minières sur la base des ventes (connues) et le système des taxes pour la période 2008-2010. On peut compter sur environ USD 250 millions en 2012.

➤ **La contribution à travers les recettes minières**

Les projections des recettes minières dans cette section sont uniquement basées sur les nouveaux projets. Heureusement le système de taxe minière du nouveau code et des accords miniers est assez facile car il n'y a pas de déductions pour les investissements et amortissements etc.

Supposant la réalisation des productions/exportations à peu près comme prévue, les recettes pourraient atteindre jusqu'à 1,7 milliards en 2018 pour le minerai de fer à lui seul.

Le sous-tableau sur l'alumine comprend Boffa-Telimélé, Dian-Dian, Boké-Telimélé, Dabola-Tougué et Fria-Kakande plus PUAS/GAC. La contribution additionnelle en taxes minières de l'alumine pourrait atteindre USD 400 millions en 2018.

Avant 2018 les réalisations du fer et de l'alumine sont toutefois assez difficiles à prévoir car non seulement les investissements sont-ils souvent en retard, mais également l'achèvement d'utilisation pleine de la capacité.

Tableau 5 : Les taxes minières et la contribution aux financements des infrastructures

Minerai de fer	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
VBG							
Production (Mt)	2	3	4	12	50	70	70
Prix/1 tonne acier (\$)	400	400	500	500	500	500	500
Revenu de calcul (M\$)	800	1200	2000	6000	25000	35000	35000
Taxes (M\$)	12	18	30	90	375	525	525
Bellzone							
Production (Mt)		3	24	35	38	50	60
Prix/1 tonne acier (\$)		400	500	500	500	500	500
Revenu de calcul (M\$)		1200	12000	17500	19000	25000	30000
Taxes (M\$)		18	180	262,5	285	375	450
Euronimba							

Rapport final

Production (Mt)			5	15	20	25	30
Prix/1 tonne acier (\$)	400		500	500	500	500	500
Revenu de calcul (M\$)			2500	7500	10000	12500	15000
Taxes (M\$)			37,5	112,5	150	187,5	225
Rio Tinto							
Production (Mt)				8	10	12	95
Prix FOB/1 tonne minerai (\$)	130	130	130	130	150	150	150
Revenu (M\$)				1040	1500	1800	14250
Taxes (M\$)				36,4	52,5	63	498,8
Total production (Mt)	2	6	33	70	118	157	255
Total taxes (M\$)	12	36	247,5	501,4	862,5	1150,5	1698,8

Part allouée aux infrastructures (M\$)	1,0	2,9	20,0	40,6	69,9	93,2	137,6
---	------------	------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Alumine							
Production (Mt)			3	6	9	15	20
Prix/1 tonne aluminium (\$)	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Revenu de calcul (M\$)	0	0	6000	12000	18000	30000	40000
Taxes (M\$)	0	0	60	120	180	300	400

Part allouée aux infrastructures (M\$)			4,9	9,7	14,6	24,3	32,4
---	--	--	------------	------------	-------------	-------------	-------------

GRAND TOTAL TAXES (M\$)	12	36	307,5	621,4	1042,5	1450,5	2098,8
--------------------------------	-----------	-----------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

GRAND TOTAL INFRA (M\$)	1,0	2,9	24,9	50,3	84,4	117,5	170,0
--------------------------------	------------	------------	-------------	-------------	-------------	--------------	--------------

La contribution de ces taxes aux projets d'infrastructures est basée sur la supposition d'une pression fiscale de 17,2% (2011) et un poids des investissements BTP de 1,4% du PIB. Ceci donne un taux de 8,1% des recettes aux infrastructures. L'estimation est très crue mais le pays n'a pas de ratios fermes. A signaler que le pourcentage des investissements BTP etc. par rapport au PIB est supposé dans le Plan Quinquennal s'accroître à 3,1% en 2015.

Donc les hypothèses sont assez conservatrices. Egalement les montants en haut sont entièrement en provenance de projets nouveaux. Le résultat néanmoins est que les recettes minières nouvelles augmenteront de 25 millions les ressources à investir dans les infrastructures en 2014, USD 50 millions en 2015 etc. Les ressources additionnelles sur le budget national pour les infrastructures (tableau 3) correspondent assez bien à ces chiffres, mais il doit y avoir d'autres ressources accrues au gouvernement justifiant une augmentation de ses ressources plus prononcée.

Dans ces chiffres n'est pas incluse la contribution aux infrastructures au travers des investissements directs des sociétés minières. A rappeler qu'une partie des investissements dans les routes fait partie des routes classées mais selon les priorités des sociétés. Les routes construites et utilisées au cours de la phase d'investissements

des sociétés minières, même en n'étant pas, dans la plupart des cas, des priorités nationales, seront rétrocédées au secteur public en fin du projet. Donc l'entretien de ces routes doit être pris en compte dès maintenant ou leur détérioration envisagée.

➤ **La RER et l'entretien routier**

Supposant que la croissance de la consommation des produits pétroliers sera de 2,5% par an dans une hypothèse et de 3,5% par an dans une autre à partir de 2011 et croisant ces données avec une redevance de GNF 250 et GNF 350 par litre respectivement, le résultat sera le suivant en millions d'USD. Le maximum à gagner sera d'USD 35,5 millions en 2018. Une politique d'augmentation de la redevance serait préférable, en vue du renouvellement du parc des véhicules, et en réduisant ainsi – relativement - les conséquences néfastes de la dépendance sur les produits pétroliers pour le transport routier qui aura une tendance de s'accroître peut-être trop dramatiquement dans les années proches si rien n'est fait (transport relatif à la construction minière, augmentation des échanges avec les pays voisins, importance accrue du PAC pour le Mali, approvisionnement interne en produits agricoles accru, etc.).

Tableau 6 : Les montants RER

RER	Millions de tonnes vendues		Millions d'USD		Millions d'USD	
	Croissance		Croissance 2,5% (Hypothèse 1)		Croissance 3,5% (Hypothèse 2)	
Année			GNF250/I	GNF 350/I	GNF 250/I	GNF 350/I
	2,50%	3,50%	A	B	A	B
2011	622,4	622,4	21,9	21,9	21,9	21,9
2012	638,1	644,2	21,8	30,5	22,0	30,8
2013	654,1	666,7	21,9	30,6	22,3	31,2
2014	670,4	690,1	22,1	30,9	22,7	31,8
2015	687,2	714,2	22,3	31,2	23,2	32,5
2016	704,3	739,2	22,6	31,6	23,7	33,2
2017	722,0	765,1	23,1	32,4	24,5	34,3
2018	740,0	791,9	23,7	33,2	25,4	35,5

➤ **Conclusions**

Les ressources pour les investissements dans les programmes d'infrastructures et de transport comprennent :

1. Les ressources des bailleurs de fonds aux projets d'investissements inscrits dans le budget de l'Etat. Le Plan Quinquennal prend en compte les projets attendus de manière conservatrice. Les bailleurs pourront contribuer USD 60-70 millions par an si la programmation et la

préparation des projets sont bien faites mais les hypothèses du PQ sont retenues.

2. Le budget de l'Etat sur ressources propres en croissance assez rapide, notamment si le pays atteint le point d'achèvement à l'IPPTE réduisant la dette publique de manière radicale.
3. Le tableau 3 montre les ressources futures du gouvernement selon le PQ. Par supposition les taxes minières projetées sont incluses mais ce point n'est pas clair. Ces ressources semblent sous-estimées.
4. Les investissements privés miniers ou autres investissements directs dans les infrastructures (par ex. les investissements par Bolloré dans le PAC et les investissements miniers dans les infrastructures d'utilisation publique).
5. Les ressources RER pour l'entretien.
6. Les ressources privées/publiques dont la partie publique serait sur emprunt ou participation (pas estimées).
7. Autres bénéfiques de la croissance (pas calculés).

Le tableau ci-après synthétise les ressources qui seront disponibles :

USD millions	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Investissements publics								
BND	45,9	53,2	96,4	137,8	169,8	170	170	170
FINEX	19,5	42,5	44,6	46,5	48,6	48	48	48
Recettes additionnelles minières		1,0	2,9	13	25	42	58	85
Total investissements publics	65,5	96,7	143,9	197,3	243,4	260	276	303
Investissements directs en infrastructures d'utilité publique (hors ports et chemins de fer)	20	150	270	320	320	320	320	320
RER/entretien (Hypothèse 1 A)	21,9	30,5	30,6	30,9	31,2	31,6	32,4	33,4

Les ressources additionnelles du secteur minier sont environ la moitié des ressources additionnelles des taxes minières, étant supposé que ces recettes sont dans une mesure intégrée dans les chiffres du Plan Quinquennal concernant le BND.

2.5 Proposition d'un projet de lettre de politique et de stratégie sectorielle

La présente lettre de politique et de stratégie sectorielle du Gouvernement pour le secteur des transports, après avoir fait un résumé de l'état général du secteur hérité de ces dix dernières années de crise socio-politique, et de ses contraintes actuelles de relance, donne :

- Les objectifs stratégiques généraux, et constants, assignés par le Gouvernement au secteur pour son développement ;
- Les grandes orientations stratégiques de l'action publique pour atteindre ces objectifs ;
- Les orientations stratégiques transitoires de l'action publique pour les cinq ans à venir ;
- Les grandes lignes du plan d'action stratégique associé à ces orientations, pour les cinq prochaines années, par sous-secteur et pour la coordination modale des sous-secteurs.

Cette lettre comporte sept annexes :

- ANNEXE LP-1 : Le programme d'investissements 2013-2017 ;
- ANNEXE LP-2 : Le programme d'actions autres qu'investissements
- ANNEXE LP-3 : Le coût estimatif du programme d'action, et son financement ;
- ANNEXE LP-4 : La définition des indicateurs de suivi sur une base annuelle par le Gouvernement et les bailleurs de fonds ;
- ANNEXE LP-5 : Les dispositions sur la politique de la coordination et de l'inter-modalité des modes de transport et de leurs infrastructures
- ANNEXE LP-6 : Les orientations de l'action publique à court terme en réponse à la problématique de la mobilité urbaine, notamment à Conakry ;
- ANNEXE LP-7 : Les dispositions sur les politiques de sécurité et de sûreté des différents modes de transport.

1. L'état général du secteur

L'état du secteur hérité de cette dernière décennie de crises socio-politiques répétées, traduite par une grande instabilité institutionnelle, accompagnée de difficultés des finances publiques et d'une raréfaction de l'aide extérieure, est le résultat d'un relâchement de la gouvernance, et de plusieurs ruptures des rythmes de renouvellement, d'entretien et de développement des infrastructures et des équipements du secteur. Il se caractérise, en en sortant les points critiques, comme suit :

- Un réseau de routes nationales très dégradés (48% du réseau bitumé et 84% du réseau en terre sont en mauvais état) ;
- Un marché de transports routiers marqué de dysfonctionnements;
- Une capacité de gestion des titres des transports routiers et de la sécurité routière, diminuée;

- La ville de Conakry congestionnée par la circulation urbaine, jusqu'à paralysie à certaines heures de la journée ;
- Le port de Conakry congestionné avec une saturation des quais et des espaces d'entreposage et de magasinage ;
- Une accessibilité urbaine au port très difficile;
- Une capacité de gestion de l'exploitation du port de Conakry diminuée;
- Un professionnalisme insuffisant des opérateurs privés au port de Conakry ;
- Des conditions de sécurité, de sûreté et de lutte contre les nuisances à l'environnement, encore insuffisantes au port de Conakry, et dans son voisinage nautique ;
- Les conditions d'opération des activités artisanales de transports fluvio-maritimes, côtiers et fluviaux, toujours très précaires, et marquées par une insuffisante sécurité;
- Des normes de sécurité et de sûreté encore pas totalement satisfaites au niveau des aéroports de l'intérieur et du transport aérien intérieur ;
- Une défaut de service de transport aérien régulier entre Conakry et les aéroports régionaux (Labé, Kankan, N'Zérécoré).
- Une relève insuffisante du personnel technique vieillissant,
- Une capacité institutionnelle générales de l'administration du secteur insuffisante.

2. Les objectifs stratégiques généraux et constants assignés au secteur

Les objectifs stratégiques généraux que se fixe le Gouvernement dans sa politique de développement, pour le secteur des transports s'établissent comme suit :

- Faciliter la mobilité des personnes et des biens au meilleur coût, et dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté, et de préservation de l'environnement, en appui à la lutte pour la réduction de la pauvreté, et en soutien aux populations les plus vulnérables.
- Faciliter le développement des autres secteurs sociaux et économiques, et contribuer à la production des richesses;
- Faciliter l'intégration régionale, l'ouverture de la Guinée sur sa communauté régionale et sur le reste du monde, en facilitant les échanges et le commerce régionaux et internationaux.

3. Les grandes orientations stratégiques de l'action publique, ciblant l'atteinte des objectifs généraux du secteur

Doter le pays de réseaux d'infrastructures et de terminaux de transports, d'un bon niveau service, structurant et compétitif, répondant au mieux, aux besoins sociaux et économiques du pays,

- Doter l'agglomération de Conakry d'un réseau de voirie primaire et secondaire, suffisamment maillé et dimensionné, permettant une bonne fluidité des trafics urbains et de transit ;

- Disposer de réseaux de dessertes et de services de transports performants, compétitifs, répondant aux besoins, au meilleur prix, et dans des conditions les meilleures de confort, de sécurité, de sûreté et de limitation des nuisances à l'environnement ;
- Doter les activités du secteur d'un cadre institutionnel d'opération incitatif et facilitateur;
- Promouvoir une industrie des transports, professionnelle et compétitive;
- Doter le secteur d'une administration compétente et performante.

4. Les orientations stratégiques transitoires de l'action publique de développement du secteur, pour les cinq prochaines années

- Remettre en état les infrastructures dégradées du fait d'une rupture du rythme de leur renouvellement et de leur entretien;
- Solutionner les problèmes de congestion des infrastructures, par une augmentation de la capacité des infrastructures congestionnées du fait d'une rupture de leur adaptation anticipée de leur capacité à l'évolution de leurs trafics, ainsi que par une amélioration de leur exploitation, et de la gestion de leur exploitation;
- Promouvoir le transport par voie d'eau (transports côtiers, transports urbains à Conakry, et transports fluviaux), et rehausser son intérêt et sa place dans le système de transport;
- Consolider et améliorer les acquis en matière de mécanismes de financements et de système de maintenance des infrastructures;
- Se doter d'une stratégie et politique de tarification de l'usage des infrastructures de transports,
- Faciliter la mobilité urbaine des personnes et des marchandises; améliorer la fluidité de la circulation dans les villes;
- Assainir, professionnaliser et améliorer le fonctionnement du marché des transports, y compris les activités des auxiliaires de transport ;
- Assurer une bonne couverture des besoins de transports par les opérateurs du secteur, avec un appui de l'Etat si nécessaire;
- Rehausser la compétitivité sous régionale, voir internationale, des systèmes de transports (infrastructures et services) du pays;
- Mettre à niveau le confort, la sécurité et la sûreté des transports,
- Mettre à niveau le système de lutte contre les nuisances des activités du secteur à l'environnement, et réduire ces nuisances;
- Mettre à niveau les administrations du secteur.

5. Les grandes lignes du contenu du plan d'action stratégique, pour les cinq prochaines années, par sous-secteur, et pour la coordination des sous-secteurs.

Le plan d'action stratégique élaborée dans le cadre des orientations stratégiques transitoires de l'action publique dans le secteur, fixées ci-dessus

pour la période des cinq années à venir (2013-2017), est rapporté aux Annexes LP-1 et LP-2, respectivement pour les investissements publics et pour les autres actions hors investissement. Il est donné ci-dessous les grandes lignes par sous-secteur et pour la coordination des sous-secteurs.

(i) Sous-secteur routier

- Réhabiliter, rehausser le niveau de service, de 1460 km de routes nationales dont des routes communautaires CEDEAO/UEMOA, avec une priorité guidée par le principe du meilleur profit tiré du projet par la collectivité nationale;
- Assurer la praticabilité des autres routes dégradées par l'élimination continue des points critiques (gros entretien) ;
- Réaliser les études de faisabilité de 1610 km de projets sur le réseau de routes nationales pour des réalisations au-delà de 2017, choisis toujours selon le même principe de priorisation ;
- Réaliser les études de préparation de la réalisation (APD/DAO) de 790 km de projets sur le réseau de routes nationales, pour des réalisations au-delà de 2017 ;
- Poursuivre dans les préfectures, la réhabilitation, l'ouverture et l'aménagement de réseaux de routes préfectorales et communautaires (RPC), suffisamment étoffé et en bon état de praticabilité, branché sur le réseau national de base, facilitant les activités économiques, sociales et administratives, et ceci avec l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme PNIR 3;
- Mettre en œuvre le plan de circulation urbaine de Conakry ;
- Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur d'infrastructures routières de l'agglomération de Conakry (voirie primaire), par la poursuite de l'aménagement des pénétrantes et de transversales;
- Réaliser l'étude de faisabilité de la pénétrante côtière nord du port ;
- Poursuivre l'aménagement et le bitumage des voiries de Conakry et des villes de l'intérieur ;
- Actualiser le schéma directeur des infrastructures de transports de Conakry, intégrant les trois modes de transports en présence (route, rail, voie d'eau) et prévoyant en particulier des pénétrantes ferroviaires (site propre) pour lesquels il sera engagé l'aménagement de réserves foncières ;
- Mettre en place des systèmes de protection du réseau routier (contrôle des charges à l'essieu, barrières de pluie,..) ;
- Consolider, améliorer et pérenniser les systèmes en place de gestion routière et de programmation de la maintenance routière (banque de données routières, etc.); de mobilisation de ressources et de financement de l'entretien routier (FER-2, RER, etc.), dont particulièrement l'adaptation de ses ressources ;
- Mettre à niveau l'administration routière et ses ressources humaines ;
- Mettre à l'étude l'opportunité et la faisabilité de la création d'une Agence Routière Nationale (ARN-Guinée) ;

(ii) Sous-secteur des transports routier

- Mettre fin aux dysfonctionnements du marché des transports routiers ;

- Consolider et améliorer le cadre institutionnel d'opération des activités du sous-secteur, renforçant son caractère incitatif et facilitateur,
- Libéraliser, avec régulation, les activités de gare routière, tout en maintenant un réseau de gares publiques ;
- Promouvoir les professions d'auxiliaires de transports routiers (intermédiation entre l'offre et demande de transports) ;
- Assurer la promotion du Corridor de Transit Malien (facilitations des transports et du transit, mise en œuvre du système de TRIE de la CEDEAO, etc..);
- Etudier l'élaboration d'un plan de sécurité routière (y compris les aspects environnementaux) et le mettre en œuvre;
- Améliorer et moderniser l'administration des titres de transport, limitant la captivité des usagers (simplification des formalités, institution de guichet unique pour les formalités, informatisation, réduction voir suppression des fréquences de renouvellement de titres; etc..) ;
- Mise à niveau de l'administration des transports routiers et de ses ressources humaines, avec en particulier la création d'une Direction Nationale des Transports Routiers et la mise à l'étude de l'opportunité et de la faisabilité d'un Office National des Titres de Transports Routiers.

(iii) Sous-secteur des transports urbains

- Mettre en place une exploitation efficace du réseau de voirie de Conakry, assurant une bonne fluidité des trafics urbains et de transit (voir mise en place du plan de circulation de Conakry centre –presqu'île de Kaloum) ;
- Etudier et mettre en place rapidement dans l'agglomération de Conakry, un système de transports urbains (transports publics) efficace, au meilleur coût financier et économique, et dans des conditions les meilleures, en confort, en sécurité et en protection de l'environnement, organisé par l'articulation des trois modes de transports en présence, la route, le rail et la mer (côtier);
- Etudier et adopter un Plan de Déplacement Urbains (PDU) pour Conakry, engager sa mise en œuvre ;
- Mise à niveau de l'administration des transports urbains et de ses ressources humaines, avec en particulier la création au MDT, d'une Direction Nationale des Transports Urbains (DNTU).

(iv) Sous-secteur des transports ferroviaires

- Rénover et mettre à niveau les 40 kilomètres de voie ferrée entre le port de Conakry et la plateforme de Kegbelen ;
- Réaliser l'étude de faisabilité de la réhabilitation et de la mise à niveau de la ligne Conakry-Kankan ;
- Adopter une Loi Ferroviaire, d'orientation sur les infrastructures et les transports ferroviaires ;
- Rétablir la maîtrise d'ouvrage de l'Etat sur les infrastructures ferroviaires initiées par les compagnies minières, rétablir son attribution au MDT, et la déléguer d'une façon transitoire à la SNCFG, le temps de transformation de cette dernière en société de réseau ferroviaire;

- Transférer au MDT la maîtrise d'ouvrage de l'Etat sur les infrastructures ferroviaires récemment remises à l'Etat par les compagnies minières (CBG, SBK et Friguia), et la déléguer d'une façon transitoire à la SNCFG ;
- Etudier, élaborer et adopter un schéma directeur national de développement des chemins de fer (incluant toutes les lignes de chemins de fer, y compris celles répondant à la demande des transports des produits miniers);
- Mettre à l'étude la création d'une Société de réseau.
- Mise à niveau de l'administration des transports urbains et de ses ressources humaines, avec en particulier la création au MDT, d'une Direction Nationale des Transports Ferroviaire (DNTF).

(v) Sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

- Mettre à niveau l'accessibilité nautique (chenal) du port de Conakry et assurer une protection efficace et durable contre l'ensablement et l'envasement ;
- Réviser et actualiser le Plan Directeur de Développement et d'Aménagement du port de Conakry ;
- Mettre fin à la congestion du traitement des trafics au port, combinant une augmentation des capacités et une amélioration de la gestion de l'exploitation du port;
- Améliorer l'accessibilité terrestre du port;
- Aménager et mettre à niveau sur les cinq ans, six débarcadères et petits ports fluvio-maritimes;
- Professionnaliser les opérateurs portuaires par une réglementation plus exigeante en matière de conditions d'accès aux professions et de conditions d'exercice de leurs activités dans le port;
- Consolider et renforcer la sécurité et la sûreté de la plateforme portuaire de Conakry ; viser la certification en matière de sécurité, de sûreté;
- Etudier l'opportunité et la faisabilité d'une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry, avec prospection et localisation du ou des sites de délocalisation ;
- Elaborer et adopter un Schéma Directeur d'Equipement Portuaire du littoral guinéen ;
- Rétablir la maîtrise d'ouvrage de l'Etat sur les infrastructures portuaires initiées par les compagnies minières, rétablir son attribution au MDT,
- Transférer au MDT la maîtrise d'ouvrage de l'Etat sur les infrastructures portuaires récemment remises à l'Etat par les compagnies minières (CBG, SBK et Friguia);
- Etudier l'opportunité et la faisabilité de la création d'un Office National des Ports Maritimes (ONPM), auquel sera délégué la maîtrise d'ouvrage des infrastructures, équipements et domaines portuaires, autres que ceux relevant du PAC ;
- Elaborer une stratégie et politique de l'Etat, sur la tarification de l'usage des infrastructures portuaires (particulièrement au niveau du port de Conakry) ;

- Réviser les statuts du PAC et mettre à niveau la capacité de gestion et d'exploitation de la plateforme portuaire, (et du domaine public portuaire) ;
- Rétablir ou confirmer l'attribution au MDT de la maîtrise d'ouvrage des embarcadères et petits-ports fluvio-maritimes, quel que soit leur activité dominante, transport, pêche, tourisme, chantier naval..., et les concéder à l'ANAM ;
- Elaborer un schéma directeur d'aménagement des voies d'eau navigables ;
- Elaborer un schéma directeur d'équipement en embarcadères et petits ports fluvio - maritimes;
- Elaborer une stratégie de développement des transports fluvio-maritimes, avec son plan d'action assorti d'un programme d'investissements,
- Préparer un projet de signalisation de la navigation le long de la côte et des voies navigables ;
- Préparer un projet de réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Milo ;
- Préparer un programme d'investissements en matière d'aménagement de la navigabilité des fleuves ;
- Mettre à niveau l'administration des transports maritimes et fluviaux et ses ressources humaines ;
- Préparer la relève du personnel technique vieillissant de la Marine Marchande (DNMM et ANAM) ;

(vi) Sous-secteur des transports aériens (dont la météorologie)

- Poursuivre l'extension de capacité et la modernisation des installations aéroportuaires de Conakry ;
- Consolider et renforcer la sécurité et la sûreté de la plateforme aéroportuaire de Conakry ; viser la certification en matière de sécurité, de sûreté et de qualité des services;
- Réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité d'une délocalisation éventuelle de l'aéroport de Conakry ;
- Préparer et passer une convention entre l'Etat et l'ANA, sur la gestion et l'exploitation des aéroports de l'intérieur ;
- Mettre à niveau la sécurité et la sûreté des aéroports de l'intérieur ;
- Elaborer une stratégie et politique de l'Etat, sur la tarification de l'usage des infrastructures aéroportuaires ;
- Elaborer et adopter un schéma d'équipement aéroportuaire du territoire, en aéroports régionaux et aéroports secondaires ;
- Elaborer des plans directeurs d'aménagement et d'équipement pour les aéroports de l'intérieur, par statut et fonction de l'aéroport (régional ou secondaire), et un programme urgent d'investissements sur ces aéroports ;
- Mettre en place un service public de desserte des aéroports régionaux, en concession à un opérateur privé de la profession ;

- Mettre à niveau l'administration des transports aériens et ses ressources humaines ;
- Préparer la relève du personnel technique vieillissant de l'Aviation Civile (DNAC et ANA) ;

6. *Annexes à la lettre de politique*

A. ANNEXE LP-1 : Le programme d'investissements 2013-2017

(i) Sous-secteur routier

(i1) Réalisations de projets

(i11) Sur le réseau des routes nationales

Code projet		RN	Lg (Km)	Nature des travaux
P1.1	Mamou-Dabola	RN1	150	Réhabilitation d'une RB
P1.2	Dabola-Kouroussa	RN1	160	Réhabilitation d'une RB
P1.3	<u>Yirikiri – Niamdankoro</u>	RN32	85	RB en remplacement d'une RTA
P1.4	Mamou – Faranah	RN2	185	Réhabilitation d'une RB
P1.5	Kissidougou-Guéckédou – Pk35 ¹	RN2	125	Réhabilitation d'une RB
P1.6	<u>Pk36- Coyah-Kindia</u>	RN1	96	Elargissement + rectification tracé
P1.7	<u>Dalaba – Pita – Labé</u>	RN5	92	Réhabilitation d'une RB
P1.8	<u>Coyah – Forméréah</u>	RN4	75	Réhabilitation d'une RB
P1.9	Boké – <u>Québo</u>	RN3	93	RB en remplacement d'une RTO
P1.10	<u>Labé – Tougué</u>	RN27	85	RB en remplacement d'une RTO
P1.11	<u>Tougué- Sélouma</u>	RN27	108	Réhabilitation d'une RT
P1.12	<u>Bissikrima - Sélouma-Dinguiraye</u>	RN30	80	RTA en remplacement d'une RTO
P1.13	<u>Fria- Téliimélé</u>	RN21	107	RB en remplacement d'une RTO
P1.14	<u>Koundara – Kandika – Fre Guinée Bissao</u>	RN9	42	
TOTAL (Km)			1456	

(i12) Sur les réseaux de voiries urbaines

Code projet		Longueur Km	Nature des activités
ECVU1.1	Tombo-Moussoudougou		Aménagement en 2x2 voies
ECVU1.2	Matoto-Enta-Dapompa		Aménagement
ECVU1.3	Transversale T5 sud		Aménagement voie bitumée, 1x2 voies
ECVU1.4	Bretelle Enta – Sonfonia		Aménagement voie bitumée, 1X2 voies
ECVU1.5	Autres voiries urbaines à Conakry		Aménagement
ECVU1.6	Voiries villes de l'intérieur		Aménagement
PVU1.1	Plan de circulation de Conakry		Mise en place du plan de circulation (études + travaux)
PVU1.2	Voie Express Sonfonia – Kagbélen		Aménagement en voie bitumée, voie express 2x2 voies (travaux)
PVU1.3	Transversale T7 sud		Aménagement en voie bitumée, 1x2 voies (travaux)
PVU1.4	Pénétrante côtière nord du port		Construction voie bitumée (Etude)
PVU1.5	Corniche Nord Hamdallaye-Sonfonia		Aménagement en voie bitumée, 2x2 voies (études + démarrage travaux)
PVU1.6	Dabompa-Coyah		Aménagement en voie bitumée, 2x2 voies (études + démarrage travaux)
PVU1.7	Transversales T6, T7 N, T8, T9, T10, T11, T12, T13, T14		Aménagement en voie bitumée, 1x2 voies (études et démarrage travaux)
PVU1.8	Autres voiries Conakry		Aménagement (études et démarrage travaux)
PVU1.9	Voiries Villes de l'intérieur		Aménagement (études et démarrage travaux)

(i13) Sur les réseaux des routes préfectorales et communautaires

Il est programmé l'étude et l'engagement de la réalisation d'un nouveau PNIR, le PNIR 3

(i2) Etudes de projets prévus en réalisation au-delà de 2017 sur le réseau des routes nationale

(i21) Etudes de faisabilité

Code projet	Projet	RN	Lg (Km)	Nature des travaux
P2.1	Kindia – Mamou	RN1	135	Elargissement et rectification de tracé d'une RB
P2.2	Kankan-Kérouané	RN1	145	RET moderne neuve
P2.3	Kérouané – Beyla	RN1	110	RET moderne neuve
P2.4	Mamou – Dalaba	RN5	52	Renforcement d'une RB
P2.5	Koussonkoro – Macenta	RN10	100	Réhabilitation d'une RTA
P2.6	Nzérékoré – Yomou	RN11	62	RB en remplacement d'une RTA
P2.7	Kankan-Tokonou	RN6	120	Réhabilitation d'un RB
P2.8	Tokonou – Kissidougou	RN6	70	Réhabilitation d'une RB
P2.9	Boké – Gaoual	RN23	185	RB en remplacement d'une RTA
P2.10	Gougoubé – Pita	RN22	138	Route en terre moderne neuve
P2.11	Télimélé-Sanguarédi	RN22	145	Réhabilitation d'une RET
P2.12	Télimélé – Gaoual	RN24	130	RB en remplacement d'une RTO
P2.13	Car RN1-Madina Oula	RN13	38	Réhabilitation RET
P2.14	Lola – N'Zo	RN2	42	RB en remplacement d'une RTO
P2.15	Dalaba – Carr RN27	RN26	140	RB en remplacement d'une RTA
TOTAL (Km)			1612	

(i22) Etudes de préparation de la réalisation (APD/DAO)

Code projet	Projet	RN	Lg (Km)	Nature des travaux
P2.1	Kindia – Mamou	RN1	135	Elargissement et rectification de tracé d'une RB
P2.2	Kankan-Kérouané	RN1	145	RET moderne neuve
P2.3	Kérouané – Beyla	RN1	110	RET moderne neuve
P2.4	Mamou – Dalaba	RN5	52	Renforcement d'une RB
P2.5	Koussonkoro – Macenta	RN10	100	Réhabilitation d'une RTA
P2.6	Nzérékoré – Yomou	RN11	62	RB en remplacement d'une RTA
P2.7	Kankan-Tokonou	RN6	120	Réhabilitation d'un RB
P2.8	Tokonou – Kissidougou	RN6	70	Réhabilitation d'une RB
TOTAL (Km)			794	

(ii) Sous-secteur des transports ferroviaires

Code projet	Projet	Long Km	Nature des activités
PF1	Port de Conakry – Pk 40 (Kegbelen)	40	Rénovation et mise à niveau de la ligne (études et engagement des travaux)
PF2	Conakry – Kankan	600	Rénovation de la ligne (études)

(iii) Sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

(iii-1) Investissements pour le Port de Conakry

Code projet	Projet	Nature des activités
PP1	Aménagement du chenal nautique d'accès du port de Conakry	Dragage + allongement et élargissement du chenal nautique

		du port (études + travaux)
PP2	Aménagement d'aires relais de stationnement des camions	Aménagement d'aires de stationnement de camions (études + travaux)
PP3	Elaboration d'un nouveau plan directeur d'aménagement pour le port	Etude
PP4	Préparation d'un quatrième projet portuaire	Etude
PP5	Délocalisation du port de pêche et des installations de la marine nationale	Aménagement d'un nouveau port de pêche (études + travaux)
PP6	Extension de capacité de traitement des trafics (postes à quai + terres pleins)	Construction de postes à quai + aménagement de terre-pleins (études + engagement des travaux)

(iii-2) Investissements pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des transports maritimes

Code projet	Projet	Nature des activités
PSM1	Réhabilitation du phare de Koundindé	Réhabilitation (travaux + fournitures)
PSM2	Installation d'un service de garde – côte	Construction et équipements de locaux (études + travaux + fournitures)
PSM3	Acquisition de matériel et équipement de sauvetage	Acquisition de matériel (études + fournitures)
PSM4	Mise en place de trois stations radio côtières	Construction et équipements de locaux (études + travaux + fournitures)
PSM5	Acquisition de vedette de sauvetage en mer	Acquisition de matériel nautique (études + fournitures)

(iii-2) Investissements pour le développement du transport côtier et du transport fluvial

Code projet	Projet	Nature des activités
PFM1	Réhabilitation et amélioration des ports fluviaux de Kankan, Kouroussa et Siguiri	Réhabilitation et mise à niveau d'ouvrages portuaires (travaux)
PFM2	Réhabilitation, amélioration, aménagement de six embarcadères ou petits ports côtiers	Réhabilitation, construction et aménagement d'ouvrages portuaires (études + travaux)
PFM3	Réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Millo (études)	Dragage fluvial et balisage (études)

(iii) Sous-secteur des transports aériens

Code projet	Projet	Nature des activités
PTA1	Réhabilitation et modernisation des aéroports régionaux	Réhabilitation et modernisation d'ouvrages et d'équipements aéroportuaires (études + travaux + fournitures)
PTA2	Construction et réhabilitation d'infrastructures météorologiques	Construction et réhabilitation d'installations et d'équipements (études + travaux + fournitures)
PTA3	Acquisition d'équipements météorologiques	Acquisitions de matériels (études + fournitures)
PTA4	Assistance météorologique pour la sécurité en mer	

B. ANNEXE LP-2 : Le plan d'actions 2013-2017, hors investissements

Les actions hors investissements, envisagées pour le secteur, vont être essentiellement entreprises avec un appui institutionnel aux deux ministères concernés, le METPE et le MDT, appui à solliciter auprès des pef de la Guinée. Ces actions sont présentées par sous-secteur comme suit :

(i) Tous sous-secteurs confondus

- Créer et mettre en place un Conseil Supérieur des Transports (CST);
- Promouvoir la création et l'établissement d'associations d'opérateurs (transporteurs, industriels des travaux publics...), d'usagers des infrastructures (dont automobilistes, piétons, deux roues), d'utilisateurs des transports publics, pour organiser leur représentation au CST.

(ii) Sous-secteur routier

- Repréciser la classification des routes et les attributions de la maîtrise d'ouvrage, et établir un répertoire des routes par classe;
- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de transfert de compétences aux collectivités locales, sur les réseaux de RPC et de VU, conformément au Code des Collectivités Locales (décentralisation);
- Elaborer et mettre en oeuvre une stratégie de promotion de la participation des collectivités et associations locales aux travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau routier, et des voiries urbains, sur l'ensemble du territoire national ;
- Négocier et passer des contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures routières intégrées dans leur logistique de production et de transport ;
- Mettre en place un système de planification/programmation du développement des réseaux routiers et de voiries urbaines (projets), basé sur une hiérarchisation des priorités des investissements, fonction des profits tirées par la collectivité nationale (rationalisation budgétaire des investissements);
- Elaboration un programme d'actions pour le développement de la cartographie, comme support au développement des réseaux routiers, et engager sa mise en œuvre;
- Consolider, développer et pérenniser le système de gestion routière en place;
- Assurer au FER-2, des ressources financières en rapport avec les besoins de l'entretien des réseaux routiers;
- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de développement de l'industrie des travaux publics ;
- Elaborer et engager la mise en œuvre d'un plan d'action (mesures et assistance) pour assurer un appui à la gestion et au renforcement des capacités des PME du secteur;

- Mettre en place un système de protection du réseau routier (équipements postes de contrôle des surcharges, mise en application de la réglementation communautaire en la matière, barrières de pluie, etc..) ;
- Adopter et mettre en œuvre une législation et réglementation sur la protection et l'occupation du domaine public routier;
- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie d'entretien des RPC ;
- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie d'entretien des voies urbaines (à Conakry et dans les autres villes);
- Réaliser une étude sur l'usure des routes causée par les trafics routiers lourds des activités minières, avec évaluation des coûts financiers;
- Négocier avec les compagnies minières la création d'un fonds minier d'entretien routier, pour la compensation de l'usure provoqué aux routes publiques par les trafics routiers de véhicules lourds induits par les activités minières ;
- Réaliser une étude sur le contenu de la fonction « exploitation routière », sur l'identification des entités compétentes dans le domaine, et sur un aménagement des attributions de compétences et de responsabilités;
- Elaboration et adoption d'une Loi sur la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, encadrant en particulier l'externalisation de la maîtrise d'œuvre ;
- Réaliser une étude pour la conception d'un système de gestion de projet, et de son manuel de procédures (y compris système de suivi-évaluation), et mise en place du système ;
- Réétudier les textes organiques des directions – y compris BESD - (levée des conflits de compétences, renforcement de la fonction planification/programmation, de la fonction suivi-évaluation, du système d'information statistique, recentrage de la fonction gestion de projet sur l'administration de la maîtrise d'ouvrage du projet, introduction de la fonction exploitation routière..) ;
- Etudier et mettre en place l'organisation et les procédures des directions techniques (organisation structurelle des directions, fiches de poste, manuels de procédures des différentes fonctions, ..) ;
- Elaborer un projet de service pilote pour le BESD, et le mettre en œuvre, avec la mise en place d'un système de suivi-évaluation comportant une lettre objectif (lettre objectif de chaque structure aux différents niveaux hiérarchiques, lettres objectifs de chaque cadre et agent à son poste) ;
- Mettre à niveau la gestion des ressources humaines de l'administration des routes (introduire la GPEC et l'ingénierie de la formation) ;
- Mettre à niveau les ressources humaines de l'administration des routes (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;
- Et enfin, étudier l'opportunité et la faisabilité de la création d'une agence routière nationale (avec missions sur la gestion routière, l'exploitation routière, les projets routiers, et l'entretien routier) ;

(iii) Sous-secteur des transports routiers

- Etudier, élaborer et adopter, une Loi d'orientation sur les transports routiers ;
- Réviser et compléter la réglementation de la profession de transporteur routier, distinguant le transporteur industriel et le transporteur artisan;
- Réviser et compléter la réglementation portant sur la création, l'aménagement, la gestion et l'exploitation des gares routières interurbaines, gares publiques et gares privées;
- Elaborer la réglementation des principales professions d'auxiliaires de transport du sous-secteur des transports routiers (courtier de transport routier, commissionnaire de transport routier, agent de fret routier, agent commercial de transporteur routier..) ;
- Assurer la promotion des professions d'auxiliaires de transport routier, et de leurs activités; assurer la promotion de bourses de fret ;
- Assurer la promotion du corridor de transit malien, engager et anime les actions de facilitation des transports et de transit sur le corridor (mise en œuvre du système TRIE, etc..);
- Etudier et mettre en oeuvre un Plan National de la Sécurité Routière
- Etudier et mettre en place une nouvelle organisation de la gestion des titres de transports (formalités, procédures internes de traitement et de gestion, organisation des structures et du travail, gestion des documents et des archives, production de statistiques etc..) – association du contrôle technique automobile-;
- Informatiser et sécuriser les titres de transports routiers, avec la mise en place d'un système de contrôle efficace (informatisé) de la délivrance et de la fraude des titres;
- Etudier l'opportunité et la faisabilité de la création d'un Office National des Titres de Transports Routiers;
- Transformer par décret la DNTT en une Direction Nationale des Transports Routiers (DNTR), recentrant ses attributions ;
- Etudier et mettre en place l'organisation de la nouvelle DNTR, jusqu'à l'établissement des fiches de poste;
- Compléter le personnel de la DNTR, par un recrutement de personnels en rapport avec les profils requis par les postes;
- Etudier l'opportunité de la création d'une direction légère pour l'administration centrale des transports en milieu rural, la Direction Nationale des Transports en Milieu Rurale (DNTMR) ;
- Créer, si opportun, et organiser la DNTMR, jusqu'à l'établissement des fiches de poste ; et recruter le personnel requis.
- Mettre à niveau les ressources humaines de l'administration des transports routiers (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;

(iv) Sous-secteur des transports urbains

- Créer et mettre en place une Direction Nationale des Transports Urbains (DNTU) ;
- Etudier et mettre en place de l'organisation de la nouvelle DNTU, jusqu'à l'établissement des fiches de poste; et recruter le personnel requis ;
- Etudier et mettre en place un système intégré de transports urbains, intégrant tous les modes et moyens de transports en place (trains urbains et suburbains, réseau de bus lourds, réseaux de minibus et de taxis collectifs,
- Etudier et adopter un Plan de Déplacement Urbains (PDU) pour Conakry, et engager sa mise en œuvre ;
- Elaborer une stratégie de transfert de compétence en la matière aux collectivités locales, conformément au Code des collectivités locales;
- Etablir une démarche participative pour associer les collectivités locales aux travaux d'administration des transports urbains ;
- Mettre à niveau les ressources humaines de l'administration des transports urbains (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;

(v) Sous-secteur des transports ferroviaires

- Etudier, élaborer et adopter, une Loi d'orientation sur les infrastructures et les transports ferroviaires (confirmer en particulier l'attribution au MDT de la maîtrise d'ouvrage sur les infrastructures ferroviaires, y compris les infrastructures dites jusque-là « minières »);
- Etudier, élaborer et adopter un schéma directeur national de développement des chemins de fer (incluant toutes les lignes de chemins de fer, y compris celles répondant à la demande des transports des produits miniers);
- Incrire au schéma directeur ci-dessus, la ou les lignes dont la réalisation est imminente à l'initiative des miniers (coups partis) – nécessité probable dans certain cas d'un élargissement de tunnel, etc...-
- Négocier et passer des contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures ferroviaires intégrées dans leur logistique de production et de transport,
- Réaliser une étude de tarification de l'usage de l'utilisation du réseau ferroviaires (droits de circulation) ;
- Créer et mettre en place une Direction Nationale des Transports Ferroviaires (DNTF) ;
- Etudier et mettre en place de l'organisation de la nouvelle DNTF, jusqu'à l'établissement des fiches de poste; et recruter le personnel requis ;
- - Réaliser une étude pour la création d'une société de gestion du réseau ferroviaire de Guinée, (avec transformation de la SNCFG en cette société) ; (étude de faisabilité) ;
- Transférer d'une façon transitoire à la SNCFG, la gestion de la totalité des lignes ferroviaires actuelles, y compris celles louées à l'Etat par les compagnies minières,

- Transférer la maîtrise d'ouvrage des nouvelles lignes en voie de réalisation, initiées par des compagnies minières au MDT, avec délégation à la SNCFG.
- Mettre à niveau les ressources humaines de l'administration des transports ferroviaires (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;

(vi) Sous-secteur des transports maritimes et fluviaux

- Réviser les textes réglementant les professions des opérateurs portuaires (manutentionnaire, consignataire, commissionnaire en douanes...), et les conditions d'exercice de leurs activités en générale, et dans le port, pour rehausser le professionnalisme des opérateurs portuaires dans le port ;
- Réaliser une étude (ou un audit) des conditions d'opérations et de l'exploitation de la plateforme portuaire de Conakry, et élaborer un plan d'action de remise en ordre ;
- Réaliser une étude hydrologique pour trouver une solution durable au problème d'ensablement et de l'envasement du chenal et du bassin du port de Conakry;
- Réaliser une étude pour concevoir et mettre en place un observatoire de suivi de la qualité et des prix des prestations au niveau du passage portuaire au port de Conakry (observatoire qui devrait être installé au niveau du Conseil National des Chargeurs) ;
- Réaliser un audit des conditions de sécurité, de sûreté (Code ISPS) et de préservation de l'environnement sur la plateforme portuaire de Conakry, assorti d'un plan d'actions correctrices, et mettre en œuvre ledit plan d'actions ;
- Réaliser une étude sur la conception et la faisabilité d'un système de surveillance, de contrôle, de secours et de sauvetage en mer, et mise en œuvre du système (service de garde côtes, centre de sécurité et de secours en mer, sémaphore, stations côtières, etc..) ;
- Réaliser une étude de prospection de sites pour une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry ;
- Réaliser une étude de faisabilité et d'opportunité d'une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry, avec localisation du ou des sites de délocalisation ;
- Réaliser une étude d'élaboration du schéma Directeur d'Equipement Portuaire du littoral guinéen ;
- Négocier et passer des contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures portuaires intégrées dans leur logistique de production et de transport,
- Réaliser une étude sur la tarification de l'usage des infrastructures portuaire et d'élaboration d'une stratégie et politique de l'Etat, en la matière;
- Réaliser une étude d'un schéma directeur d'équipement et d'aménagement, en embarcadères et petits ports fluvio-maritimes ;

- Réaliser une étude pour l'élaboration d'une stratégie de développement des transports fluvio-maritimes et de son plan d'action (dont un programme d'investissements) ;
- Réaliser une étude d'un plan de transport urbain de Conakry par voie d'eau, assorti d'un plan d'investissements pour l'aménagement de débarcadères et de petits ports fluvio-maritimes ;(à intégrer dans le plan de transport urbain de Conakry) ;
- Elaborer un programme quinquennal d'investissements pour l'aménagement de débarcadères et de petits ports fluvio-maritimes ;
- Concevoir un projet de signalisation de la navigation le long de la côte et des voies navigables ;
- Réaliser une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des voies d'eau navigables ;
- Réaliser une étude pour l'élaboration d'un projet de réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Milo, et préparer sa mise en œuvre ;
- Elaborer un programme d'investissements en matière d'aménagement de voies navigables (dragage de chenaux, balisage,..).
- Réaliser une étude pour la révision des textes portant statuts du PAC, dont en particulier l'objet de la société nationale PAC, les missions confiées à la société nationale PAC par l'Etat, les rapports patrimoniaux entre l'Etat et le PAC, les domaines d'autonomie du port, l'autorité portuaire confiée au PAC sur la destination du domaine public portuaire, sur les opérateurs portuaires et leurs activités dans l'enceinte portuaire, le rôle des tutelles techniques et financières, et les objets et les modalités de leurs interventions, etc...
- Réaliser un audit de la capacité institutionnelle de l'administration du PAC, assortie de l'élaboration d'un projet de renforcement de cette capacité ;
- Réaliser une étude de projection des comptes financiers du PAC sur cinq à dix ans, pour avoir une visibilité à moyen et plus long terme;
- Réaliser une étude sur l'opportunité et la faisabilité de création d'un Office National des Ports Maritimes (ONPM), auquel serait délégué la maîtrise d'ouvrage des infrastructures, équipements et domaines portuaires, autres que ceux relevant du port autonome de Conakry ;
- Etudier et adopter un décret confirmant l'attribution au MDT, de la maîtrise d'ouvrage des petits ports et embarcadères maritime et fluviaux,
- Etudier, élaborer et adopter un projet de décret portant concession d'embarcadères et de petits ports à l'ANAM, et précisant l'objet de cette concession, en application de l'ordonnance 037/89 portant création de l'ANAM ;
- Elaborer un projet de service pilote pour la Direction Nationale de la Marine Marchande (DNMM), et le mettre en œuvre, avec la mise en place d'un système de suivi-évaluation comportant une lettre objectif (lettre objectif de chaque structure aux différents niveaux hiérarchiques, lettres objectifs de chaque cadre et agent à son poste) ;
- Elaborer un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de la DNMM et de l'ANAM, et le mettre en œuvre.

- Mettre à niveau les ressources humaines de l'administration des transports maritimes et fluviaux (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;

(vii) Sous-secteur des transports aériens (dont météorologie)

- Réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité comparatives entre l'aménagement du nouvel aéroport de Maférénya et la conservation du site actuel de Gbéssia avec ses possibilités d'extension vers la mer (récupération des terrains bâties entre l'aéroport et la mer, terrains juridiquement non edificandi) ;
- Assurer un suivi et un contrôle de la mise en œuvre des plans d'actions correctrices pour la levée des carences soulevés par les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI ;
- Réaliser un audit technique de la sécurité et de la sûreté des aéroports de l'intérieur, avec identification et relevée des carences, assorti d'un plan d'actions correctrices pour lever ces carences, et mettre en œuvre ce plan ;
- Réaliser une étude sur la tarification de l'usage des infrastructures aéronautiques et, d'élaboration d'une stratégie et politique en la matière;
- Etablir une classification administrative et fonctionnelle des aéroports de l'intérieur,(rôle et fonction à remplir, pour un aéroport régional et pour un aéroport secondaire) ;
- Réaliser une étude, pour l'élaboration d'un schéma d'équipement aéroportuaire du territoire, en aéroports régionaux et aéroports secondaires;
- Réaliser une étude de plans directeurs d'aménagement et d'équipement par statut et fonction (aéroport régional et aéroport secondaire), et d'élaboration d'un programme urgent d'investissements ;
- Réaliser une étude d'un service public de transports aériens intérieurs desservant les aéroports régionaux et préparer sa mise en concession à un opérateur du métier, sur appel d'offre ;
- Négocier et passer des contrats (ou convention) avec les compagnies minières, sur les modalités de financement, d'aménagement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures aéronautiques intégrées dans leur logistique de production et de transport.
- Elaborer un plan de relève et de formation initiale pour le rajeunissement du personnel technique de la DNAC e tde l'ANA, et le mettre en œuvre.
- Mettre à niveau les ressources humaines de l'administration de l'Aviation Civile (étude d'un programme prioritaire de formation et mise en œuvre, élaboration d'un schéma directeur de formation, élaboration d'un plan pluriannuel de formation et engagement de sa mise en œuvre..) ;
- Réaliser une étude de projection des comptes financiers de l'ANA sur cinq à dix ans, pour disposer d'une visibilité à moyen terme ;
- Préparer et une convention entre l'Etat et l'ANA, sur la gestion et l'exploitation des aéroports de l'intérieur;

- Préparer un programme de remise à niveau de la Météorologie Nationale et engager sa mise en œuvre.

(viii) Autres

- Elaborer un projet de service pilote pour le Bureau d'Etude et de Planification (BEP) du MDT, et le mettre en œuvre, avec la mise en place d'un système de suivi-évaluation comportant une lettre objectif (lettre objectif de chaque structure aux différents niveaux hiérarchiques, lettres objectifs de chaque cadre et agent à son poste) ;
- Réaliser une étude d'actualisation du Plan National de Transports.
- Etudier et mettre en œuvre un schéma directeur d'équipement en plateformes logistiques.

C. ANNEXE LP-3 : Le coût estimatif du programme d'action, et son financement

Prévisions des dépenses par rapport aux recettes

Les dépenses présentées en haut sont additionnées en bas et traduites en dollars et euros. Les taux de change présumés sont indiqués dans le tableau.

Dépenses 2013-17 (millions)			
Catégorie	GNF	USD	Euro
Projets routiers en réalisation	3795000	510,1	408,1
Projets routiers en étude	278000	37,4	29,9
Voiries urbaines en cours	1492000	200,5	160,4
Projets en étude plus travaux voiries urbaines	2737000	367,9	294,3
Investissements ferroviaires	830000	111,6	89,2
Port Autonome de Conakry	3330000	447,6	358,1
Sécurité et sûreté transp mar	72750	9,8	7,8
Transports côtiers et fluv	58000	7,8	6,2
Inv aéroport et météo	121000	16,3	13,0
Grand total	12713750	1708,8	1367,1
Hors PAC	9383750	1261,3	1009,005
<i>Taux de change: GNF/USD ou euro</i>		<i>7440</i>	<i>9300</i>

Les ressources du tableau xxx sont reprises en bas pour les années 2013-2017.

Ressources 2013-17 (millions)						
USD millions	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Investissements publics						
BND	96,4	137,8	169,8	170	170	744
FINEX	44,6	46,5	48,6	48	48	235,7
Recettes add. Minières	2,9	13	25	42	58	140,9
Total ressources publiques	143,9	197,3	243,4	260	276	1120,6
Ress. minières potentielles	270	320	320	320	320	1550

Les ressources prévues ne sont pas suffisantes mais les dépenses pour la réfection du PAC sont présumées être hors du budget national (ressources en prêts directs au PAC ou avec garantie/rétrocession de l'Etat). Ceci diminue sensiblement les coûts et le « déficit » sera réduit à USD 141 millions environ. Les ressources minières en investissements directs du tableau sur les ressources ne sont pas incluses dans le budget public. Si une petite partie de ces ressources sont affectées aux programmes d'investissements le financement serait bouclé.

Distinction n'est pas faite entre les bailleurs de fonds dans le FINEX parce que les bailleurs n'allouent pas de sommes fixes. Connu est seulement le FED qui contribuera 130 millions d'euro au programme d'investissement des infrastructures au cours du

10^{ème} FED. Ce montant sera déboursé dans la période de court/moyen terme 2013-2017. Des ressources additionnelles seront prévisiblement disponibles sous le 11^{ème} FED qui constitueraient des financements additionnels.

D. ANNEXE LP-4 : La définition des indicateurs de suivi sur une base annuelle par le Gouvernement et les bailleurs de fonds

Les indicateurs de suivi des effets de l'action publique dans le secteur des transports envisagée pour les cinq à venir peuvent être les suivants :

- La longueur cumulée du réseau routier national en bon et moyen état;
- La longueur cumulée de routes préfectorales et communautaires ouvertes ou réhabilitées dans l'année par région;
- Le nombre d'habitants désenclavés par ces RPC;
- La longueur cumulée de voirie primaire aménagée dans l'agglomération de Conakry ;
- La longueur cumulée de voirie secondaire et tertiaire, assainie, aménagée et bitumée dans l'agglomération de Conakry ;
- La longueur cumulée de voirie assainie, aménagée et bitumée dans l'année dans les villes de l'intérieur ;
- Les ressources financières du FER-2 ;
- Le temps de trajet en voiture entre l'entrée du port de Conakry et le Km 36, mesuré vers 10 heures du matin ;
- Le parc de véhicules légers de transports publics voyageurs
- Le parc de véhicules légers de transports publics marchandises ;
- Le parc de véhicules lourds de transports publics marchandises ;
- Le trafic voyageur de la desserte ferroviaire urbaine et suburbaine ;
- Le nombre de carences relevées par les rapports d'audit de sécurité et de sûreté ;
- Le trafic annuel de marchandises conteneurisées et cargo du port de Conakry,
- Les rendements de manutention au port de Conakry ;
- Le temps de séjour d'un conteneur au port de Conakry;
- Le transit annuel du Mali par le port de Conakry;
- Le nombre de débarcadères et de petits ports réhabilités, aménagés, et mis à niveau ;
- Le nombre d'embarcations fluvio-maritimes immatriculées ;
- Le parc d'embarcations fluvio-maritimes ;
- Le trafic annuel de mouvements d'avions commerciaux de l'aéroport international de Conakry ;
- Le trafic annuel de voyageurs de l'aéroport international de Conakry.
- Le trafic annuel de mouvements d'avions des aérodromes régionaux ;
- Le trafic annuel de voyageurs des aérodromes régionaux.

E. ANNEXE LP-5 : Les dispositions sur la politique de la coordination et de l'inter-modalité des modes de transport et de leurs infrastructures

D.1 La route et le rail

Le transport ferroviaire est un mode de transport terrestre plus économique que la route pour la collectivité nationale (coûts internes+ coûts externes), sur les « couloirs » connaissant une forte charge de trafics.

Ainsi, l'option ferroviaire n'est pas discutée pour le transport des produits miniers. Le Gouvernement est en négociation avec les compagnies minières porteuses de projets miniers, pour la construction de nouvelles lignes ferroviaires, voir aussi pour l'exploitation de lignes existantes.

Le rail et la route se combinent aussi dans un système logistique de groupage-dégroupage ou de « hub an spots ». Il s'agit de massifier les transports par des groupages d'unités, d'en assurer le transport d'une façon économique par le rail, et de dégroupier les unités sur des plateformes intermodales, pour un éclatement et un transport par route ; et vice-versa.

Ainsi, le Gouvernement projette de mettre en place un tel système entre le port de Conakry et une plateforme intermodale localisée sur la RN1 au niveau du Km40 (plateforme de Kegbelen, équipée d'un port sec). La ligne de chemin de fer entre le port et le Pk40, de même que les faisceaux à l'intérieur du port, seront rénovés et mis à niveau technique.

Une société privée envisage de créer un système similaire entre le port et Kindia (Terminal Conteneurs Terrestre de Débélé). Le Gouvernement l'encouragera si l'intérêt économique, social et environnemental pour la collectivité nationale est démontré ; une étude d'opportunité et de faisabilité sera faite sous financement de l'investisseur.

Enfin, le Gouvernement va entreprendre une étude d'opportunité et de faisabilité de la réfection et mise à niveau technique, de la ligne Conakry-Kankan, avec une variante de la prolongation de la ligne jusqu'à la frontière malienne. Ce sera ainsi le premier projet guinéen à être étudié, voir mis en œuvre, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Communautaire d'Interconnexion des Réseaux Ferroviaires.

Par ailleurs, au niveau de l'agglomération de Conakry, le gouvernement a mis en place une desserte ferroviaire voyageurs, urbaine et de banlieue, avec une rame de grande capacité. L'opération a été un succès quant à sa fréquentation, plus de 2 millions de voyageurs en 2011. Si l'exploitation est financièrement déficitaire et subventionnée (tarification tenant compte de la faiblesse du pouvoir d'achat des populations), elle est économiquement profitable pour la collectivité nationale. Elle contribue à réduire la congestion urbaine et à soulager les besoins en investissements d'extension de capacité de la voirie. L'exploitation ne dispose pour l'instant que d'une seule rame ; le Gouvernement envisage d'en acquérir une autre à bref échéance.

Enfin, le gouvernement envisage, comme il est le cas pour les pénétrantes routières, de mettre à l'étude deux autres pénétrantes ferroviaires, pour commencer dès maintenant à faire les réserves foncières nécessaires à leur réalisation.

La configuration géographique de l'agglomération de Conakry se prête très bien à ce schéma d'organisation des transports urbains lourds sur site propre.

D.2 La route et la voie aérienne

En Afrique de l'Ouest, l'expérience montre que sur les distances de 400 à 700 km, les exploitations commerciales de transports aériens vivent mal la concurrence d'une route présentant un bon niveau de service. Les compagnies aériennes qui entreprennent dans de telles conditions n'arrivent pas à rentabiliser leur exploitation. Il a été le cas en Guinée, où plusieurs compagnies se sont succédé dans de telles conditions, sans succès ; elles finissent toujours par arrêter leur exploitation faute de rentabilité financière.

Une absence de desserte régulière entre Conakry et les aéroports régionaux, ne favorise guère la bonne dynamique du développement économique et social.

Aussi le Gouvernement projette de concevoir un service public de dessertes aériennes intérieures et le déléguer par voie de concession à un opérateur privé professionnel en la matière, par appel d'offres.

Concernant les aérodromes secondaires (aérodromes de l'intérieur autre que les trois aérodromes régionaux de Labé, Kankan et Nzérékoré), leur vocation reste la satisfaction du besoin d'atteindre leur zone de desserte à partir de Conakry, pour des raisons d'administration du territoire, de sécurité voir de défense, sanitaire, ou encore d'encadrement et d'animation des entreprises économiques, associés à un besoin de rapidité d'action ou d'intervention.

Le besoin de disposer de tels aérodromes, en distance à partir de Conakry, se situe à environ 200 km (équivalent à environ une demi-heure d'avion). D'ailleurs la localisation actuelle de ces aéroports se situe à cette distance. La zone de desserte de chacun de ces aéroports ne devrait pas dépasser un cercle d'un rayon équivalent à une distance parcourue en une heure par la route. Ainsi, l'idéal est de disposer au-delà d'un arc de 200 km autour de Conakry, d'une constellation d'aérodromes secondaires, espacés entre eux d'une distance d'environ 150 à 200 km, en tenant compte des aérodromes régionaux qui jouent également le rôle attribué à ces aérodromes secondaires.

Sur cette base, le Gouvernement projette d'élaborer un schéma directeur d'équipement en aérodromes secondaires. Certains des aérodromes actuels seront peut-être, désaffectés, au profit d'autres aéroports qui seront créés et aménagés.

D.3 La route et le port de Conakry

La qualité de service du pré-post acheminement terrestre d'un port est primordiale pour son bon fonctionnement, son attractivité et sa compétitivité. L'étendu de l'hinterland d'un port et sa compétitivité dans cet espace avec d'autres ports, dépendent beaucoup des bonnes liaisons terrestres qu'il a avec les différentes zones de cet hinterland. Le rôle la route est dans ce domaine primordial. La liaison physique ne suffit pas, encore faut il y faciliter la circulation, le transport, le transit routier et frontalier.

Ainsi, au niveau du pré-post acheminement terrestres deux problématiques se posent pour le développement du port:

- L'enclavement urbain du port, et l'amélioration de son accessibilité urbaine ;
- La promotion du Corridor malien de transit.

En réponse pour apporter des solutions à la première problématique, le Gouvernement projette de :

- Mettre en place un système logistique intermodal combinant un port sec et une plateforme logistique à Kergelen (km 40 sur la RN1), un brouettage ferroviaire entre le port et Kergelen, et un transfert d'une grande partie du pré-post acheminement sur le port sec ;
- Finaliser les travaux de l'autoroute Conakry-Gbéssia,
- Poursuivre l'aménagement des pénétrantes routières dans Conakry,
- Relancer l'étude du plan de circulation de la presqu'île du Kaloum (centre de Conakry) et le mettre en œuvre ;
- Mettre en place un système d'appel ordonné des véhicules lourds desservant le port, associé à l'aménagement d'aires relais de stationnement des véhicules à des endroits adéquats ;
- Etudier et aménager des zones d'entrepôts sous douanes dans la ville, pour faciliter la réception des marchandises en provenance du port, et libérer la voie publique du stationnement des camions en attente d'être déchargés,
- Réaliser une étude de restructuration de l'armature des marchés urbains, et la mettre en œuvre, pour améliorer la fluidité des trafics;
- Etudier l'opportunité et la faisabilité de la pénétrante côtière nord du port, pour la recherche de son financement.

Enfin le port de Conakry est ceinturé par l'agglomération de plus en plus dense et de plus en plus élargi, et ses activités entrent en conflits avec les activités urbaines. Son accès est de plus en plus cher aussi bien financièrement, pour l'utilisateur et la collectivité, mais aussi économiquement pour la collectivité.

Aussi le Gouvernement envisage de :

- Réaliser une étude sur l'opportunité et la faisabilité d'une délocalisation d'une partie ou de la totalité des activités du port de Conakry.

Concernant le corridor de transit malien, le Gouvernement projette de :

- Rehausser à un niveau compétitif, le niveau de service de la route du corridor (voire la liste des projets routiers dans le programme d'investissements à l'Annexe LP-1);
- Mettre en place le système de transit TRIE des conventions de la CEDEAO ;
- Améliorer les facilitations de la circulation, des transports et du transit sur ce corridor routier ;
- Faciliter le transit à la frontière.

D.4 La route et la voie d'eau (côtière et fluviale)

La voie d'eau est connue pour être le mode de transport le moins coûteux des modes en termes financiers pour l'utilisateur et en termes économiques pour la collectivité.

La voie d'eau peut soulager la route (et l'investissement routier), le long de la côte, et le long des fleuves ; elle peut aussi être une des solutions pour la décongestion des voiries urbaines.

En Guinée, que ce soit en transport urbain, à Conakry ou pour desservir les îles de Loos, en transport côtier, le long de la côte mais aussi de voisinage, en transport fluvial

local et de voisinage, surtout sur le Niger et le Millo (échanges de la haute guinée avec le Mali), le transport fluvio-maritime s'est développé naturellement, s'appuyant sur une infrastructure naturelle, la mer et les fleuves praticables. Il y a comme un sentiment qu'il est abandonné à lui-même, qu'il est insuffisamment administré. Ainsi la plupart des sites d'accostage et d'activité de ce mode de transport ne connaît qu'un aménagement précaire.

Le potentiel de développement de ce mode de transport en Guinée ne pose pas de doute, à voir son dynamisme actuel, et le potentiel infrastructurel. De plus il concerne surtout les populations pauvres. Et un appui à ce mode de transport entre parfaitement dans le cadre de la lutte pour la réduction de la pauvreté et l'aide aux populations pauvres.

Le Gouvernement projette de donner tout son intérêt à ce mode de transport, quasiment marginalisé jusque-là, et de l'intégrer à part entière dans le système de transport, pour engager des actions publics pour son développement.

Ainsi, il est envisagé, pour les cinq ans à venir, de :

- Confirmer l'attribution au MDT, de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat sur les infrastructures portuaires quel que soit leur destination (transport, pêche, tourisme, chantier naval), avec mise en concession à l'ANAM;
- Construire, aménager, réhabiliter et mettre à niveau, six débarcadères ou petit-ports pour le transport côtier (urbain et interurbain) ;
- Réhabiliter et mettre à niveau les ports fluviaux de Kouroussa, Kankan, Siguiré ;
- Etudier un schéma directeur d'aménagement des voies d'eau potentiellement navigables (améliorer la navigabilité);
- Etudier un schéma directeur d'équipement et d'aménagement en débarcadères et petits ports maritimes et fluviaux ;
- Elaborer une stratégie de développement des transports fluvio-maritimes, assortie d'un plan d'action (dont un programme d'investissements);
- Elaborer un programme quinquennal (2018-2022) d'investissements, en matière d'aménagement de débarcadères et de petit-ports maritimes et fluviaux ;
- Elaborer un programme d'investissements en matière d'aménagement des voies potentiellement navigables (dragages des chenaux, balisage..);
- Elaborer un projet de réhabilitation de la navigabilité des fleuves du Niger et du Millo, et préparer sa mise en œuvre.

F. ANNEXE LP-6 : Les orientations de l'action publique à court terme en réponse à la problématique de la mobilité urbaine, notamment à Conakry

La congestion de la circulation urbaine est une problématique fréquente de nos jours, posée aux autorités publiques. Les grandes villes de Guinée, et surtout la grande agglomération urbaine de Conakry, ne sont pas du reste.

Malgré les efforts faits ces dernières années en matière de développement de la voirie primaire, et de mise en place d'une desserte ferroviaire lourde, urbaine et suburbaine (Conakry Express), l'agglomération de Conakry connaît toujours de fortes congestions jusqu'à la quasi paralysie, par moments dans la journée, du fonctionnement de la ville, du fonctionnement de ses activités économiques et sociales.

La facilitation de la mobilité urbaine est primordiale pour le fonctionnement du système urbain (production de richesses, services aux habitants..), et pour la lutte pour la réduction de la pauvreté.

Au niveau de l'agglomération de Conakry, Le Gouvernement projette de :

- Poursuivre l'effort d'aménagement du réseau de voirie primaire de l'agglomération (poursuite de l'aménagement des pénétrantes, aménagement de transversales,...);
- Poursuivre l'effort d'assainissement, d'aménagement et bitumage, et d'éclairage des voiries secondaires et tertiaires, dans l'agglomération ;
- Mettre en œuvre le plan de circulation de la presqu'île du Kaloum, principale localisation des congestions de trafics, aggravées par le conflit des activités urbaines avec les activités portuaires ;
- Mettre à l'étude et mettre en œuvre un système intégré de transports urbains et suburbains, combinant le train urbain et suburbain (Conakry Express), un réseau de transports par bus lourds, des réseaux de transports par minibus et taxis collectifs, un réseau de transports par la voie d'eau côtière (aménagement d'embarcadères et promotion et/ou organisation des transports en particulier) ;
- Doubler rapidement la capacité du Conakry Express (acquisition d'une nouvelle rame);
- Engager rapidement l'aménagement de quelques embarcadères et petit-ports en appui à l'activité de transports de voie d'eau côtière ;
- Réaliser une étude d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour l'agglomération de Conakry, et programmer et engager sa mise en œuvre ;
- Actualiser le schéma directeur des infrastructures de base de l'agglomération, prenant en compte les transports de masse en site propre, pour lesquels il conviendrait de procéder dès l'adoption du schéma actualisé, à des réserves foncières pour leur aménagement future. L'actualisation de ce schéma directeur ne peut intervenir qu'en parallèle de l'actualisation du SDAU de l'agglomération qui devrait être prévu par ailleurs (urbanisme).

Au niveau des villes de l'intérieur, le Gouvernement projette de :

- Poursuivre l'effort d'assainissement, d'aménagement et bitumage, et d'éclairage des voiries urbaines ;

- Aménager des contournements (ou rocares) pour soulager la circulation urbaine des trafics en transit (et pour faciliter aussi ces derniers –évitements de la traversée de la ville-);
- Etudier et mettre en œuvre des plans de circulation urbaine.

Et enfin le Gouvernement projette de :

- Créer une Direction Nationale des Transports Urbains (DNTU) au MDT, pour encadrer, piloter et animer l'action publique dans le domaine des transports urbains;

G. ANNEXE LP-7 : Les dispositions sur les politiques de sécurité et de sûreté des différents modes de transport

G.1 La sécurité routière

La situation de la sécurité routière est considérée comme très critique par le Gouvernement. Il en fait une de premières priorités de son action dans le sous-secteur des transports routiers.

Le Gouvernement projette de mettre à l'étude très vite, l'élaboration d'un Plan de Sécurité Routière et de procéder dès son approbation, à sa mise en œuvre.

G.2 La sécurité et la sûreté portuaires et des transports maritimes

Les autorités maritimes ont entrepris depuis déjà un moment de mettre aux normes internationales du Code ISPS, la sécurité et la sûreté des installations portuaires et des transports maritimes.

Le point le plus dur de cette entreprise est la sécurisation du côté mer. Des faiblesses de sécurité et de sûreté (des risques) sont perceptibles à ce niveau.

Le Gouvernement a mis en place au niveau du port de Conakry, une brigade de gendarmerie maritime avec pour mission la surveillance et le contrôle des activités, au niveau de la rade, du chenal et du bassin portuaires.

Il projette à court terme :

- La création et la mise en place d'un service de garde-côte
- La création et la mise en place d'un centre de sécurité et de secours en mer;
- L'équipement de ce service et de ce centre, en moyens requis par leur mission ;
- L'installation de trois stations radio-côtière de communication (Forecariah, Conakry, Kamsar) ;
- L'installation d'un sémaphore sur l'île de Tamara (îles de Loos) pour surveiller la rade, et les environs des îles de Loos ;
- La mise à niveau de l'assistance météorologique pour la sécurité en mer ;
- Le renforcement des compétences et de l'équipement de l'ANAM, pour la pleine réalisation de ses missions de sécurité et de secours, et de lutte contre la pollution des navires.

Le Gouvernement projette aussi de délocaliser le port de pêche et les installations de la Marine Nationale, actuellement situées au centre du port commercial. La fréquentation nombreuse de ces installations portuaires, surtout, celles du port de pêche, complique les activités de sécurité et de sûreté.

Enfin, Le port de Conakry a fait récemment l'objet d'un audit des services de garde-côtes des USA.

Le Gouvernement veillera à ce que toutes les carences soulevées par cet audit, soient corrigées et éliminées.

Concernant le personnel technique de la Marine Marchande (DNMM et ANAM), :

- il sera établi un plan de relève du personnel technique vieillissant, avec un engagement de sa mise en œuvre, pendant la période 2013-2017 ;

G.3 La sécurité et la sûreté aéroportuaires et des transports aériens

La sécurité et la sûreté des transports aériens et de la plateforme aéroportuaire de Conakry, sont rehaussées par deux récents projets, encore en cours,

- le Projet Régional de Sécurité et de Sûreté de Transport Aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre.
- le Projet SOGEAC d'extension et de modernisation de l'aérogare.

Le premier projet a permis de :

- renouveler les aides à la navigation de l'ANA, au niveau de l'aéroport de Conakry,
- renouveler les équipements de sûreté de la SOGEAC au niveau de l'aéroport de Conakry,
- aménager un point de stationnement d'avion isolé ;
- aménager les voies d'accès ;
- organiser une coordination avec les corps de contrôle à l'aéroport ;
- assurer une formation de mise à niveau, au personnel de l'aviation civile dans les métiers de la sécurité et de la sûreté des transports aériens (localement et à l'extérieur).

Le projet SOGEAC est organisé en deux phases pour sa réalisation. La première phase porte sur les travaux côté piste, la seconde sur les travaux côté ville.

La première phase déjà réalisée, a porté, entre autre, sur :

- la création d'un nouvel et spacieux espace d'embarquement (1500 m²) équipés de deux passerelles télescopiques (fingers); cet équipement améliorant tout particulièrement la sécurité et la sûreté;
- le réaménagement du circuit passager, séparant les flux arrivée et départ;
- l'acquisition d'équipements de sûreté.

La seconde phase en préparation, porte essentiellement sur :

- la rénovation et la transformation des zones d'enregistrement et de la salle de livraison de bagages, les éléments de sécurité et de sûreté étant là aussi intégrés à cette rénovation-transformation.

Il convient de citer aussi, en marge, mais néanmoins important en termes de sûreté, la réalisation d'un projet d'informatisation du service de contrôle de l'immigration (service de la PAF).

Enfin la Guinée est partie au projet ASACA, un vaste programme d'amélioration de la sûreté aérienne engagé par la France en Afrique. Le programme est mis en œuvre sur la période 2011-2013.

Par ailleurs l'aviation civile (dont l'aéroport) a fait l'objet d'audits de sécurité et de sûreté de la part de l'OACI. Un audit de sûreté a été réalisé en 2007 et un audit de sécurité en 2008.

Un récent audit de sécurité a eu lieu en février 2012. Un audit de sûreté est annoncé mais n'a pas encore eu lieu.

Le Gouvernement veillera à ce que les plans d'action de correction résultant des carences relevées par les audits, soient réalisés dans les meilleurs délais.

Concernant le personnel technique de l'Aviation Civile (DNAC et ANA), :

- il sera établi un plan de relève du personnel technique vieillissant, avec un engagement de sa mise en œuvre, pendant la période 2013-2017 ;

Enfin, la sécurité de la navigation aérienne, c'est aussi la qualité des services de la météorologie nationale pour laquelle, il est envisagé de :

- de réhabiliter les infrastructures météorologiques ;
- d'Acquérir des équipements météorologiques ;
- et de préparer un programme de remise à niveau, avec un engagement de sa mise en œuvre pendant la période.

Concernant les aérodromes de l'intérieur et le transport aérien intérieur, le Gouvernement projette de réaliser :

- une étude (ou un audit) en vue d'identifier les besoins pour mettre à niveau la sécurité et la sûreté de ces aérodromes (et du transport intérieur), et
- Les investissements requis sur ces aérodromes, résultant l'étude

G.4 La sécurité de la navigation côtière et de la navigation fluviale

Comme écrit plus haut (§D-4), le Gouvernement envisage de développer le transport fluvio-maritime côtier et le transport fluvial.

Ces transports, d'une importance déjà assez significative, sont pratiqués sans grande sécurité. Les débarcadères sont souvent précaires voire inexistantes et les dangers de la navigation ne sont pas signalés. Pour l'instant seuls les contrôles des services de l'ANAM assurent un minimum de sécurité (sécurité de l'embarcation, qualification du personnel, équipement en matériel de sécurité,..).

Le Gouvernement projette de renforcer cette sécurité en :

- Améliorant la sécurité de la navigation sur les fleuves (maintenance et balisage des chenaux) ;
- Aménageant des débarcadères et petits ports maritimes et fluviaux ;
- Elaborant un projet de signalisation des dangers de la navigation le long de la côte et des voies navigables ;
- Améliorant l'assistance météorologique pour la sécurité en mer
- Et, enfin, en faisant profiter ce mode de transport, de tout le système qui sera mis en place pour la sécurité et la sûreté des transports maritimes (garde-côtes, centre de sécurité et de secours en mer, stations de radio côtières, sémaphore,..)

2.6 *Recommandations et propositions pour les bailleurs de fonds*

2.6.1 **Recommandations pour les bailleurs de fonds**

Se basant sur les habitudes des bailleurs de fonds en matière de domaines d'appui (un peu les domaines spécialisation de chacun d'eux) et sur les contenus et les localisations des interventions de chacun d'eux en Guinée ces dernières années, il leur est recommandé ce qui suit, d'abord en termes de domaine d'interventions, puis de la localisation géographique de leurs interventions.

Bailleur de fonds	Domaines d'interventions recommandés
AFD	<ul style="list-style-type: none"> - ferroviaire - voiries urbaines (principales et autres) ; - transports urbains - transports côtiers et fluviaux (débarcadères..) ; - système de sécurité et de sûreté portuaire et maritime - aérodomes de l'intérieur - sécurité et sûreté de l'aviation civile
BAD	<ul style="list-style-type: none"> - routes nationales - routes provinciales et communautaires - routes corridors communautaires - autres routes du schéma communautaire CEDEAO/UEMAO - voiries urbaines principales - portuaire - ferroviaire - transports urbains - transports côtiers et fluviaux (débarcadères..) ;
BADEA	<ul style="list-style-type: none"> - routes nationales - routes corridors communautaires - autres routes du schéma communautaire CEDEAO/UEMAO
BID	<ul style="list-style-type: none"> - routes nationales - routes provinciales et communautaires - routes corridors communautaires - autres routes du schéma communautaire CEDEAO/UEMAO
IDA (BM)	<ul style="list-style-type: none"> - routes nationales - routes provinciales et communautaires - routes corridors communautaires - autres routes du schéma communautaire CEDEAO/UEMAO

	<ul style="list-style-type: none"> - voiries urbaines (principales et autres) - transports urbains - portuaire - aérodomes de l'intérieur ; - sécurité et sûreté de l'aviation civile
JICA	<ul style="list-style-type: none"> - cartographie - ouvrages de franchissement (ponts)
UE	<ul style="list-style-type: none"> - routes nationales - autres routes du schéma communautaire CEDEAO/UEMAO - Voiries urbaines (principales) - cartographie ; - transports côtiers et fluviaux (débarcadères..) ;
Autres fonds arabes	<ul style="list-style-type: none"> - routes nationales - autres routes du schéma communautaire CEDEAO/UEMAO - Voiries urbaines (principales)

L'AFD est particulièrement à solliciter pour la relance du projet de plan de circulation du Centre de Conakry (presqu'île du Kaloum)

Les projets initiés par les compagnies minières sont à quelques exceptions près (route Beyla – Nzérécoré, route Kissidigou – Guékédou), à l'écart des programmes d'investissements proposés ci-avant pour l'action publique.

Le schéma des contributions des bailleurs de fonds recommandé pour le financement des différents projets, peut ainsi être la suivant :

Projets recommandés	aux bailleurs de fonds	Observations
Projets routiers sur routes nationale (études et réalisation)	UE, BAD, BID, BADEA, IDA autres fonds arabes,	
Projets routiers sur les réseaux RDC	BAD, IDA, BID	
Projets routiers sur voiries urbaines principales	BAD, AFD, UE,	
Projets routiers sur autres voiries urbaines	AFD, IDA, BAD	
Projets transports routiers (sécurité routière...)	IDA, UE, BAD, AFD	
Projets transports urbains (PDU..)	AFD, UE, IDA	
Projets ferroviaires	AFD, BAD,	
Projets portuaires (port de	AFD, IDA, BAD	

Conakry)		
Projets transports côtiers et transport fluvial	AFD, UE, BAD, IDA,	
Projets sécurité et sûreté maritime	AFD, UE, BAD, IDA	
Projets aérodromes de l'intérieur	AFD, IDA, UE, BAD,	
Projets météorologie	AFD, IDA, UE, BAD	
Programmes d'appui institutionnel	UE, BAD, IDA, AFD	

2.6.2 Propositions pour la préparation du 10^{ième} et du 11^{ième} FED

☉ Propositions pour la préparation du 10^{ième} FED

Concernant la préparation du 10^{ième} FED, ce dernier couvre normalement la période 2008-2013. Il a pris du retard dans son adoption et son début de mise en œuvre. 130 millions euros sont alloués par le PIN indicatif aux infrastructures de transports routiers.

L'objectif poursuivi est de contribuer à la mise en œuvre du PNT et du PSR à travers l'appui à l'amélioration de la gestion et de la structure du réseau routier existant. Les principales activités portent sur :

- Le renforcement, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier existant ;
- L'appui institutionnel aux structures et acteurs du secteur en matière de programmation, de gestion, de suivi technique, d'entretien et de financement du secteur.

Un premier choix des projets routiers à y inscrire est quasiment fait. Ainsi y sont visés les projets suivant :

- Réhabilitation de la route bitumée de Mamou – Dabola (150 km) ;
- Réhabilitation de la route bitumée Dabola – Kouroussa (160km) ;
- Réhabilitation de la route bitumée Kissidougou-Guékédou-Komdembadou (125 km) ;
- Réhabilitation de la route bitumée Coyah – Forméréah (75 km)

Soit pour une longueur cumulée de 510 km.

S'y ajoutent les projets d'ouvrages de franchissement suivant :

- Construction du pont sur le Cognon (route Boké-Quebo) ;
- Reconstruction de 5 ponts sur la RN1 entre Conakry et Mamou.

Dans le cas de reliquats, cela doit en être le cas, il est recommandé de considérer les projets suivants dans l'ordre :

- Yirikiri – Niamdankoro (RN32 ; 85 km), (Route bitumée en remplacement d'une route en terre améliorée);
- PK36 – Coyah – Kindia (RN1, 96 km); (élargissement et rectification de trace);

- Koundara – Kandika - Fre Guinée Bissao (RN9, 42 km), dans le cas où il y a une continuation côté Guinée Bissau;
- Mamou-Faranah (RN2, 185 km) ; (réhabilitation d'une route bitumée).

Ou encore des projets d'aménagement de voirie primaire de Conakry:

- Aménagement du prolongement de la voie express 2x2 voies de la T7 à la T11 (à Kagbelen, le port sec) ;
- Aménagement de la Transversale T7 sud (1x2 voies)

pour lesquels les études APD/DAO sont récentes et disponibles (sur financement PDU3), et donc peuvent faire l'objet rapidement du lancement de la réalisation.

Concernant les deux programmes d'appui institutionnel circonscrits, programme TP-2 et programme Transport, il semble que le dixième FED est plus orienté « Routier », donc plutôt TP-2. Alors que le Programme Transport est plus urgent. Etant donné le « coup parti », le Programme Transport doit attendre le 11^{ième} FED.

➤ *Propositions pour la préparation du 11^{ième} FED*

Le 11^{ième} FED portera sur la période 2014-2019. Il est conjecturer que l'enveloppe allouée au secteur des transports, routes et autres sous-secteurs des transports, soient aussi importante que celle allouée au sous-secteur routier sous le 10^{ième} FED.

Le 11^{ième} FED débordant de deux années sur la période 2018-2022, contiendra nécessairement des projets prévus pour cette période.

Le PIN indicatif n'étant pas encore arrêté, on propose que le FED 11 s'étende à l'ensemble du secteur des transports pour pouvoir y inscrire des projets d'autres sous-secteurs pour ne pas rester totalement sur le sous-secteur routier.

Il est proposé que le FED contribue au financement des

- Projets de mise à niveau de la sécurité et de la sûreté des aéroports de l'intérieur;
- Projets de mise à niveau des installations et équipements météorologiques ;
- Programmes de relève des personnels techniques vieillissant de l'Aviation Civile (ANA + DNAC), de la Marine Marchande (ANAM+DNMM),
- Projets de mise à niveau de la sécurité et de la sûreté des installations portuaires, et des transports maritimes (garde côtes, centre de sécurité et de secours, équipements, stations côtières, sémaphore, etc..) ;
- Projets de développement du transport fluvio-maritimes côtier et du transport fluvial (aménagement de débarcadères, mise à niveau de la navigabilité de fleuves potentiellement navigables, etc..);
- Projet de construction du nouveau port de pêche (délocalisation du port de pêche du port de Conakry) ;
- Projets en rapport avec la mobilité urbaine à Conakry (Etude et mise en œuvre du PDU,...).
- Plan National de sécurité Routière (études et mise en œuvre).

Par ailleurs, on devrait pouvoir intégrer dans ce FED 11 un linéaire cumulé de projets routiers d'environ 600 km. A cheval sur les deux périodes 2013-2017 et 2018-2022, il est proposé d'y intégrer les projets suivant :

- Kindia - Mamou (RN1, 135 km)
- Mamou –Faranah (RN2, 185 km)
- Dalaba-Pita-Labé (92 km) ;
- Kankan – Tokonou (RN6, 120 km)
- Tokonou – Kissidougou (RN6, 70 km)
- Mamou-Dalaba (RN5, 52 km)

Enfin, à défaut de le lancer rapidement dans le FED 10, le programme d'appui institutionnel « Transport » est proposé pour le FED 11.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Données clé du secteur minier 2000-2010

Annexe 1: Données clé du secteur minier 2000-2010													
Produit	Compagnies productrices	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Bauxite	CBG												
	Production (t)	13 821 284	13 007 495	13 354 934	13 189 504	13 925 055	14 063 711	13 881 382	13 688 425	14 561 315	12 028 780	13 400 000	
	Exportation (t)	12 787 432	12 243 411	12 365 415	12 522 224	12 938 055	12 754 193	12 880 417	12 440 465	13 767 382	10 936 597	12 600 000	
	Ventes (\$)	269 146 000	290 038 530	263 204 825	248 601 000	285 153 000	334 178 000	379 901 000	430 330 000	503 159 000	368 716 000	365 900 000	
	Prix unitaire/tonne bauxite (\$)	21,0	23,7	21,3	19,9	22,0	26,2	29,5	34,6	36,5	33,7	29,0	
	Taxe minière payée (\$)	87 087 000	86 810 000	67 177 000	62 159 000	75 916 000	97 743 000	108 152 000	113 000 000	125 789 750	107 665 072	117 088 000	
	Taxe/ventes (%)	32,4%	29,9%	25,5%	25,0%	26,6%	29,2%	28,5%	26,3%	25,0%	29,2%	32,0%	
	CBK												
	Production (t)	1 550 921	1 632 055	1 822 935	1 574 299	2 316 192	2 752 000	3 075 213	3 014 641	3 184 319	2 694 855	2 944 550	
	Exportation (t)	1 425 203	1 598 940	1 721 862	1 416 325	2 082 358	2 521 000	2 795 327	2 912 317	3 365 833	2 633 771	2 913 398	
	Ventes (\$)	20 767 306	20 438 586	19 001 282	14 764 930	22 003 824	22 409 567	24 860 374	23 384 123	41 096 577	32 814 876	37 272 150	
	Prix unitaire/tonne bauxite (\$)	14,6	12,8	11,0	10,4	10,6	8,9	8,9	8,0	12,2	12,5	12,8	
	Taxe minière payée (\$)	n.d.	1 166 093	1 091 684	1 097 786	2 071 062	2 520 938	2 795 327	2 649 517	3 365 833	2 633 771	2 913 398	
	Taxe minière/ventes (%)		5,7%	5,7%	7,4%	9,4%	11,2%	11,2%	11,3%	8,2%	8,0%	7,8%	
Alumine	Friguia												
	Production (t)	540 922	674 289	669 835	723 026	778 002	722 382	545 249	542 073	593 939	?	597 286	
	Exportation (t)	570 938	644 008	723 864	738 207	766 043	722 382	529 249	526 675	593 434	543 720	598 427	
	Ventes (\$)	84 303 887	98 514 826	100 901 899	87 771 055	99 190 635	118 696 765	147 065 796	146 350 542	164 901 291	151 086 945	163 606 742	
	Prix unitaire/tonne alumine (\$)	147,7	153,0	139,4	118,9	129,5	164,3	277,9	277,9	277,9	277,9	273	
	Taxe minière (\$)	1 031 000	1 200 659	1 100 462	1 171 038	1 153 257	1 210 804	946 502	1 463 505	1 649 013	1 510 869	1 636 067	
	Taxe minière/ventes (%)	1,2%	1,2%	1,1%	1,3%	1,2%	1,0%	0,6%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	

Rapport final

Or	SAG											
	Production (oz)	279 714	283 199	269 292	252 807	171 841	290 261	316 009	329 647	391 496	399 302	321 347
	Exportation (oz)	303 388	283 205	269 298	252 801	171 841	290 261	316 009	324 477	395 999	399 260	325 954
	Ventes (\$)	85 143 130	76 926 930	83 925 879	91 732 648	71 317 805	229 213 000	182 515 888	228 610 532	347 983 000	359 850 577	390 893 932
	Prix unitaire/oz (\$)	280,6	271,6	311,6	362,9	415,0	789,7	577,6	704,6	878,7	901,3	1199,2
	Taxe minière (\$)	2 733 111	2 301 263	2 424 054	2 625 685	2 232 074	4 215 163	9 125 795	11 430 527	17 399 150	17 992 529	19 544 697
	Taxes minières/ventes (%)	3,2%	3,0%	2,9%	2,9%	3,1%	1,8%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%
	SMD											
	Production (oz)	87 408	104 869	108 248	92 865	82 402	58 746	53 370	79 068	197 566	177 623	220 847
	Exportation (oz)	87 480	105 425	114 126	92 733	82 402	58 746	53 369	86 886	132 023	207 021	216 011
	Ventes (\$)	24 299 424	29 517 880	33 293 490	33 726 723	30 946 909	21 916 000	29 815 378	60 734 863	105 592 356	183 582 890	239 006 361
	Prix unitaire/oz (\$)	277,8	280,0	291,7	363,7	375,6	373,1	558,7	699,0	799,8	886,8	1106,5
	Taxes minière (\$)	1 214 971	1 475 894	1 664 675	1 821 243	1 547 345	1 193 424	1 490 768	3 036 743	5 279 618	9 179 145	11 950 318
	Taxes minières/ventes (%)	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
	SEMAFO											
	Production (oz)			42 001	46 718	52 534	78 783	59 866	29 263	37 517	31 952	30 075
	Exportation (oz)			40 926	46 584	40 602	78 783	59 866	26 211	39 738	39 547	29 975
	Ventes (\$)			12 976 058	15 167 305	13 689 572	27 625 660	28 179 383	18 873 761	31 859 229	31 835 166	37 012 192
	Prix unitaire/oz (\$)			317,1	325,6	337,2	350,7	470,7	720,1	801,7	805,0	1234,8
	Taxe minière (\$)			648 803	820 433	684 479	1 981 283,00	1 408 969	943 688	1 592 961	1 591 758	1 850 610
	Taxes minières/ventes (%)			5%	5%	5%	7%	5%	5%	5%	5%	5%
	Recapitulif											
	Taxes totales (\$)	92 066 082	92 953 909	74 106 678	69 695 185	83 604 217	108 864 612	123 919 361	132 523 980	155 076 325	140 573 144	154 983 090
	Autres (or artis., diamants) ou e	2 880 767	1 100 381	1 495 009	1 913 952	1 816 235	1 773 180	1 287 295	-282 789	3 923 675	1 426 856	16 910
	Taxes totales selon Min Mines (\$)	94 946 850	94 054 289	75 601 687	71 609 138	85 420 451	110 637 792	125 206 656	132 241 192			
	Etude diagnostique des transports en République de Guinée et préparation d'un document de politique et de stratégie sectorielle											155 000 000

ANNEXE 2

Budgets des Ministères des Travaux Publics et des Transport:

2000-2003: Ministère Travaux Publics et Transports (Code 1.)

2004-2010: Ministère du Transport (Code 32) plus Ministère des Travaux Publics (Code 14),

2011: Ministère d'Etat des Travaux Publics et des Transports (Code 14) plus Ministère délégué en charge des Transport 2011 (Code 32)

GNF millions Min Travaux Publics et Transports			
Catégorie	Crédit	Engagements	Payés En cours de paiement
2000			
Salaires	2855	2845	2842
Bien et services	13350	13040	13040
Subventions	80		
Investissements	8518	5046	5041
<i>dont infra</i>	7851	4777	4777
2001			
Salaires	2846	2839	2839
Bien et services	22658	13661	13620
Subventions	86		
Investissements	2913	2562	2562
<i>dont infra</i>	2363	2357	2357
2002			
Salaires	2858	2877	2877
Bien et services	13872	17544	17543
Subventions	86		
Investissements	7363	2734	2500
<i>dont infra</i>	6304	2518	2285
2003			
Salaires	3169	3238	3238
Bien et services	702	526	519
Subventions	24267	15743	15743
Investissements	8997	7234	7234
<i>dont infra</i>	8174	6883	6883

GNF millions Min Travaux Publics					GNF millions Min Transports	
Catégorie	Crédit	Engagements	Payés	En cours de paiement	Catégorie	
2004					2004	
Salaires	1791	1564	1564	Eau, 6 électricité	Salaires	
Bien et services	403	195	189		Bien et services	
Subventions	17004	13838	13838		Subventions	
Investissements	28887	25908	25781		Investissements	
2005					2005	
Salaires	1245	1132	1132		Salaires	
Bien et services	439	240	214	26 Achats	Bien et services	
Subventions	3000	2000	2000		Subventions	
Investissements	19428	16757	16757		Investissements	
2006					2006	
Salaires	1971	1806	1806		Salaires	
Bien et services	714	504	482	7 Fournitures	Bien et services	
Subventions	9020	6765	6513	252 Subv FER	Subventions	
Investissements	18310	15452	15244	243 Routes	Investissements	
2007					2007	
Salaires	6109	5988	5988		Salaires	
Bien et services	1853	1361	1356	Frais 6 déplacement	Bien et services	
Subventions	3116	1548	1548		Subventions	
Investissements	212495	208841	207800	198 MM pour les routes	Investissements	
2008					2008	
Salaires	7896	12111	10313		Salaires	
Bien et services	26892	3292	2873	229 Biens divers	Bien et services	
Subventions	4101	2000	2000		Subventions	
Investissements	231265	224307	224533	Routes 222 MM	Investissements	
2009					2009	
Salaires	3825	3886	3975	Pourquoi cette réduction?	Salaires	
Bien et services	1603	1583	1581		Bien et services	
Subventions	381	380	380	FER - pas payé	Subventions	
Investissements	147592	133944	121229	12979 Am infra	Investissements	
2010					2010	
Salaires	7917	8287	8287		Salaires	
Bien et services	3830	3747	3747		Bien et services	
Subventions	2271			FER - pas engagé	Subventions	
Investissements	414376	404160	395267	8892	Investissements	
2011					2011	
Salaires	8780	8433	8433		Salaires	
Bien et services	2350	1103	1103		Bien et services	
Subventions	18892	18892	18892		Subventions	
Investissements	605105	562666	507795		Investissements	

Deux ministères ensemble				
Catégorie	Crédit	Engagements	Payés	% TP du total
2004				
Salaires	3793	3487	3487	47%
Bien et services	757	442	436	53%
Subventions	17004	13838	13838	100%
Investissements	28887	25908	25781	100%
2005				
Salaires	4497	4273	4273	28%
Bien et services	887	646	620	49%
Subventions	3261	2140	2140	92%
Investissements	19468	16796	16796	100%
2006				
Salaires	6574	6418	6418	30%
Bien et services	1425	1155	1133	50%
Subventions	9171	6916	6664	98%
Investissements	19391	16050	15842	94%
2007				
Salaires	12462	12224	12224	49%
Bien et services	2738	2103	2097	68%
Subventions	3920	2030	2030	79%
Investissements	213905	209724	208683	99%
2008				
Salaires	15081	21179	19381	52%
Bien et services	34211	10572	7364	79%
Subventions	4737	2636	2636	87%
Investissements	233265	226307	226533	99%
2009				
Salaires	15955	15947	16036	24%
Bien et services	3407	2620	2586	47%
Subventions	2488	380	0	15%
Investissements	159124	142973	130952	93%
2010				
Salaires	24493	25297	25295	32%
Bien et services	21533	19860	20028	18%
Subventions	2611	170	170	87%
Investissements	427587	414143	405250	97%
2011				
Salaires	27057	26667	26667	32%
Bien et services	3908	2405	2405	60%
Subventions	24948	21027	21027	76%
Investissements	609252	565367	510496	99%

ANNEXE 3

PIN 9ème FED						
Numéro	Titre du projet	Date contrat	Fin activités			Montant
FED/2007/18 APPUI INSTITUTIONNEL A L'ENTRETIEN ROUTIER ET DESENCLAVEMENT DE LA GUINEE FORESTIERE						
FED/2008/19	Surveillance travaux RN2 Guéckédou-S	05/03/2008	20/07/2011			1468265
FED/2008/19	Travaux RN 2 Guéckédou-Sérédou	29/03/2008	14/06/2010			55449207
FED/2008/19	Mission Vérification Travaux	07/08/2008	31/08/2010			139514
FED/2008/19	Appui institutionnel entretien routier	27/11/2008	10/10/2013			4945640
FED/2010/24	Etude diagnostique du secteur des trar	02/08/2010	31/08/2011			188745
FED/2010/24	Fourniture pèse-essieux et comptage r	06/08/2010	15/12/2011			209003
FED/2010/24	Foruniture et équipements DNER	05/06/2010	01/01/2011			22594
FED/2011/25	Audit financier des marchés routiers F	27/01/2011	02/09/2011			47248
Total						62470216
FED/2007/18 RECONSTRUCTION DES PONTS SUR LES RIVIERES DAY ET OUAOU ET REHAB. DU PONT SUR LE MILO						
FED/2008/19	Rehabilitation pont sur le Milo (Kankar	11/10/2008	16/04/2009			2285119
FED/2008/19	Surveillance Rehabilitation du pont sui	11/10/2008	02/07/2009			167483
FED/2010/23	Audit financier du projet de réhab du p	20/07/2010	28/12/2010			15172
Total						2467774
FED/2007/18 CONSTRUCTION DU PONT DE FORECARIAH						
FED/2008/19	Supervision travaux	14/08/2008	19/07/2011			328700
FED/2009/21	Travaux de reconstruction du pont de f	02/06/2009	15/03/2011			7900000
FED/2011/27	Audit du projet "Highway Freetown" 2	10/10/2011	31/01/2012			19837
Total						8228700
FED/2006/20 FREETOWN HIGHWAY PHASE II						
FED/2009/20	Freetown Highway Pamelap-frontière	02/07/2009	30/12/2010			3000000
FED/2009/20	Freetown Highway Pamelap-frontière	02/07/2009	01/03/2011			2000000
Total						5000000
FED/2006/18 FACILITE DE COOPERATION TECHNIQUE						
195930	Etudes travaux réhabilitation route Kissidoukou-Sérédou					163640
195932	Appui évaluation AO Pont Forécariah					3000
195935	Appui mise en oeuvre marchés de travaux					17547
207032	Actualisation étude reconstruction du Pont de Forécariah					54207
261034	Actualisation des APD et DAO pour les marchés travaux de projets routiers					1353652
Total						1592046
FED/2006/18 PROGRAMME DE REHABILITATION ET DEVELOPPEMENT EN GUINEE FORESTIERE						
	Réhabilitation d'infrastructures prioritaires					1870000
Total						1870000
GRAND TOTAL						81628736
1) En fait audit du pont de Forécariah						
2) Pour manque de fonds sous FED/2006/20729						

ANNEXE 4

Indicateurs (millions de \$)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PIB FMI (millions de \$)	4520	4562	4267	4658	4965	5317		
PIB Plan Quinquennal 1) (millions de \$)			4529	4609	5361	5838	6395	7079
PIB Plan Quinquennal (GNF milliards)								
Taux de change GNF/1 USD selon PQ				7115	7329	7475	7587	7701
PIB (GNF milliards)1)	20778	21774	27118	32793	39291	43639	48519	54515
Compte courant de la balance paiements (r)	-339	-493	-566	-415	-359	-375		
Réserves Banque Centrale (millions \$)	68	73	87	203	317	463		
1) ISN Table 1								
2) Tableau 6bis du PQ, prix courants								
Taux de croissance selon le Plan Quinquennal								
PIB en %			1,9	3,6	5,5	6,2	6,8	8,1
Secteur tertiaire en %			1,3	3,2	4,3	5,8	6	7,3
Plan Quinquennal								
GNF (milliards)								
Investissement total				7328	9288	11347	13555	15916
PIP				3212	4902	5338	10370	11557
BND				2206	2634	3987	7554	8831
FINEX				1006	2264	1351	2816	2726
Dont Infrastructures/Travaux Publics				588	890	1334	1767	2124
BND				410	490	906	1314	1643
FINEX				178	400	428	453	481
Dont Transports et météo				54	95	125	154	178
BND				25	30	55	80	100
FINEX				29	65	70	74	78
FBCF administration			1826	2333	3504	5290	7031	8463
BND				1594	1877	3533	5156	6467
FINEX				739	1627	1757	1875	1996
Investissements privés			2809	4995	5784	6057	6523	7452
Investissement total			4635	7328	9288	11347	13554	15915
Investissements privés - détails								
Dont mines			1748	3166	3456	3504	3834	4191
Dont autres entreprises			394	668	1076	1264	1358	1788
Dont ménages			667	1161	1252	1289	1330	1474
Total			2809	4995	5784	6057	6522	7453
Investissements réels au PIP								
Infrastructures: BND (75% du PIP)				307,5	367,5	679,5	985,5	1232,25
Infrastructures: FINEX (67% du PIP)				119,26	268	286,76	303,51	322,27
Transports : BND (75% du PIP)				18,75	22,5	41,25	60	75
Transports: (67% du PIP)				19,43	43,55	46,9	49,58	52,26
Infrastructures et transports				464,94	701,55	1054,41	1398,59	1681,78
BND				326,25	390	720,75	1045,5	1307,25
FINEX				138,69	311,55	333,66	353,09	374,53
Infrastructures et transports (en millions \$)				65,3	95,7	141,1	184,3	218,4
BND				46	53	96	138	170
FINEX				19,5	42,5	44,6	46,5	48,6
Pourcentages								
% du total sur BND				20,5%	20,8%	20,4%	20,3%	20,2%
% du total sur FINEX				8,7%	16,6%	9,4%	6,8%	5,8%
% total				19,9%	20,0%	19,9%	19,9%	19,9%
% inv. publics au secteur/PIB				1,4%	1,8%	2,4%	2,9%	3,1%
Investissement secteur privé (mio \$)								
dont mines				445	472	469	505	544
dont ménages et autres entreprises				257	317	341	355	424
Investissements mines/inv publics			0,96	1,36	0,99	0,66	0,55	0,50
FBCF public/privé			0,65	0,47	0,61	0,87	1,08	1,14
1) Pour 2008 et 2009 les chiffres sont en provenance du Programme de Référence du FMI.								

ANNEXE 5

FICHES MINIERES

Fiche 1: VBG

Fiche 2: Simfer

Fiche 3 : CBG

Fiche 4 : Friguia

Fiche 5 : CBK

Fiche 6 : Bellzone

Fiche 7 : PUAS (GAC)

Fiche 8 : SMFG (Euronimba)

Fiche 9 : PUAk

FICHE MINIERE 1

NOM: VBG (Vale et BSGR Guinea)

PARTENAIRES:

Vale (51%) et Beny Steinmetz Group Resources (BSRG)(49%)

DATES ESSENTIELLES: a. Permis de recherche à Simandou 1 + 2 2009, Vale est entré dans le projet de Simandou en mai 2010 ; b. Convention de concession de Zogota en décembre 2009. En mai 2012 début de production à Zogota. Les installations seront finies en 2013.

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION:

Localités: a. Simandou 1+2 (Kérouané) 800 km de Conakry, b. Zogota (N'Zérékoré) 1200 km de Conakry. Permis de 1024 km² à Zogota

Réserves:

Production annuelle: 50 M tonnes de Simandou nord et 20 M tonnes de Zogota.

DONNEES FINANCIERES: Coût total USD 11,5 MM dont USD 6 pour les infrastructures. USD 150 M investis dans Simandou nord avant l'arrivée de Vale. La participation de Vale a coûté USD 2.5 MM pour 51%.

INFRASTRUCTURES:

Ports: Buchanan ou autre port au Libéria (option préférée). BSRG a une licence d'exportation à travers Libéria pour Zogota.

Chemin de fer: Préfère l'évacuation du minerai par chemin de fer à travers Libéria, non seulement pour le minerai de Zogota) mais également pour le minerai de Simandou. Apparemment BSGR a obtenu l'autorisation d'exporter à travers Libéria par décret présidentiel en mars 2010, mais cette autorisation peut avoir été mise en cause par le nouveau régime.

Routes: Des travaux autour des sites

Aéroport: Kankan et N'Zérékoré, vol quotidien Conakry-N'Zérékoré-Kankan-Conakry

Emploi: 3150 personnes dont 300 à Kérouané.

Besoins en transport :

CONTRIBUTION A L'ECONOMIE:

Investissements totaux: USD 11,5 milliards

Investissements infrastructures: USD 6 milliards

Taxes : A un prix de l'acier de USD 500 par tonne, USD 7,5 par tonne de minerai = USD 525 millions par an à une exportation de 70 millions de tonnes, USD 375 millions pour 50 millions de tonnes. BIC: 30 M par an.

AUTRES: (considérations sociales, environnementales etc): Vale a voulu investir jusqu'à USD 1 milliard dans le chemin de fer Conakry-Kankan mais les travaux sont arrêtés. Beaucoup de doute sur les relations contractuelles et la construction des infrastructures.

FICHE MINIERE 2

NOM: Simfer

PARTENAIRES: Rio Tinto (51%), Ch(in)alco, (44%), SFI (5%). Le gouvernement prendra participation de 7,5% au début des travaux et 7,5% au début des opérations. Gouv't peut acheter 10% aux coûts historiques et 10% aux coûts de marché. 51% du chemin de fer et du port au gouv't., donc le gouvernement doit payer jusqu'à USD 2 milliards si l'on déduit les 15% en participation.

DATES ESSENTIELLES : Rio Tinto a obtenu la concession de recherche de Simandou depuis 1997. La concession a été réduite à deux blocs après l'examen du CIRCAM (Comité Interministériel de Renégociations des Conventions et Accords Miniers). En 2010 il a voulu vendre une partie à Chinalco sans consultation du gouvernement et en 2011 la société a réglé ses différends avec le gouvernement en payant USD 700 millions.

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Simandou, Pic du Fon, 650 km de la mer

Réserves: 2,25 MM tonnes déclarées mais les réserves sont plus importantes

Production: 95 M t par an à partir de 2018

COUTS ET FINANCEMENTS: Chinalco a payé USD 1,35 milliards pour sa participation

INFRASTRUCTURES

Port: Ile Matakang (accord de principe du gouvernement obtenu). Bateaux de 200.000 T et profondeur de 23 m requis. Draguer pour 20 km dans la mer. Néanmoins il est indiqué que le port sera construit à côté d'Ile Matakang à Moribaya.

Chemin de fer: Simandou-Ile Kaback (accord de principe du gouvernement obtenu).

Routes: Financement de USD 350 millions pour des travaux sur 1200 km au total : la route N'Zérékoré-Beyla (150 km), des patchings sur Forécariah-Manou-Faranah et sur RN6 entre Kissidougou et Morébaya (pas à confondre avec le port). Discussion avec le MTPT sur les standards à observer pour la route N'Zérékoré-Beyla. Le gouvernement insiste sur les normes CEDEAO pour des routes nationales bitumées.

Aéroport: Beyla et Faranah, extension et bitumage prévus

Autres aménagements: Routes d'accès, déplacements de villageois au long du chemin de fer projeté. Démarrage en cours. Maints travaux sociaux au site de la mine. Appels d'offre lancés.

Besoins en transport : 50.000 mouvements de camions dans la phase de construction. 475 bateaux par an en pleine croisière de production.

CONTRIBUTION A L'ECONOMIE

Investissements totaux : USD 10 milliards

Inv. Infrastructures : USD 7 milliards dont USD 4 milliards pour le chemin de fer, USD 3 milliards pour le port, USD 2 milliards pour la mine et USD 1 milliard pour autres investissements.

Taxe minière : 95 millions de tonnes en pleine croisière, 3,5% du prix FOB du minerai de fer d'USD 150 = USD 498,75 millions, BIC : USD 30 millions

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc): Un programme d'acquisition de camions pour les PME prévu (600 camion) en coopération avec la SFI, en fait une aide aux PME pour mieux se structurer et bénéficier de contrats de sous-traitance, y compris assistance à l'obtention des prêts pour accord de leasing (crédit bail).

FICHE MINIERE 3

NOM: CBG (Compagnie des Bauxites de Guinée)

DATES ESSENTIELLES: La Société a été créée en 1963 en même temps qu'OFAB (Office de l'Aménagement de Boké). ANAIM remplace OFAB en 1995 quand l'Etat a fini le remboursement des prêts consentis par la Banque Mondiale. La CBG et ANAIM a conclu un accord en 1996 pour 20 ans pour la gestion des infrastructures (CBG locataire, ANAIM (Etat) propriétaire)

PARTENAIRES: 49% GdG, 51% Halco (Alcoa, Rio Tinto/Alcan). Mubadala prépare une participation de 23% à acheter du gouvernement. ANAIM (Agence Nationale d'Aménagement des Infrastructures Minières) est propriétaire du port, du chemin de fer et de l'hôpital.

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Sangarédi (mines), Kamsar (siège et port)

Réserves: 2,3 milliards tonnes

Production: 10-15 M t par an (12,4 M t 2007). Extension à 16,5 – 20 millions tonnes prévue pour servir PUAKE (Fiche Minière 9) et sa propre usine d'alumine.

DONNES FINANCIERES: Paie environ 85% des taxes/redevances minières du pays, USD 113 M en 2007 en taxe minière, en versant 65% du bénéfice au gouvernement. CBG paie USD 6,5 millions par an pour l'utilisation des infrastructures. Investissements d'USD 300 millions une estimation conservatrice.

INFRASTRUCTURES

Port: Kamsar avec des mouvements de 14-15 millions de tonne par an (bauxite 13 millions, hydrocarbures importations 1 millions et autres). Profondeur: 13,5 m (quai minéralier), 3 m (quai commercial) et 3 m (quai de cabotage). Chenal d'accès à la mer: 17 km. Capacité de navires de 70.000 tonneaux. Le port et le chenal d'accès seront approfondis et élargis pour servir l'usine d'alumine PUAKE (voir Fiche Minière 9). Egalement la CBG a des plans d'usine d'alumine. Il existe un fonds du port qui finance les travaux au port mais la CBG en charge des travaux.

Chemin de fer: Sangarédi – Kamsar 134 km en voie principale. Ecartement standard. 4-5 gares. Train 5 fois par semaines pour l'utilisation du public. Trains de bauxite 6 fois/jour. Trains de 100 ou 120 wagons (2 ou 3 locomotives). CBG dispose de wagons spécialisés pour le carburant.

L'extension du chemin de fer prévues ou en cours: une bretelle vers la nouvelle mine à Dangareh (PK 120) d'une longueur de 3 km plus la construction d'une voie double à Kolaboui de 1,7 km pour permettre plus de trains.

Routes:

Aéroport: Petit aéroport à Boké

Autres aménagements: Cité à Kamsar mais qui n'héberge pas tous les plus de 2000 travailleurs. Une cité à Sangarédi aussi. Hôpital

Besoins en transport : GUINOMAR (GdG et Klaveness) a été dissout et le transport de la bauxite est maintenant dans les mains des privés. Nanko Shipping se chargera désormais de l'exportation de 50% du cargo. Autres partenaires sont Norden Tankers & Bulkers, SwissMarine Service, Oldendorff Carriers et Phoenix Bulk Carriers.

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc)

FICHE MINIERE 4

NOM: Friguia

DATES ESSENTIELLES: Constructions de l'usine d'alumine en 1958. L'état a repris la société en 1999 à 90%, 10% Alcoa, contrat de gérance avec l'ACG et Reynolds Metal comme opérateur technique en 1999 – 2002. Contrôle d'ACG (Alumina Company of Guinea) par Rusal en 2002. Rusal a acheté la participation de l'état mais il y a toujours des litiges.

PARTENAIRES: Rusal (100%) mais litige sur les termes de reprise, l'Etat demandant une compensation

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Fria

Réserves:

Production: Production de 540.000 t d'alumine par an basées sur leur propre bauxite, un peu moins de 2 millions tonnes par an.

DONNEES FINANCIERES: Valeur de l'exportation autour de USD 300 millions

INFRASTRUCTURES

Ports: Conakry

Chemin de fer: Chemin de fer de 140 km approx de Fria à Conakry à écartement métrique

Routes:

Extensions: Extension de l'usine prévue depuis longtemps mais pas d'informations disponibles.

Autres aménagements: Magasin de stockage à Conakry

Besoins en transport : 600-700.000 t/an max

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc): Le transport et le stockage de l'alumine sont polluants.

FICHE MINIERE 5

NOM: Compagnie des Bauxites de Kindia (CBK)

DATES ESSENTIELLES: Office de Bauxite de Kindia créé en 1972 pour rembourser les prêts envers l'URSS en bauxite (clearing). Société de Bauxite de Kindia créée en 1985.

PARTENAIRES: Depuis 2003 gérée par Rusal qui est devenu propriétaire de fait si non *de jure* puisque toutes les installations appartiennent à l'Etat. ANAIM en charge des infrastructures, à savoir le chemin de fer et quai minier du PAC. L'Office de Chemin de Fer créé pour gérer le Conakry Express.

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Dèbélé (Kindia)

Réserves:

Production: 3 M t/an, sur dix ans 24,6 millions de tonnes de bauxite réalisés.

DONNEES FINANCIERES: Coût par tonne USD 15, valeur de la prod 45 millions, taxe USD 1 par tonne, mais on peut déduire que le coût a été de USD 8 (2007). En 2011 reclame d'avoir investi 212 milliards de GNF sur 10 ans.

INFRASTRUCTURES

Ports: Utilise le PAC, a un magasin de stockage pour la bauxite et un quai minier géré par ANAIM

Chemin de fer: 117 km d'écartement standard. Chemin utilisé par Conakry Express. ANAIM gère le chemin de fer mais une société a été créée pour

Routes:

Aéroport:

Autres aménagements: 2 cités, à Simbaya et Dèbélé

Besoins en transport : Le rail unique n'est utilisé que trois fois par jour pour les besoins de CBK, donc le chemin de fer Kindia-Conakry a une capacité excédentaire

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc): Participe dans les développements du chemin de fer PAC-Dèbélé. Fait partie de la Société de Terminale de Dèbélé

FICHE MINIERE 6

NOM: a. Bellzone Mining, b. GDC, c. Kalia Horizon Mineral Infrastructure

DATES ESSENTIELLES: 2006: début du développement à Kalia, 2010 convention (de recherche), protocole d'accord sur le couloir en août 2010. Pas d'accord pour projet b. qui doit bientôt démarrer la production. Mais décret présidentiel de 2010 sur le couloir de transport.

PARTENAIRES: Mines : a. **Bellzone Mining:** Nik Zuks, (41%), privées (45%), China Sonangol (14%), b. **GDC:** Bellzone (50%), China Investment Fund: 50%.
Infrastructures de chemin de fer et port pour Kalia: Kalia Horizon Mineral Infrastructure project : Bellzone et CIF (financement), Kalia Logistics pour le développement du projet d'infrastructures.

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Kalia (Faranah) et Yomboeli (Forécariah)

Réserves: 3,74 milliards de tonnes de magnétite et 1 milliards t d'oxyde

Production: a. Kalia: 20 mtpa 2014, 30 mtpa 2015 40 mtpa 2017, 50 mtpa 2018b.
Yomboeli: 3-4 mtpa dès mi 2012 pour atteindre 10 mtpa à Yomboeli .

DONNEES FINANCIERES: a. Coûts de la mine Kalia: USD 1,8 milliards. b. Coûts de la mine Yomboeli et infra : USD 220 millions. c. Infrastructures: USD 8 milliards. CIF finance le chemin de fer et le port.

INFRASTRUCTURES

Ports:

- a. Matakang pour recevoir les bateaux à 300.000 t. 2 bassins prévus. Stockage possible de minerai de fer et de bauxite. Pourrait traiter 200 millions tonnes par an.
- b. Konta: barges de 6-14.000 tonnes et chargement de navires à partir de remorqueurs.

Chemin de fer: 260 km de Kalia à Matakang

Routes: Pour le projet b. construction routière Yomboeli-Layah-Moussayah-Woula-Konta (port), distance de 84 km en cours. Surveillance du MTPT.

Aéroport: Néant

Autres aménagements: Sites construits

Besoins en transport : Transport routier de la mine de Yomboeli à Konta jusqu'au point de mise en service du chemin de fer où l'infrastructure sera reliée au chemin de fer et port de Matakang.

CONTRIBUTION A L'ECONOMIE: Taxe minière (USD millions): 2012 : 3,6, 2013 : 5,9, 2014 : 46,8, 2015 : 84, 2016 : 84, 2017 : 105, 2018 : 126.

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc): EIES et EIE complétées et l'étude de faisabilité détaillée finalisée février 2012. Emplois: 140 (2011) , prévus: 2400

FICHE MINIERE 7

NOM: PUAS (Projet d'Unité d'Alumine de Sangarédi), souvent GAC (Global Alumina Corporation), le nom du consortium

DATES ESSENTIELLES: Convention de 2004. Démarrage prévu pour 2013 mais douteux.

PARTENAIRES du GAC : Global Alumina International (33,3%), BHP Billiton (33,3%), Dubai Alumina Company (25%) et Mubadala Development Company (8,33%).

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Entre Boké et Sangarédi

Réserves:

Production: 10 millions tonnes de bauxite et 3,3 millions de tonnes d'alumine

DONNEES FINANCIERES: Investissements d'USD 4,5 milliards prévus.

INFRASTRUCTURES

Ports: La GAC dispose déjà d'un site à Kamsar pour ses produits

Chemin de fer: Bretelle du chemin de fer Kamsar-Sangarédi

Routes: Routes locales

Aéroport:

Autres aménagements: Centrale électrique nécessaire à construire

Besoins en transport :

CONTRIBUTION A L'ECONOMIE:

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc): BHP Billiton en train de se retirer (d'abord relaché deux permis de recherche) et Mubadala se tourne vers la CBG.

FICHE MINIERE 8

NOM: Société des Mines de Fer de Guinée (SMFG)

DATES ESSENTIELLES: Convention 2003

PARTENAIRES: Consortium Euronimba (BHP Billiton 43,5%, Newmont 43,5%, Areva 13%), Mifergui 5%, Etat guinéen 10%

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Mont Nimba, à Lola

Réserves: Permis de 5,56 km²

Production: 30 millions de tonnes par an

DONNEES FINANCIERES: Investissements de USD 3,4 milliards prévus

INFRASTRUCTURES

Ports: Préfère Liberia où BHP Billiton a des intérêts

Chemin de fer: Pas décidé, mais Euronimba préfère Liberia

Routes:

Aéroport:

Autres aménagements:

Besoins en transport :

CONTRIBUTION A L'ECONOMIE:

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc):

FICHE MINIERE 9

NOM: Projet d'usine d'alumine à Kabata (PUAK), en anglais KARA

DATES ESSENTIELLES: Accord Fondamental pour raffinerie d'alumine 2005

PARTENAIRES: Alcoa (50%) et RTA (Alcan et Rio Tinto)(50%)

DESCRIPTION DU SITE ET DE LA PRODUCTION

Localité: Kabata (10 km au nord de Kamsar) – depuis 2007

Réserves:

Production: 1,67 millions de tonne d'alumine par an au début, plus tard jusqu'à 4,5 – 5 millions tonnes par an (2018)

DATES ESSENTIELLES : Convention 2006. Projet semble en retard. Les études de faisabilité ne sont toujours pas finalisées

DONNEES FINANCIERES: Investissements d'USD 1,5 milliards prévus.

INFRASTRUCTURES

Ports: Extension du port de Kamsar prévue avec nouvel chenal d'accès

Chemin de fer: Bretelle du chemin de fer Sangarédi-Kamsar à construire

Routes:

Aéroport:

Approvisionnement: Accord avec CBG manque toujours mais le projet permettra de transformer localement le minerai qualifié de « non exportable » et inexploité jusqu'à présent.

Besoins en transport : La bauxite qui approvisionnera le projet est en provenance de la CBG, pour cela nécessité d'élargir la production de la CBG

CONTRIBUTION A L'ECONOMIE:

AUTRES (considérations sociales et environnementales, etc):

ANNEXE 6

Texte aménagé à partir d'un rapport transmis par la DNM

STRATEGIE DE REMISE A NIVEAU DE LA METEOROLOGIE NATIONALE

I. ETAT DE LA METEOROLOGIE NATIONALE

1.1 Missions et organisation de la Direction Nationale de la Météorologie (DNM)

La Direction Nationale de la Météorologie (DNM) a pour mission la mise en œuvre de la politique du gouvernement dans les domaines de la Météorologie, de la climatologie et des sciences connexes.

Pour assurer efficacement sa mission, la Direction Nationale de la Météorologie est dotée de services déconcentrés implantés à Conakry et dans les différentes préfectures du pays.

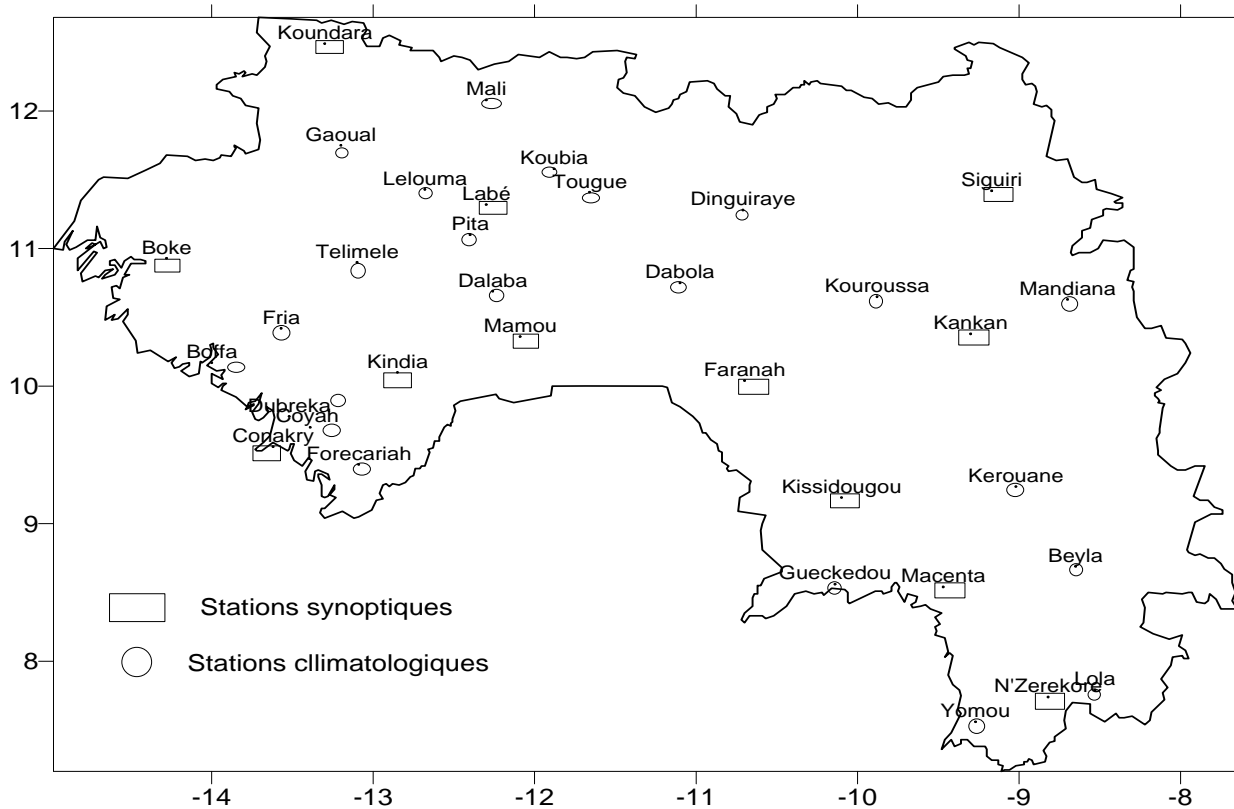
1.2 Moyens en équipements et matériels de la DNM

Réseau d'observations météorologiques; La DNM dispose d'un réseau de stations d'observations météorologiques composé de :

- 12 Stations synoptiques dont 5 principales qui fonctionnent 24h/24 à savoir Conakry, Kindia, Labé, Kankan et N'zérékoré ; et 7 autres secondaires qui fonctionnent de 0600TU à 1800TU dont Boké, Mamou, Koundara, Faranah, Siguir, Kissidougou et Macenta;
- 27 Stations agro climatiques où les observations sont faites 3 fois par jour (0800TU, 1200TU et 1800TU);
- 12 stations d'aérodromes ; Conakry, Boke, Kawas(Kamsar), sangaredi, Labé, Sambailo (Koundara), Siguir, Diankana(kankan), kissidougou, Macenta, Faranah, Nzerekore;
- 1 Station de Météorologie Maritime au port de Conakry qui travaille au même rythme qu'une station climatologique ;
- 1 Station de radiosondage de l'atmosphère à Conakry qui effectue 1 sondage par jour et ;
- 33 postes pluviométriques (en 1984 il en existait plus de 200) qui mesurent la pluie.

(voir cartes)

Carte du réseau météorologique de Guinée.



1.3 Ressources humaines de la DNM

L'effectif du personnel de la Direction Nationale de la Météorologie au 1^{er} janvier 2011 est de 128 agents toute catégorie confondue contre 164 en 2005 dont 70 à 80 % ont plus de 20 ans de service. Le personnel se repartit comme suit : 64 à Conakry et 64 à l'intérieur du pays.

Pour meubler le cadre organique, il faut un effectif de 310 personnes toutes hiérarchies confondues.

Actuellement 33 agents contractuels temporaires effectuent des relevés pluviométriques dans les 33 préfectures du pays.

Les spécialistes en Météorologie sont en nombre réduit par rapport à l'effectif total qui est de loin inférieur à celui prévu dans le cadre organique pour l'exécution des programmes opérationnels.

Depuis 2006, les cadres de la DNM contribuent de façon satisfaisante à la formation des étudiants de l'option Météorologie au Centre Universitaire de N'zérékoré (CUZ).

A l'heure qu'il fait, plusieurs stations météorologiques sont menacées de fermeture après plus de 100 ans d'existence. Pour remédier à cette situation, le gouvernement lors d'un conseil des Ministres courant mai 2010, avait autorisé le Ministère des Transports à titre exceptionnel, le recrutement de 132 jeunes fonctionnaires frais émoulus de la filière Météorologie et autres devant être engagés au compte de la fonction publique. Bien que les arrêtés soient signés, ces jeunes cadres attendent

toujours une prise en charge financière pour être ventilés dans les stations météorologiques.

1.4 Infrastructures météorologiques

Les infrastructures de la Direction Nationale de la Météorologie se composent des bâtiments administratifs abritant les bureaux et logements et les parcs à instruments des stations d'observations météorologiques.

Dans l'ensemble, ces infrastructures météorologiques sont dans un état de délabrement avancé. Certaines datent de l'époque coloniale. Les parcs d'observations météorologiques manquent de clôture ce qui expose les équipements aux actes de vandalisme et de vols de toutes sortes. Les sites de certaines stations ne sont plus représentatifs parce qu'étant envahis par les populations riveraines. C'est pourquoi, il est un besoin réel et pressant d'immatriculer tous les domaines de la Direction Nationale de la Météorologie.

(Plan quinquennal de rénovation 2011-2015)

1.5 Equipements, matériels et consommables

Les équipements de la Direction Nationale de la Météorologie se composent d'instruments de mesures, de systèmes de réception par satellite, de traitements et de diffusion des données et produits. Ces équipements sont repartis à travers les stations et au sein des différentes divisions techniques. La plupart de ces équipements sont aujourd'hui obsolètes et de marques diversifiées rendant difficile l'acquisition de pièces de rechanges et la maintenance.

Aujourd'hui, le fonctionnement des stations est sérieusement entravé par le manque de consommable dû au manque d'allocations financières et de crédits de fonctionnement. Pour la même raison et par manque de moyens logistiques le réseau n'a pas fait l'objet d'inspection et de contrôle depuis plusieurs décennies. Les normes internationales recommandent une à deux inspections par an.

(Tableau de répartition du matériel et équipements en annexe)

1.6 Contributions aux organisations internationales

La Guinée a adhéré à l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) le 27 mars 1959. A ce titre, elle paye une contribution annuelle équivalant à 0,02 % du budget de l'organisation soit 12 440 francs suisse (SFR). Les arriérés de contribution de 2009, 2010 et une partie de 2011 ont été payées pour un montant de 37 500 dollars US.

En contrepartie du paiement de ces contributions, la Guinée bénéficie d'assistance en matériel et formation de la part de ces institutions. L'assistance reçue en 2010 de l'OMM s'évalue à 200 000 dollars US (US \$) dont 150 000 en équipements.

Plusieurs cadres guinéens sont membres des commissions techniques et autres organes de l'Organisation météorologique mondiale. Egalement, la DNM contribue

aux échanges de données dans le cadre de la protection des personnes et de leurs biens, de la sécurité et de la rentabilité de tous les modes de transport.

1.7 Atouts

- Reconnaissance par le gouvernement que la Météorologie Nationale est le principal conseiller en matière de Météorologie et Climatologie.
- Grande expérience des cadres de la Direction Nationale de la Météorologie en matière de gestion des services hydrométéorologiques.
- Couverture nationale d'un réseau d'observations météorologiques qui doit être réhabilité.
- Disponibilité d'une importante banque de données climatologiques.
- Participation des cadres guinéens aux prises de décisions au niveau des grandes instances de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) et de l'IPCC.

1.8 Difficultés

- Déficit du personnel (instabilité des nouveaux cadres au poste de travail, vieillissement, invalidité et décès du personnel).
- Manque de ressources financières et de crédits de fonctionnement ;
- Manque de moyens logistiques pour le contrôle et la surveillance du réseau à l'intérieur du pays.
- Réseau de télécommunications en souffrance.
- Délabrement des infrastructures et vétusté et/ou manque d'équipements et de consommables ;
- Envahissement et ou expropriation des domaines météorologiques ;
- Faible niveau de connaissances des usagers sur les avantages socio-économiques des services météorologiques et climatologiques ;
- Non paiement régulier des contributions auprès de l'OMM et autres institutions sous régionales principaux bailleurs de la météorologie.

II. RENFORCEMENT REQUIS DES CAPACITES

Les capacités sont les compétences, les ressources et l'infrastructure qui permettent de travailler de façon efficace. Elles peuvent être individuelles (connaissances, compétences, etc.), organisationnelles (formation, matériel, ressources financières, etc.) ou communautaires (sens civique, réseaux, infrastructures, etc.).

Dans le cadre de la Météorologie Nationale, certaines contraintes demeurent en matière de renforcement des capacités :

2.1 Sur le plan humain

On note un manque criard de personnel. La retraite, les décès et les invalidités physiques sont autant de causes profondes auxquelles la Météorologie Nationale est confrontée.

En ce qui concerne la formation, le Service éprouve d'énormes difficultés pour la mise à niveau de son personnel qui est évalué à travers sa prestation dans le domaine de la protection aéronautique, la fourniture de bulletins et la prévision du temps réel. Il faut procurer au personnel les compétences, les informations, les connaissances et la formation nécessaires pour générer, communiquer et utiliser l'information climatologique utile aux processus décisionnels. La plupart des bénéficiaires potentiels de l'information climatologique (données historiques, bulletins, prévisions, etc.) ne savent pas très bien comment celle-ci peut leur être utile, ni comment ils pourraient y avoir accès, la comprendre et l'utiliser de façon à reconnaître et examiner les répercussions, les problèmes de vulnérabilité et les risques.

2.2 Sur le plan institutionnel

On note

- un manque de structure de tutelle préfectorale au niveau des services déconcentrés.
- Un paiement irrégulier des contributions au niveau des organisations internationales et régionales s'occupant du temps, du climat et de l'eau comme l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), le Centre Africain pour les Applications de la Météorologie au Développement (ACMAD).

Pour corriger ces faiblesses, il faut doter le service d'un personnel suffisant et qualifié, réhabiliter et augmenter le nombre de stations météorologiques pour une meilleure surveillance de l'évolution du climat, exploiter l'information climatologique pour une meilleure adaptation aux secteurs sensibles de la variabilité et des changements climatiques.

Et, il faut doter la Météorologie Nationale d'un budget lui permettant d'accomplir sa mission.

2.3 Sur le plan matériel et financier

Il y a la vétusté des appareils de mesure et équipements, le délabrement des locaux qui font offices de bureaux et logements, le manque total de crédit de fonctionnement et de moyens logistiques pour entretenir le réseau d'observation météorologique qui est épars.

Pour réhabiliter le réseau côtier et l'adapter au temps actuel il faut :

1. Trois appareils à vent pour les stations synoptiques (Conakry, Kindia et Boké) ;
2. Dix abris météorologiques (Kindia, Boké, Forécariah, Coyah, Dubréka, Boffa, Télémélé, Fria, Koba et Foulaya) ;
3. Cinq ordinateurs dont 3 pour les stations synoptiques, 1 pour le contrôle de qualité des données et 1 pour la banque de données ;
4. Clôturer les parcs météorologiques des stations de Dubréka, Forécariah, Boké, Boffa, Coyah et Télémélé pour sécuriser les appareils ;
5. Dix motos pour les Chefs de stations pour le suivi et la coordination du réseau pluviométrique ;
6. Un véhicule tout terrain pour les inspections périodiques du réseau météorologique de la Basse Guinée ;
7. Prendre en charge les observateurs bénévoles des postes pluviométriques.

III. CONCLUSION

Cette étude présente l'état des lieux et diagnostic des indicateurs environnementaux de la zone côtière guinéenne comme les températures extrêmes, la pluviométrie, le régime des vents, etc. Sous l'effet des changements climatiques combiné aux actions anthropiques, la zone côtière guinéenne est devenue très fragile et exposé à des risques majeurs qui, si des dispositions urgentes ne sont pas prises mettront en danger irréversible les écosystèmes de la zone.

Dans son Plan d'Action National d'Adaptation au Changement Climatique (PANA), la Guinée a identifié ses vulnérabilités face au changement climatique et a défini des mesures d'adaptation. Parmi celles-ci, la zone côtière est inscrite dans un état de dégradation très avancé. Pour arrêter ce phénomène et inverser la tendance actuelle, il faut renforcer les capacités de la Météorologie Nationale qui joue un rôle de premier plan dans l'élaboration d'un système de veille environnemental ou d'alerte précoce.

Les visites de terrain des stations côtières révèlent qu'il faut renforcer les capacités des services producteurs de données climatologiques afin de mieux gérer les risques liés aux changements climatiques. Une évaluation des capacités actuelles est faite ainsi que les besoins.

ANNEXE 7**Documents consultés**

Sources	Titre	Date
African Development Fund	Tombo-Gbessia Road Improvement Project Appraisal Report	Mars 2005
African Development Fund	Appraisal Report: Labe-Seriba-Medina Gounass-Tambacounda Road Upgrading and Conakry-Dakar Corridor Transport Facilitation Program Multinational : Guinea/Senegal	Septembre 2006
African Development Fund	Project Completion Report : Support Project for the National Rural Infrastructure Programme, Phase II (PNIR2)	2010
ALAnet Global	Etude Diagnostique de l'organisation du secteur des transports routier en Guinée, Rapport Final	Mai 2011
Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique	Mission de la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA) en République de Guinée : Aide Mémoire	19-22 juillet 2011
AIER	Programme de Formation – Catalogue des modules période de février à juin 2012	8 décembre 2011
AIER/FER	Financement de l'Entretien Routier	s/d
Banque Islamique de Développement (BID)	Compte-Rendu des Réunions de la Mission de Programmation de la BID en Guinée (26 juillet-3 Août 2011)	3 août 2011
Banque Mondiale	Note Sectorielle III : Secteur Minier	Août 2010
Banque Mondiale	Mesure de la Performance de la Gestion des Finances Publiques selon la Méthodologie PEFA	Juillet 2007
Bellzone, Frédéric Materne	SMG 2011 : Bellzone en Guinée	Mai 2011
BID	Plan d'Actions Etabli lors de la Mission de CPPR janvier 2012	Janvier 2012
BID	Memorandum : Activity Report on operational issues and Implementation status of Labé-Kouramangui Road Project and Feeder Road Project	8 février 2012
Comité Interministériel de Suivi du Secteur Pétrolier	Structure des Prix des Produits Pétroliers A compter du 1 ^{er} janvier 2011	31 décembre 2010
Coopération Guinée-Unisn Européenne/Appui Institutionnel à l'Entretien Routier	Rapport d'Activités Quadrimestriel N° 5	Août 2011

Délégation de l'Union Européenne en Guinée	Fiche d'Identification pour un Projet Indépendant : Projet d'Appui au Secteur des Transports	Mai 2012
Délégation de l'Union Européenne en Guinée	Termes de Référence d'Etude d'actualisation des APC et DAO pour les marchés de travaux de projets routiers en République de Guinée	2007 et Janvier 2012
Délégation de l'Union Européenne en Guinée		
Directeur Général du Bureau d'Etudes et de Stratégie Ministre des Mines et de la Géologie, Mr. Cécé Noramou	Stratégie de Développement des Infrastructures Minières	s/d
Direction Nationale des Infrastructures	Projets en cours, Constructon et Réhabilitation des routes inter-urbaines, Réhabilitation des Voiries de la Capitale et des Villes, Marchés en cours de préparation et projets à lancer en 2010 (fiches)	s/d
Direction Nationale des Douanes/Bureau des Hydrocarbures	Mois de Janvier 2011	s/d
FER	Rapport d'Activités au 30 novembre 2010	s/d
FER	Budget de l'Exercice 2011	s/d
FER/Direction Financière/Service Financier	Projection des Sorties RER 2012	5 octobre 2012
FMI	Guinea: 2007 Article IV Consultation and Staff Report for the 2007 Article IV Consultation and Requests for Three-Year Arrangement Under the Poverty Reduction and Growth Facility and for Additional Interim Assistance Under the Enhanced Heavily Indebted Poor Countries Initiative	Janvier 2008
Fonds monétaire international	Guinée – Programme de référence	Juillet 2011
Groupe des bailleurs	Matrice des Actions Prioritaires Gestion Finances Publiques	s/d
METPT/Cabinet/Direction Générale du Centre d'appui et de suivi des Entreprises Routières	Mémorandum à l'attention de M. le Ministre d'Etat chargé des TPT	23 septembre 2011
Ministère Délégué au Budget	Loi Organique L/91/007 du 23 décembre 1991 relative aux Lois de Finances	Mars 1992
METPT/Direction Nationales des	Activités réalisées en 2011 et perspectives 2012	Janvier 2012

Infrastructures		
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation du bureau d'études et de stratégies de développement	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation de la Direction Nationale des Infrastructures	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation de la Direction Nationale des Voies Urbaines	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation de la Direction Nationale des Routes Préfectorales et Communautaires	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation de la Direction Nationale de l'Entretien Routier	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation du Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation du Centre d'Appui et de Suivi des Entreprises	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation de l'Institut Géographique National	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation de la Direction Régionale des Travaux Publics et des Transports	31 mai 2011
METPT	Arrêté N° 2011/ METPT/ CAB fixant attributions et organisation de la Direction Préfectorale des Travaux Publics et des Transports	31 mai 2011
METPTP	Budget 2012 : Personnel, Fonctionnement, Intervention/Subventions et Transferts (courants) et Investissements BND et FINEX	
Ministère de l'Economie et des Finances/DN Investissements Publics	Budget d'Investissements Publics 2000-2010 Previsions et Execution	s/d
Ministère de l'Economie et des Finances/ DN Investissements Publics	Budget d'Investissements Publics 2011 et 2012 Inscriptions Budgétaires par Projet et par Secteur/ Transports	s/d
Ministère de l'Economie et des Finances/ DN Investissements Publics	Budget d'Investissements Publics 2000-2010 TP et Transports	s/d
Ministère de l'Economie et des Finances/ DN Investissements Publics	Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (2011-2012)	Juin 2011

Ministère de l'Economie et des Finances et du Plan	Situation Courante des Crédits Recap par Section 2000-2011 : 14 et 32 (Travaux Publics et Transports)	2 février 2012
Ministère des Mines et de la Géologie	Perspectives du Secteur Minier 2012	2012
Ministère des Mines et de la Géologie	Projets miniers (fichier excel)	s/d
Ministère des Mines et de la Géologie	Statistiques Production Guinée 2000-2007	s/d
Ministère des Mines et de la Géologie	Note sur la situation et les perspectives du secteur	s/d
Ministère des Mines et de la Géologie/Bureau d'Etudes et de Stratégie	Statistiques de production et de ventes des produits au 30 Juin 2011	s/d
Ministère des Mines et de la Géologie	Arrêté A/2012/0790/MMG/SGG portant organisation administrative de la Société Guinéenne du Patrimoine Minier (SOGUIPAMI)	8 février 2012
Ministère du Plan	Plan Quinquennal de Développement (2011-2015)	Décembre 2011
Ministère des Travaux Publics et des Transports/Bureau d'Etude et de Planification	Plan National de Transports/Vol 1-16	Mai-décembre 2001
Ministère des Travaux Publics/Ministère des Transports/Bureau d'Etude et de Planification	Prestations Complémentaires du PNT : Programme Sectoriel Routier, Rapport Final	Septembre 2005
Port Autonome de Conakry	Rapport sur la Problématique de la Compétitivité et du Développement du Port de Conakry (présentation)	s/d
République de Guinée	Journal Officiel : Code des Marchés Publics	Avril 1998
République de Guinée	Journal Officiel : Code Minier	Edition Septembre 2011
République de Guinée – Communauté européenne	Stratégie de Coopération de Transition et Programme Indicatif 2006-2007	s/d
République de Guinée – Communauté européenne	Document de Stratégie de Coopération et Programme Indicatif pour la période 2008-2013	s/d
Présidence de la République/Secrétariat Général du Gouvernement	Décret D/2011/102/PRG/SGG portant attributions et organisation du METPT	29 mars 2011
Rio Tinto	Présentation d'ensemble du Projet Simandou (présentation)	4 août 2011
Simfer SA	Projet Simandou ; Etude d'Impact Sociale et	Mars 2011

	Environnementale de Classe (EISE) : Camps d'hébergement temporaires pour la main d'oeuvre et Centres de soutien logistique	
Société du Terminal de Débélé	Terminal Conteneurs de Débélé	s/d
World Bank	Implementation Status & Results Guinea Labor Intensive Public Works - Additional Financing for Third Urban Development Project Phase II (P113608)	18 March 2011
World Bank	Implementation Status & Results Guinea GN-Village Comm Supp Program - Phase 2 (P065129)	12 juillet 2011
World Bank	Implementation Status & Results Guinea National Rural Infrastructure Project (P065127)	13 juillet 2011
World Bank	Implementation Status & Results Guinea Urban III - Phase II (P091297)	19 nov. 2011
World Bank	Restructuring P065127: GN-Natl Rural Infrastructure (FY05)	30 juin 2011
World Bank	Restructuring Paper on a Proposed Project Restructuring of the Second National Rural Infrastructure Project (Credit 3972-GUI)	30 juin 2011
World Bank Group	Interim Strategy Note for the Republic of Guinea	24 mars 2011

CARTES

ATTENTION : Les cartes qui suivent sont extraites de documents et de rapports d'étude qui ont été remis aux chargés de la présente étude. Elles sont annexées ici uniquement pour faciliter la lecture du présent rapport.

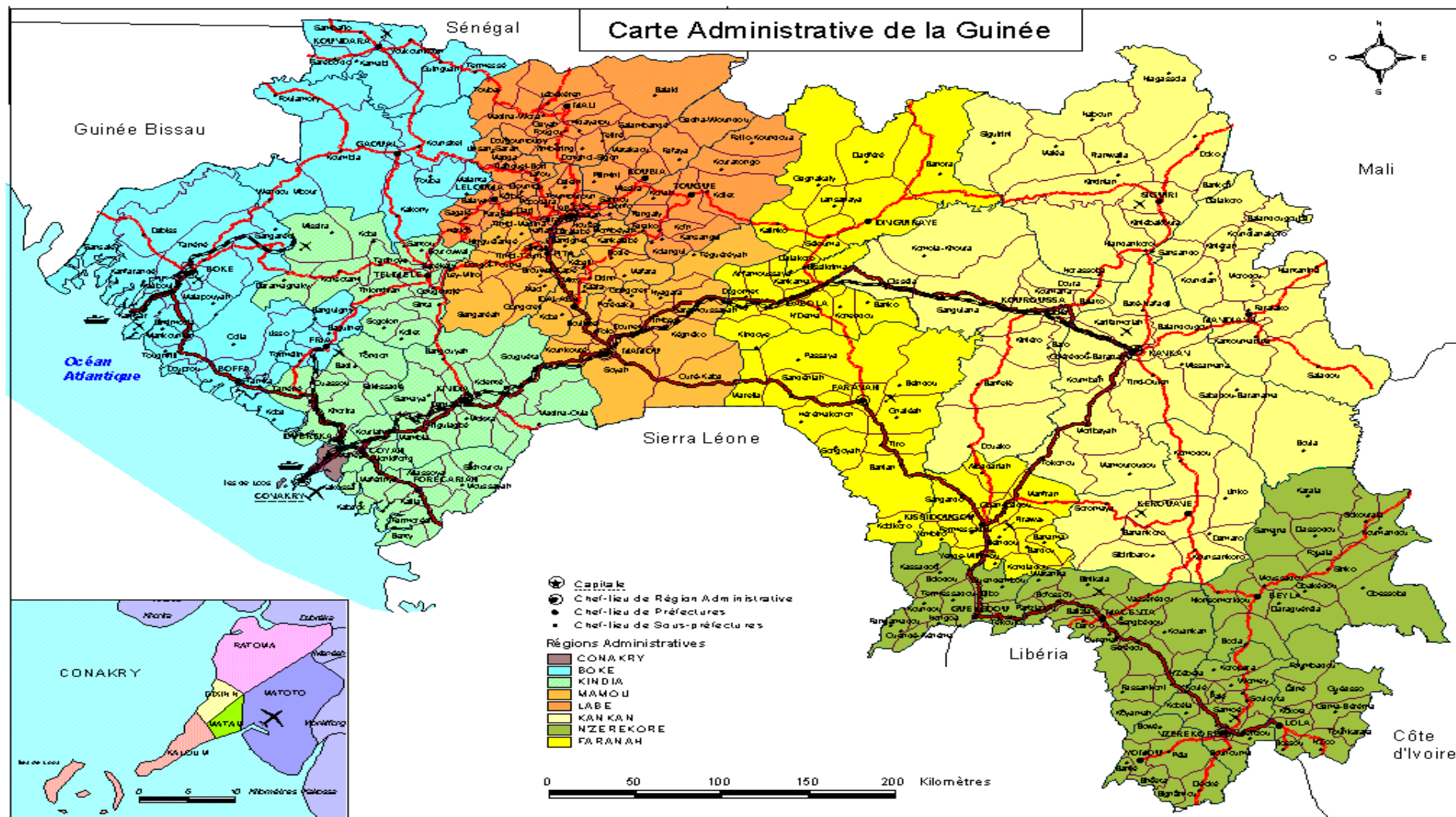
Carte 1 : Carte administrative et réseau routier

Carte 2 : Schéma de voirie principale de Conakry

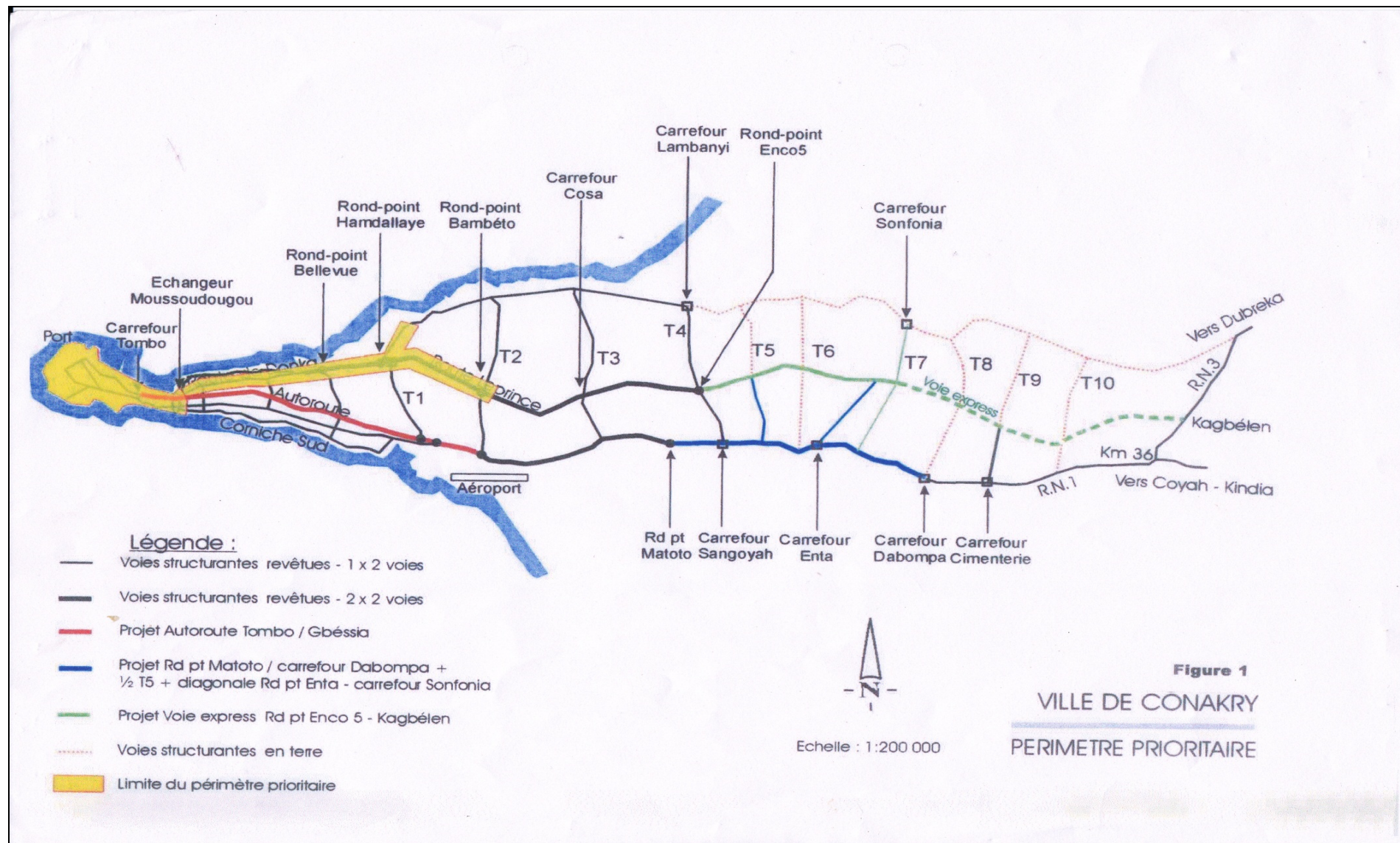
Carte 3 : Projet plan de circulation Conakry Centre

Cartes 4 et 5 : Port de Conakry

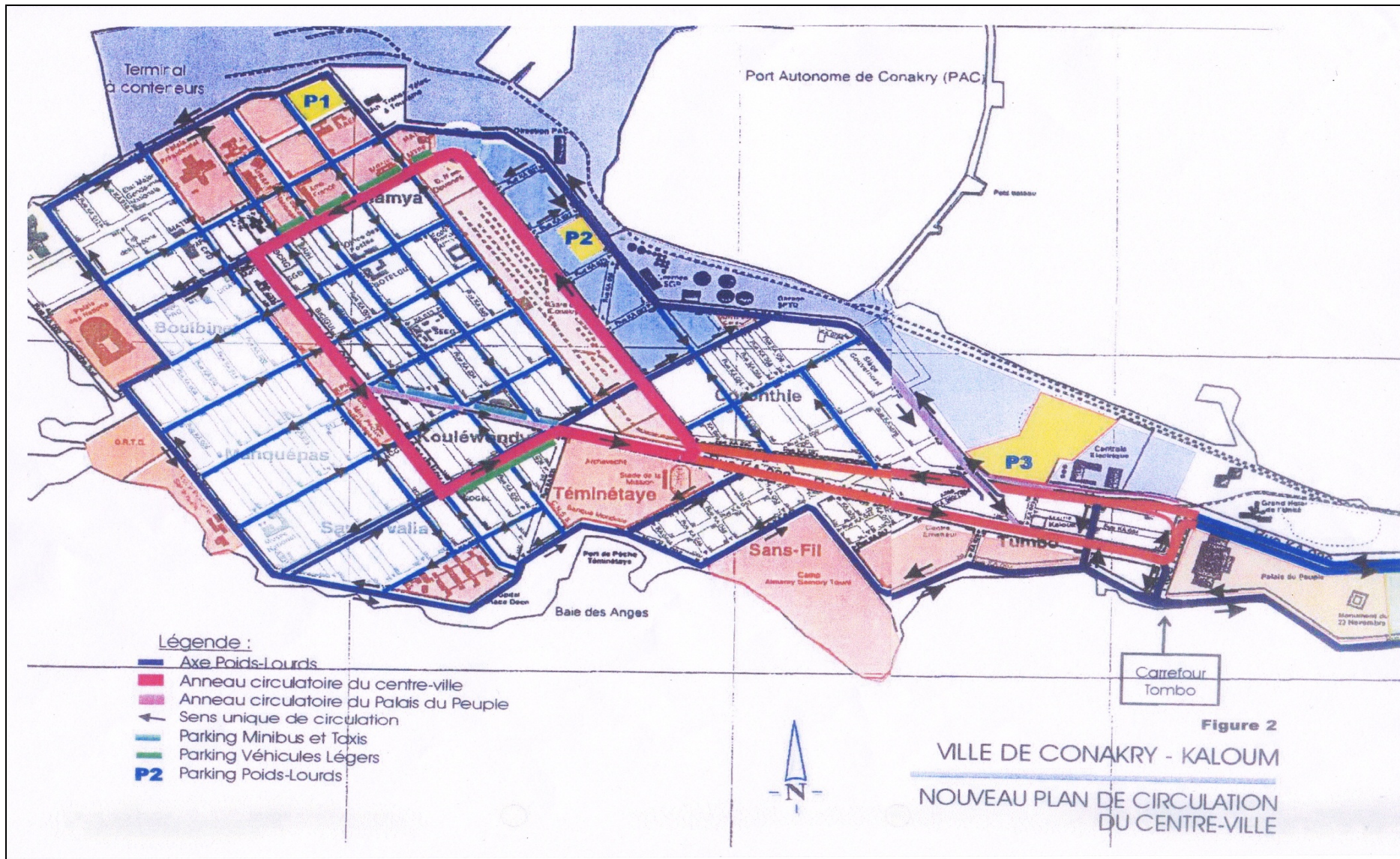
Carte 1 : Carte administrative et réseau routier



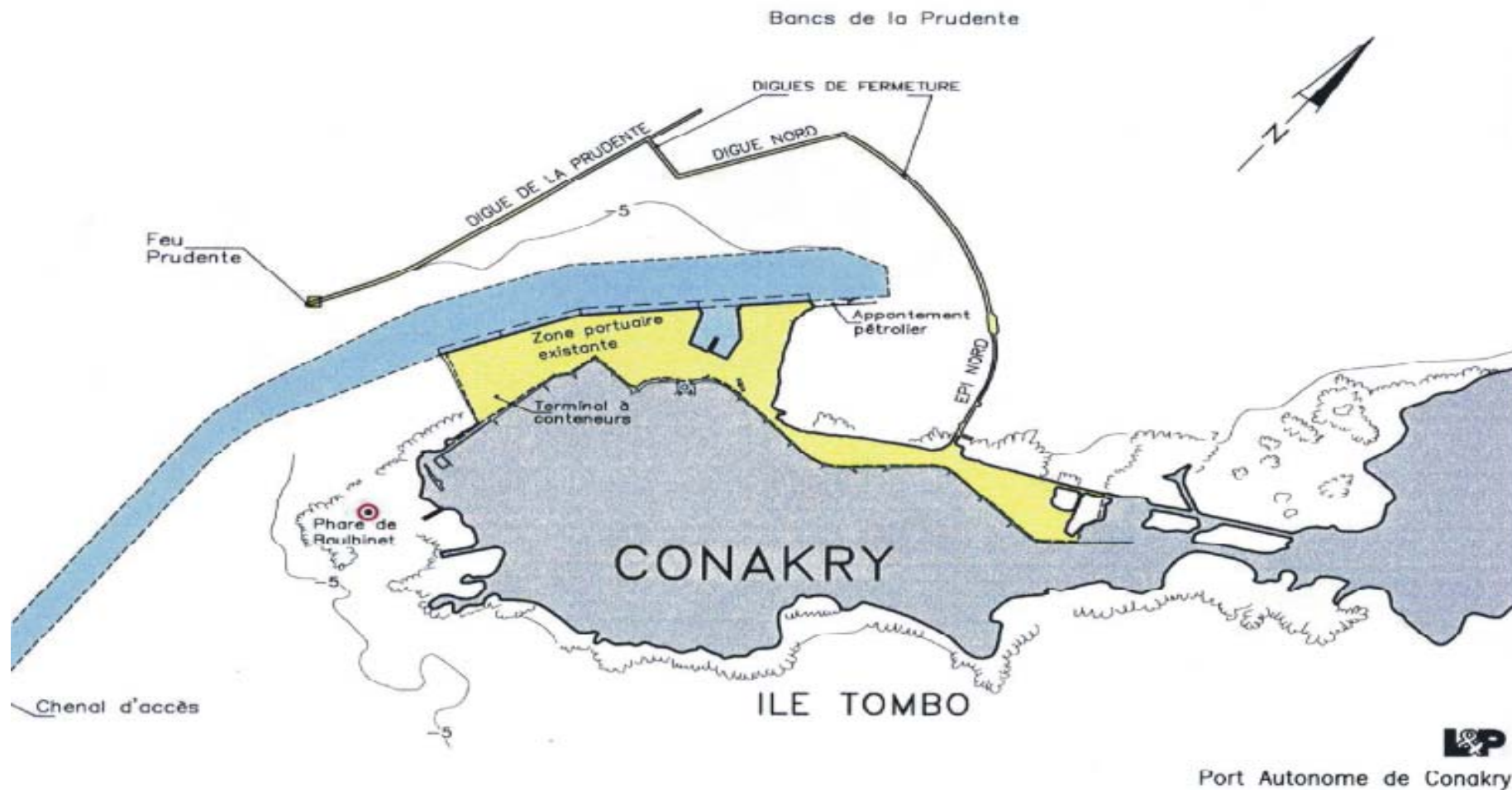
Carte 2 : Schéma de voirie principale de Conakry



Carte 3 : Projet plan de circulation Conakry Centre



Carte 4 : Port de Conakry



Carte 5 : Port de Conakry

