



INFRASTRUCTURES INTERURBAINES



Invest in
Guinea



République de Guinée

Sommaire

Infrastructures interurbaines

Introduction	4
Etat des lieux du secteur	4
Transport routier	5
Transport ferroviaire	5
Transport maritime	6
Transport aérien	6
Télécommunications	6
Opportunités et défis	7
Transport routier	7
Transport ferroviaire	8
Transport maritime	8
Transport Aérien	9
Télécommunications	9
Sélection des projets	10
Récapitulatif et besoins en financement	14

Construction de l'autoroute 2x2 voies Conakry-Mamou – PPP

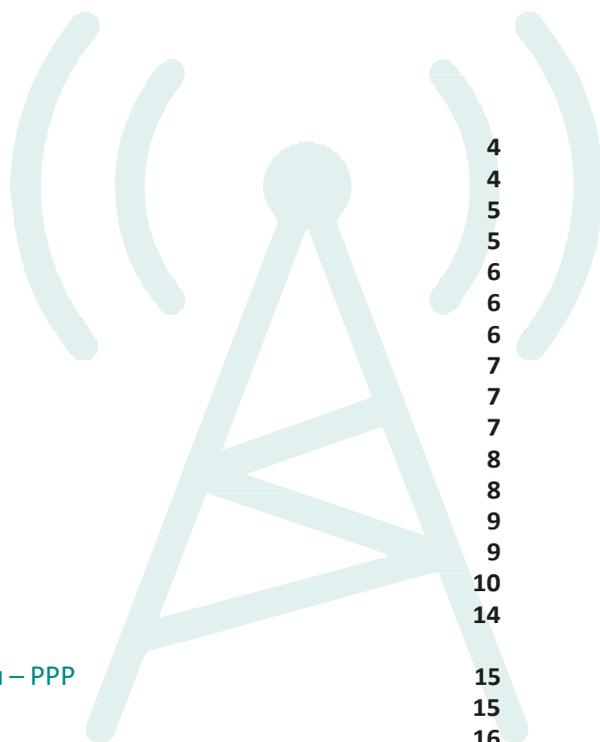
Contexte du secteur	15
Enjeux et perspectives	15
Pertinence du projet	16
Transport routier	16
Justification / demande	16
Cadre légal et institutionnel	16
Synergies	16
Impacts	17
Exécution du projet	17
Montage financier	17
Risques et mitigations	17
Contacts	17

Réhabilitation de routes nationales prioritaires – Bailleurs

Contexte du secteur	18
Enjeux et perspectives	18
Pertinence du projet	18
Transport routier	19
Justification / demande	19
Cadre légal et institutionnel	20
Synergies	20
Impacts	20
Montage du projet	20
Exécution du projet	20
Montage financier	20
Risques et mitigations	20
Contacts	20

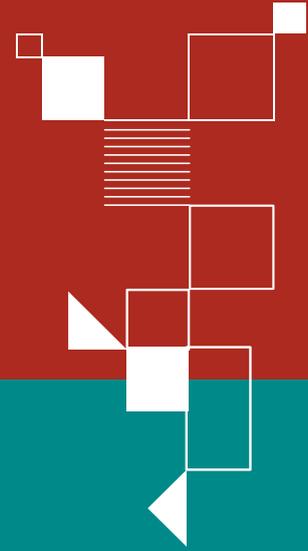
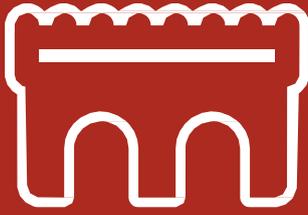
Mise en place d'une gare routière à Conakry – PPP

Contexte du secteur	21
Pertinence du projet	21
Transport routier	22
Justification / demande	22
Cadre légal et institutionnel	22
Synergies	23
Impacts	23
Montage du projet	23
Exécution du projet	23
Montage financier	23
Risques et mitigations	23
Contacts	23



Réhabilitation du chemin de fer entre le PK40 et le Mali – Bailleurs	24
Contexte du secteur	24
Enjeux et perspectives	24
Pertinence du projet	25
Transports ferroviaires	25
Justification / demande	25
Cadre légal et institutionnel	25
Synergies	25
Impacts	25
Montage du projet	26
Exécution du projet	26
Montage financier	26
Risques et mitigations	26
Contacts	26
Aménagement zone Est du Port de Conakry – PPP	27
Contexte du secteur	27
Enjeux et perspectives	28
Pertinence du projet	28
Transports maritimes	28
Justification / demande	28
Cadre légal et institutionnel	28
Synergies	28
Impacts	29
Montage du projet	29
Exécution du projet	29
Montage financier	29
Risques et mitigations	29
Contacts	29
Elargissement et approfondissement du chenal d'entrée au Port de Conakry – Privé	30
Contexte du secteur	30
Enjeux et perspectives	31
Pertinence du projet	31
Transports maritimes	31
Justification / demande	31
Cadre légal et institutionnel	32
Synergies	32
Impacts	32
Montage du projet	32
Exécution du projet	32
Montage financier	32
Risques et mitigations	32
Contacts	32
Aménagement du Port à sec de Kagbelen – PPP	33
Contexte du secteur	33
Enjeux et perspectives	33
Pertinence du projet	34
Transports maritimes	34
Justification / demande	34
Cadre légal et institutionnel	34
Synergies	34
Impacts	34
Montage du projet	35
Exécution du projet	35
Montage financier	35
Risques et mitigations	35
Contacts	35
Création d'une compagnie aérienne de droit guinéen – Délégation service public	36
Contexte du secteur	36
Pertinence du projet	37

Transports aériens	37
Justification / demande	37
Cadre légal et institutionnel	37
Synergies	37
Impacts	37
Montage du projet	38
Exécution du projet	38
Montage financier	38
Risques et mitigations	38
Contacts	38
Redynamisation et exploitation de 3 aéroports secondaires – PPP	39
Contexte de secteur	39
Enjeux et perspectives	40
Pertinence du projet	40
Transports aériens	40
Justification / demande	40
Cadre légal et institutionnel	41
Synergies	41
Impacts	41
Montage du projet	41
Exécution du projet	41
Montage financier	41
Risques et mitigations	41
Contacts	41
Exploitation de la société de gestion du backbone – PPP	42
Contexte du secteur	42
Enjeux et perspectives	42
Pertinence du projet	43
Télécommunications	43
Justification / demande	43
Cadre légal et institutionnel	43
Synergies	43
Impacts	44
Montage du projet	44
Exécution du projet	44
Montage financier	44
Risques et mitigations	44
Contacts	44
Réhabilitation de la société nationale de télécom – PPP	45
Contexte du secteur	45
Pertinence du projet	46
Télécommunications	46
Justification / demande	46
Cadre légal et institutionnel	46
Synergies	46
Impacts	46
Montage du projet	46
Exécution du projet	46
Montage financier	46
Risques et mitigations	46
Contacts	46



Infrastructures interurbaines

Introduction

RÉSUMÉ SECTORIEL

INFORMATIONS SUR LE SECTEUR:

25 à 50%
Pertes post-récolte
Par manque de moyens
d'acheminement des
marchandises aux
marchés

38%
Hausse des
revenus du
secteur télécom
en 2012

+30%
Hausse du trafic
aérien depuis 2009

Taux de
pénétration de
la téléphonie
mobile

+300%
Hausse du tonnage
de marchandises au
PAC depuis 2003

46%

REPUBLIQUE DE GUINEE

INFRASTRUCTURES INTER-URBAINES



OBJECTIFS DU SECTEUR:

- Disposer d'un système national de transport étoffé et performant qui va:
- 1 Satisfaire les besoins en transport au moindre coût pour les populations et le secteur privé
 - 2 Faciliter les échanges intérieurs et extérieurs (notamment avec les pays voisins)
 - 3 Soutenir le développement de pôles et corridors économiques
 - 4 Minimiser les nuisances socio-environnementales stratégiques

STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT:



Les infrastructures interurbaines comprennent l'ensemble des aménagements permettant l'interconnexion des grands pôles entre eux, que cela soit en termes de transports (aérien, maritime, routier, ferroviaire) ou de télécommunications. A l'inverse les infrastructures intra-urbaines, traitées séparément, comprennent les aménagements participant au développement spécifique d'une ville ou d'un pôle d'activités.

Les travaux de planification et diverses stratégies développées par les autorités et leurs partenaires sont de très bonne qualité, citons par exemple :

- Le Plan National des Transports (2002),
- Le programme sectoriel routier (2005),
- La Politique et Stratégie Nationales de Développement des Technologies de l'Information et de la Communication (2010),
- L'étude diagnostique des transports en République de Guinée et préparation d'un document de politique et de stratégie sectorielle (2012),
- Le Programme d'Investissement Public du Ministère du Plan 2013-2015,
- Le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP 2013-2015) qui englobe toutes les dimensions économiques et sociales du pays, dont le Transport et les Télécommunications.

L'exécution de ces plans d'action est cependant partielle ; elle enregistre souvent des retards importants. Ceci est notamment lié à un manque de moyens et aux difficultés à prioriser les investissements face à la multitude d'opportunités économiques et au grand nombre de défis sociaux que rencontre le pays. L'approche désormais retenue est de présenter des infrastructures qui maximiseraient les synergies avec les pôles compétitifs identifiés dans chaque secteur. La sélection des projets a ainsi été pensée de

manière intégrée au développement des filières économiques majeures du pays ; elle a également été prévue pour accompagner harmonieusement les dynamiques démographiques et sociales qui naîtront ensuite de ce développement.

Si le programme préconisé peut être mené à bien, il permettra l'exploitation des ressources guinéennes dans des conditions optimales, réduira fortement les pertes de production généralement constatées et permettra de désengorger les concentrations urbaines surpeuplées. Fortement gages de compétitivité et d'attrait pour les investisseurs des secteurs miniers et agricoles notamment, il est important que ces infrastructures coïncident avec les projets économiques phares afin d'en assurer la rentabilité et l'entretien dans un effet mutuellement bénéfique.

Il convient aussi de tenir en compte des infrastructures développées en parallèle par les programmes miniers pour en planifier à terme l'intégration au réseau national. Cela répond tant à la volonté d'assurer la transition post-mine que d'éviter de doubler les efforts. Enfin, il sera aussi question de prendre en compte les projets agricoles clés, afin d'optimiser l'accès au marché des producteurs, réduire les pertes de récolte et ralentir l'exode rurale en désenclavant des régions à fort potentiel.

Etat des lieux du secteur

Transport routier

Sur un total de 43 348 kms de route, seuls 30% sont bitumés, conférant à la Guinée un des ratios les plus faibles de l'Afrique de l'Ouest. Au sein du réseau, on ne compte également que 7 625 kilomètres de routes nationales pour 16 000 kilomètres de routes préfectorales et 19 000 kilomètres de routes communautaires, des chiffres qui paraissent bien insuffisants par rapport aux ambitions du pays et à l'intensification des échanges à venir.

De plus, en 2014, 54% des routes nationales revêtues était catégorisé comme mauvais. Les routes n'ont en effet pas été entretenues pendant une vingtaine d'années, ce qui explique leur dégradation avancée. La forte pluviométrie générale ainsi que les surcharges régulièrement constatées sur les camions de transport aggravent le phénomène. Ces dernières ne sauraient d'ailleurs être endiguées en l'absence d'application de la réglementation (aires de pesée par exemple). Le coût de réhabilitation de l'ensemble des routes bitumées et en terre avoisinerait ainsi les 1,2 milliards d'euros.

Conséquences de cette situation, certaines zones restent fortement enclavées, d'autres le redeviennent, en particulier des régions à fort potentiel agricole. La production rencontre ainsi de grandes difficultés à accéder aux marchés, ce qui grève les chaînes de valeur commerciales et la circulation des populations. Pire, le manque de transport routier a réduit

l'activité du secteur formel de manière conséquente, démontrant l'urgence de construire des routes reliant les axes stratégiques.

Plus localement, l'absence de gare routière et la situation géographique particulière de Conakry, située à la pointe d'une presque île déjà encombrée, engendrent d'important délais et embouteillages pour y accéder et en sortir. La planification des futures infrastructures doit le prendre en compte et autant que possible faciliter son désengorgement.

Enfin, le parc de véhicules de transport en commun et routier s'avère vétuste. Une étude de faisabilité est envisagée par le Ministère des Transports pour déterminer les options de financement de son renouvellement, et de réorganisation plus générale du secteur.

Transport ferroviaire

3 lignes ferroviaires sont exploitées par des compagnies minières (Conakry-Fria, Kamsar-Sangarédi, Conakry-Débélé (Kindia), pour une longueur totale de 390 kilomètres)¹. Ces lignes ont été construites par des compagnies minières puis rétrocédées à l'issue de la période de concession. Elles continuent de bénéficier d'un droit de préemption tant que la mine est active mais paient désormais une rente d'utilisation.

Le pays comptait également un axe majeur reliant Conakry à Kankan construite pendant les années 1900 à 1914 à voie unique, qui s'étendait sur 662 kilomètres et dont l'exploitation a cessé en 1995 en raison de la vétusté prononcée des infrastructures et du matériel roulant. Ce corridor apparaissait pourtant très prometteur pour les échanges avec les pays alentours, dont les régions enclavées cherchant un accès privilégié à un port régional d'envergure, mais l'écartement métrique utilisé alors n'en faisait plus l'outil adapté pour accompagner les perspectives commerciales du pays. En ajoutant à cela la détérioration avancée du matériel c'est une réhabilitation complète qui s'impose, en utilisant l'écartement de 1,435 mètre, qui permettrait le transport de plus lourdes charges.

Transport maritime

Avec 90% du commerce extérieur réalisé par voie maritime, ce secteur est incontournable en Guinée. Si le port de Conakry concentre l'essentiel du transit de marchandises, des projets de ports minéraliers pourraient alléger à terme son engorgement (dont le port de Kamsar déjà en activité) et le voir se consacrer aux activités non minières et au transit des marchandises des pays enclavés. On y recensait en 2014 7 810 793 tonnes de marchandises pour 948 navires qui y transitent par an. Sur une décennie, si le nombre de navire est resté relativement inchangé dû à ses capacités limitées, le tonnage a été multiplié par 32.

Le Port Autonome de Conakry, s'il dispose de capacités de stockage adéquates pour l'instant en tenant compte des projets de port à sec qui doit être aménagé au PK40 et relié par voie ferrée, pourrait rapidement devenir insuffisant avec la croissance des échanges commerciaux et l'importation de marchandises pour alimenter les grands projets d'infrastructure à venir. Ses capacités d'accostage en particulier retiennent l'attention des autorités.

Deux projets miniers ont également prévu de se doter de ports en eau profonde. Ceux-ci seraient construits à Matakang, au Sud de Conakry ainsi qu'entre Boffa et Kamsar. Le transport fluvial fait face à un déficit de précipitation, ayant réduit son tirant d'eau, et à l'ensablement de son lit. Faute de maintenance, la navigabilité n'est assurée que sur certaines sections.

Transport aérien

Le territoire guinéen est bien desservi par le réseau aéroportuaire. On dénombre 1 aéroport international à Conakry-Gbéssia, récent et fonctionnel; 3 aéroports régionaux au cœur de départements concentrant les plus fortes dynamiques démographiques et potentialités économiques : Kankan, Labé et N'Zérékoré (pistes en latérite mais entretien régulier) ; 7 aéroports secondaires à Boké, Faranah, Fria, Kissidougou, Macenta, Sambailo et Siguri ainsi que 5 aérodromes construits et exploités par des sociétés minières.

Si l'aéroport de Conakry ne dispose pas de réserve foncière, il n'a pas encore atteint son point de saturation. Ayant recensé environ 316 000 passagers lors du précédent exercice, sa capacité totale est de 1 100 000 passagers/an. Avec un taux de croissance du trafic aérien de +16,8 % en 2015, le potentiel serait d'autant plus important une fois les activités minières tournant à plein que les autorités songent déjà à concevoir un second aéroport international à Mafèrinya, à 70 kilomètres de Conakry et proche de la Sierra Leone et des sites de desserte minière dont les ports en eau profonde.

Air Guinée, autrefois une des compagnies nationales les plus vieilles d'Afrique Sub-saharienne, a été victime d'une opération peu fructueuse. Privatisée en 2002 à un opérateur qui ne présentait pas toutes les garanties de compétence dans le secteur du transport aérien, elle ferma moins de deux ans plus tard. Les équipements ont été liquidés mais le personnel serait en grande



¹ Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée (SNCFG), Novembre 2015

² Source: Traffic Marchandises et Navires – Données PAC - 2015

majorité toujours en activité dans la sous-région (y compris commandants de bord et instructeurs). La cessation des activités de la société nationale a contraint les aéroports régionaux et secondaires à ne plus recevoir de passagers, ils accueillent néanmoins toujours les services de navigation aérienne qui en assurent la gestion et l'entretien actuellement.

Télécommunications

Le secteur des télécommunications est entièrement ouvert à la concurrence et est régulé par l'ARPT depuis 2005. Le parc d'abonnés est de 9 401 000 utilisateurs en 2014 répartis entre 4 opérateurs : Areeba/MTN, Intercel, Orange et Cellcom. Le nombre d'abonnés croît avec constance et a bondi de +24,74%% entre 2013 et 2014, pour un taux de pénétration de la téléphonie mobile atteignant 88,45 % de la population en 2014 (+39,07 points par rapport à 2011).³

10 fournisseurs d'accès internet complètent ce panorama, pour un parc évalué à 1 809 000 utilisateurs en 2014 (68 000 en 2011 soit 2560% de croissance). Les investissements dans le secteur ont culminé à 2 226 233 825 620 Francs Guinéens en 2012 pour des revenus globaux estimés à 1 629 milliards de Francs Guinéens, en augmentation de 38.5% par rapport à 2011.

La société nationale, Sotelgui, qui n'opère plus depuis 2011 comptait 16% de part de marché à l'époque. Un plan social est en cours pour en favoriser la reprise. L'entreprise bénéficie de plus d'un prêt concessionnel de 50 millions de dollars auprès d'Exim Banque qui arrive à maturité. Un consultant effectuera prochainement un audit technique avant de procéder à l'achat de matériels neufs et adéquats auprès de Huawei. La Guinée a ratifié les actes de la CEDEAO qui ont été transposés dans la législation nationale. Pour atteindre cet objectif, le Ministère des postes et télécommunications a mis en place, début 2011, un comité technique national qui a travaillé selon les Directives des Actes Additionnels de la CEDEAO et préparé un projet d'une « Nouvelle Loi portant Réglementation générale des télécommunications en République de Guinée ». Suite à la validation de ce projet de Loi selon les étapes et le processus prescrit par la CEDEAO, il a été transmis à l'Assemblée Nationale au mois d'Avril 2014, et a été ratifié suivant référence :

LOI N°2015/018/2015 du 13 Août 2015, RELATIVE AUX TELECOMMUNICATIONS ET AUX TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION EN REPUBLIQUE DE GUINEE. La Guinée est également membre de l'Union Internationale des Télécommunications, et souscrit à ses recommandations. Le pays est raccordé au câble sous-marin ACE et les travaux de diffusion sur le territoire national (Projet de backbone national) ont été lancés le 25 juillet 2015 à Dubréka sous la présidence du Chef de l'État. Ce projet est pris en charge par Huawei et le gouvernement guinéen à hauteur de 238 millions de dollars US.

D'autres projets d'ambition dans le secteur sont évoqués et concernent la création d'un point d'échange internet, un service universel de connectivité, la connexion à un second câble sous-marin ou encore la mise en place d'un parc technologique à proximité du terminal.

³ Etat des lieux du marché de la téléphonie et d'Internet en Guinée – MPTNTI – Août 2015

Opportunités et défis

Transport routier

Les routes constituent l'outil le plus flexible et simple pour désenclaver les régions agricoles de Guinée et connecter le pays avec certains de ses voisins, le Libéria et la Côte d'Ivoire notamment. Grâce à l'excellent travail d'état des lieux accompli par le Ministère d'Etat chargé de Travaux Publics et des Transports et la Commission de l'Union Européenne, l'ensemble des chantiers permettant au pays de retrouver une situation acceptable est balisé sur la totalité du territoire et dans une approche d'intégration de tous les pôles économiques et de population. En revanche, compte tenu de l'immensité du travail, nous avons choisi de ne retenir ici qu'une minorité d'axes qui nous semblaient prioritaires. Les travaux complets disponibles auprès du Ministère d'Etat en charge des Transports, le Ministère des Travaux Publics, le Ministère de la ville et de l'aménagement du territoire pourront guider les investisseurs désireux de cibler une intervention plus large ou des régions plus précises.

Opportunités

- Liaison Conakry-Mamou : L'axe Conakry/Mamou nous semblait en particulier vital pour fluidifier l'important trafic arrivant et sortant de la capitale enclavée. Mamou constituant un carrefour vers les axes desservant ensuite le pays, l'idée d'une autoroute entre ces deux villes paraît légitime et rentable. Mamou représente aussi le point de convergence des productions de pommes de terre, d'oignons et de riz de la région du Fouta, une zone stratégique donc, pour le désenclavement des régions agricoles.
- Connexion des pôles de compétitivité par la construction de diverses routes secondaires : En cartographiant les principaux pôles agricoles et miniers de la Guinée et en superposant diverses routes secondaires potentielles, plusieurs axes représentent de grandes possibilités de désenclavement, d'accès à de nouveaux marchés et de transport humain. Il s'agit essentiellement de la liaison entre Conakry et Kankan, puis de la N3 entre Conakry et la Guinée Bissau, de l'axe Mamou/Tambacounda (N5), du corridor Kankan/Guéckédou et d'une liaison Kankan/Bamako.
- Création d'une gare routière : En l'absence d'aire d'embarquement des passagers, la desserte de Conakry est anarchique et peu efficiente. La construction d'une gare routière intensifierait l'attrait des sociétés de transport pour la desserte, permettrait un meilleur contrôle des véhicules, assurerait une meilleure qualité de service et permettrait l'implantation de petits commerces formels en son sein (presse, tabac, restaurant). La chaîne d'approvisionnement de produits agricoles y gagnerait en organisation et l'implantation de la gare dans une zone stratégique contribuerait à

réduire significativement les embouteillages dont souffre la ville (interconnexion possible avec le train à l'entrée de la ville, etc.).

Défis

Un fond d'entretien routier en sous-capacité: Il est bon de noter l'existence d'un Fonds d'Entretien Routier de 2ème génération financé par une redevance sur le carburant (RER : Redevance d'Entretien Routier de 250 Francs Guinéens perçue sur chaque litre de gasoil et d'essence, Décret 114/PRG/SGG/00 portant sur la création, l'organisation et le fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier de Guinée du 24 novembre 2000). Cependant, le Fonds ne dispose pas de crédits suffisants pour accomplir convenablement sa mission à l'heure actuelle, étant victime du surcoût lié à la dégradation avancée de certains tronçons ; mais à terme sa présence assurerait la durabilité et préservation des ouvrages réalisés.

Un cadre réglementaire à renforcer: La mise en œuvre d'un règlement et de normes assurant l'utilisation optimale du réseau routier (notamment contrôle des charges de transport), sera également un déterminant important pour l'avenir du secteur.

Prise en compte des aléas climatiques: Compte tenu du relief accidenté de la Guinée, de sa forte pluviométrie et de sa dense hydrographie, l'entretien routier se fait difficile. Une politique d'augmentation des revenus du FER a néanmoins été instaurée et devrait faciliter le processus d'entretien. Alternativement, le gouvernement est ouvert à confier l'entretien des routes à une compagnie privée.

Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire représente une opportunité réelle de constituer un corridor stratégique du transport de passagers et de marchandises vers le Mali en prenant soin de connecter au passage des régions clés et villes dont l'importance est grandissante.

Opportunités

- Conquérir le marché sous régional : Bamako, et par ce biais les autres villes maliennes, nigériennes ou encore burkinabé, cherchent une solution économique et rapide d'accès à la mer. Conakry est un des ports les plus proches de la capitale malienne et une liaison ferroviaire aurait l'avantage de présenter les tarifs d'import/ export les plus compétitifs par rapport aux autres voies de communication de même que les moyens le plus rapide et le moins polluant. La construction imminente de la liaison Conakry/PK40 (emplacement situé à 40 kms à l'entrée de Conakry où se trouve le port à sec et à proximité de zones industrielles) renforce la pertinence de prolonger le trajet jusqu'à Kankan d'où des liaisons vers Bamako ou Sikasso pourraient être étudiées.
- Entretien par le privé : Si la question de l'entretien des installations n'est pas encore tranchée, il existe une opportunité de sous-traitance à des sociétés privées, l'idée de régie publique n'étant pas la solution préférée à l'heure actuelle.
- Création d'un réseau national homogène : A terme, certaines parties du tracé, de même que les voies ferroviaires d'autres projets miniers permettront de relier le Sud-Est et même le Nord du pays au sein du réseau national, ces infrastructures devant être cédées à l'Etat à l'issue de la période de concession de 25 ans (avec droit de préemption cependant).

Défis

- Programmation sous régionale: Il est impératif d'intégrer le projet au sein d'une dynamique sous régionale pour assurer l'interconnexion des axes entre les pays.
- Possibilité de synergies limitées: Il est à regretter que la liaison du projet du Simandou n'offre pas davantage de synergies ; mais la volonté de limiter l'impact néfaste du transport de minerai sur les populations a dicté d'éviter le passage par les centres urbains.
- Un relief délicat : En dehors des coûts très importants d'un tel projet, les zones de montagnes et fluviales constituent un potentiel problème technique et surcoût pour la construction de chemin de fer.
- Maitrise foncière à anticiper: Des problèmes fonciers pourraient survenir par endroit mais si le tracé emprunte l'ancienne liaison, cet inconvénient se trouvera minimisé.

Transport maritime

Compte tenu de l'importance des richesses nationales, encore sous-exploitées mais dont des projets miniers d'envergure assureront à court terme le dynamisme, et étant donné l'opportunité d'utiliser l'axe transguinéen pour désenclaver les pays d'Afrique de l'Ouest n'ayant pas accès à la mer, le transport maritime va continuer de voir sa demande croître. Il est ainsi primordial d'assurer aux ports guinéens un avantage compétitif durable sur les pays limitrophes et un niveau de service permettant de faire face durablement aux demandes des pays et projets de la sous-région. Si les consortiums miniers se dotent d'infrastructures propres pour l'export du minerai, seul le Port de Conakry semble aujourd'hui à même d'affronter l'afflux de matériaux de construction pour la réalisation de ces infrastructures et l'essor des échanges des pays enclavés.



Opportunités

- Désengorger le Port principal: L'engorgement du PAC est en voie d'être résolu avec l'aménagement d'un port à sec à l'entrée de la ville, dont la liaison sera assurée par voie ferrée, ainsi que l'extension du terminal à conteneurs.
- Faciliter les échanges au sein de la capitale: Des projets spécifiques pour permettre la fluidité des échanges au sein de Conakry, et dont la problématique rejoint celle du port, sont présentés dans le chapitre « infrastructures intra urbaines ».
- Anticiper la forte demande à venir : Le Port Autonome de Conakry a accru sa capacité d'accostage des bateaux avec l'inauguration en 2014 du 12^{ème} poste à quai (terminal) de 13 m de profondeur. Pour augmenter de manière efficiente les capacités d'échanges maritimes, l'agrandissement du chenal d'entrée (permettant l'accès aux 2 sites du port) et la construction d'un port à sec relié au Port Autonome de Conakry par voie ferrée figurent parmi les priorités.

Transport Aérien

Bien que l'expérience de privatisation d'Air Guinée se soit soldée par un échec, il y a fort à parier qu'avec une gestion professionnelle, la relance de la compagnie nationale sera lucrative. La Guinée est actuellement desservie par 6 compagnies aériennes dont 2 européennes (Air France, Brussels Airlines) et 4 Africaines (Royal Air Maroc, Air Côte d'Ivoire, Asky et Air Mauritanie). L'essor du secteur minier renforce l'attrait « démographique » et touristique que constitue la Guinée en termes de transport aérien.

Opportunités

- Relancer la compagnie nationale : Une compagnie nationale assurerait un trafic régulier vers les régions. Le réseau d'aéroport actuel, en plus des synergies qu'il offre avec les projets miniers, du fait du caractère pour le moins accidenté du terrain, pourrait être dynamisé par le trafic de voisinage avec les 6 pays limitrophes de Guinée.
- Redynamiser les aéroports régionaux : Si des investissements de réhabilitation des installations s'avéreront nécessaires (rénovation des bâtiments, de la voirie, des réseaux de communication et électriques, des clôtures et acquisition des équipements de contrôle et de

Défis

- Emplacement du port sur une presqu'île: Le PAC est implanté en un lieu discutable compte tenu du niveau d'activité qu'il est amené à accompagner. La circulation des camions a dû être aménagée pour réduire la circulation en période de pointe. Des aménagements importants doivent être effectués (liaison ferroviaire, nouveaux axes spécifiques au port...) pour assurer une meilleure fluidité et en optimiser l'utilisation.
- Possibilité de nouveau port: Les autorités réfléchissent à la sécurisation foncière d'un terrain pouvant accueillir à long terme un nouveau port, dans un environnement géographique plus adapté qu'une presqu'île, ou à la reconversion d'un port minier à des activités plus diversifiées. Quand bien même, le port de Conakry restera incontournable pour de très nombreuses années encore, cette idée n'étant que peu consensuelle et avancée.

gestion de vols), les équipements restent entretenus malgré l'absence de trafic, par les services de contrôle aérien qui occupent les sites des aéroports régionaux (et les gèrent actuellement).

Défis

- Manque de données: L'absence de statistiques récentes rend les projections financières difficiles à réaliser.
- Projets fortement corrélés: La redynamisation des aéroports régionaux (leur mise à niveau et exploitation), ne prend tout son sens qu'en parallèle du lancement d'une compagnie nationale, les deux projets étant étroitement corrélés.

Télécommunications

Avec un taux de pénétration de 88,45 % de la téléphonie mobile, une couverture réseau de 100 % du territoire national, un nombre d'utilisateurs d'internet en croissance, des infrastructures en construction et des revenus en hausse, le secteur des télécommunications représente un atout majeur pour l'investissement privé⁴.

⁴ Mesures en cours de mise en œuvre pour améliorer l'accès à la téléphonie et à l'internet dans le pays – MPTNTI – Août 2015

Opportunités

- Une compagnie nationale en recherche de partenariat: Pouvant compter sur un marché en forte croissance, il est à déplorer que la société nationale n'ait pas su profiter pleinement de ce dynamisme. Pourtant privatisée avec succès entre 1995 et 2005 à une société malaisienne, il n'aura pas fallu beaucoup de temps après sa rétrocession pour que de mauvaises pratiques managériales la conduisent à la cessation de paiement. Comptant 1600 employés alors qu'un plan social est en cours, l'Etat paie les salaires depuis 2011, date à laquelle les activités ont cessé. La relance de cette compagnie est ainsi devenue une priorité pour le Gouvernement, justifiée par l'état florissant du secteur et la bonne santé de l'entreprise à l'époque où elle était privatisée. La société bénéficie d'un prêt concessionnel de 50 millions de dollars auprès d'Exim Bank pour la modernisation des équipements.
- Exploitation du backbone: Pour ancrer le pays dans l'ère du numérique, de grandes avancées ont déjà eu lieu. Le raccordement au câble sous-marin ACE est désormais assuré. Un backbone d'une valeur de 240 millions est en passe d'être construit par Huawei. L'infrastructure prévoit néanmoins une contrepartie financière locale de l'ordre de 10% dont les autorités espèrent s'acquitter en concédant l'exploitation du réseau à une société privée

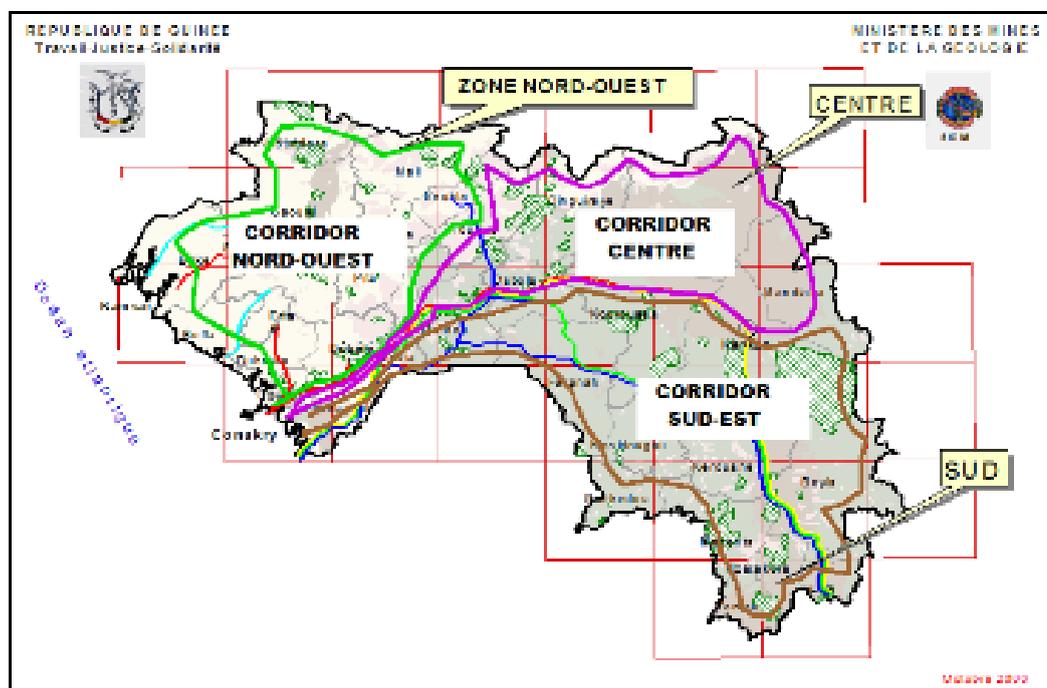
Défis

- Plan social de Sotelgui: Si les diverses études de valorisation et les modalités de cession du capital ne sont pas encore arrêtées, le renvoi d'une partie importante du personnel de la Sotelgui est à anticiper tant les effectifs sont importants. Cette partie du dossier qui devra être géré par les autorités elles-mêmes doit être gardé à l'esprit par tout investisseur tant le sujet est délicat socialement.

Sélection des projets

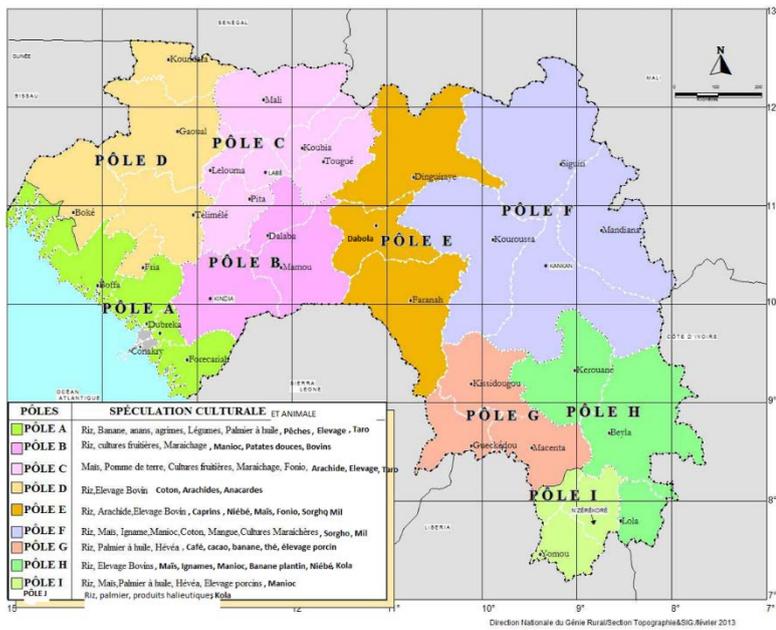
La sélection d'infrastructures interurbaines s'inscrit dans le cadre plus global de développement de pôles économiques et de corridors stratégiques. Parmi les diverses possibilités offertes aujourd'hui, une sélection a été nécessaire pour prioriser les projets s'inscrivant en soutien des secteurs en essor en Guinée, en particulier les mines et l'agriculture. Le maillage proposé a ainsi pour but d'accompagner les filières économiques d'avenir et les dynamiques sociales qu'elles vont engendrer en liant synergies et complémentarité :

CORRIDORS DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES MINIERES



Les infrastructures minières empruntent un corridor qui minimise l'impact social et environnemental pour les populations. Ainsi les trajets de chemin de fer évitent-ils les agglomérations du corridor vers le Mali.

Carte des pôles agricoles stratégiques

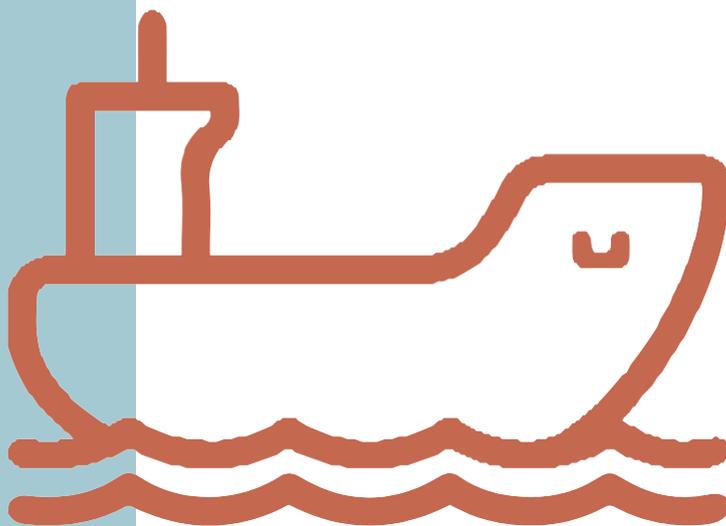


Corridors de circulation et dynamiques de population régionales



Données socio-économiques

-  Corridors actuels ou à venir
-  Mouvements de population à attendre
-  Foyers de population et pôles d'attractivité



En réponse, les projets sélectionnés sont les suivants :

Carte des projets retenus



Actions touchant les infrastructures suivantes:

-  Aéroport
-  Ports
-  Chemins de fer
-  Autoroute
-  Route

Les dynamiques économiques et sociales ont en effet fait ressortir l'importance stratégique de disposer d'un corridor reliant Conakry à Kankan, offrant des perspectives d'extension vers le Mali et le Sud du pays. Afin de ne pas encombrer cet axe d'intense demande, les transports routiers et ferroviaires sont envisagés conjointement. Une autoroute a également pour fonction de fluidifier le trafic entre Conakry et Mamou.

Des routes nationales à réhabiliter de manière prioritaire ont également été identifiées. L'idée directrice est de connecter le corridor Conakry/Kankan aux infrastructures minières (qui à terme rejoindront le réseau national), aux pays voisins (pour dynamiser le commerce transfrontalier) mais aussi aux régions agricoles les plus prometteuses (afin de relier la production aux marchés et améliorer les chaînes de valeur). Il s'agit notamment :

- De la route côtière (N3) qui améliorerait la liaison entre Conakry et la Guinée Bissau, permettant également d'évacuer les marchandises en provenance des deux lignes de chemin de fer minier du Nord-Ouest, et de rendre encore plus accessible le nouveau port en eau profonde de Boffa ;
- De l'axe Mamou/Tambacounda (N5), qui traverse de nombreuses régions agricoles, la ville de Labé et relierait aussi l'autre extrémité des chemins de fer du Nord-Ouest guinéen ;
- D'un axe Kankan/Guékédou, (N6 + N2) afin de renforcer la liaison avec le Libéria et connecter une région aux fortes

dynamiques démographiques, et potentiel agricole certain avec le chemin de fer du Simandou et le centre névralgique que représentera Kankan ;

- De la liaison Kankan/Bamako (N6), afin d'ouvrir la voie au commerce avec les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest cherchant une entrée maritime privilégiée pour leurs importations et exportations.

La réhabilitation d'aéroports régionaux (Labé, Nzérékoré et Kankan) et le lancement d'une compagnie aérienne de droit guinéen épauleront l'essor des échanges commerciaux ainsi que des flux de population. Une gare routière de dimension internationale et la densification du réseau de télécoms compléteront la liste des projets primordiaux pour exercer un impact immédiat sur les conditions de vie et le climat des affaires.

Synergies entre les projets retenus, les infrastructures minières prévues et les pôles agricoles:



Projets proposés

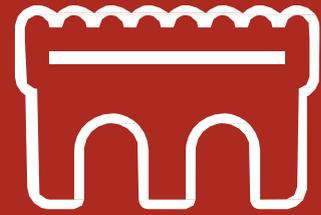
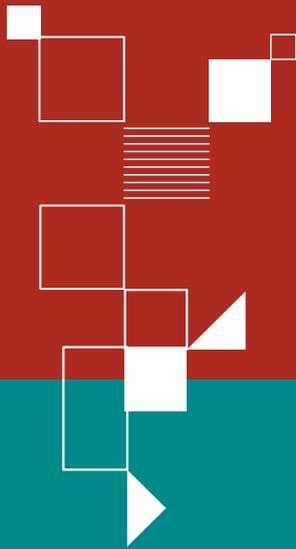
- | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Route |  Aéroport |  Chemins de fer |  Port (minier) |
|  Autoroute |  Port |  Chemin de fer minier |  Pôle agricole |



Récapitulatif et besoins en financement

nom du projet	Localité	Coût estimé	Type d'investissement	Etat d'avancement
Transport routier				
Autoroute à 2 voies (273 km)	Conakry-Mamou	€ 243 000 000	BOT	Proposition d'Études de faisabilité et travaux
Construction et réhabilitation de routes nationales prioritaires	National	Détails disponibles dans la fiche	Bailleurs	Documents techniques disponibles
Gare routière de Conakry	Conakry	-	BOT	Pas d'étude disponible
Transport ferroviaire				
Réhabilitation des chemins de fer PK40-frontière du Mali (8 tronçons)	National	Le coût du premier tronçon sur 40 km est de 300 000 000 \$	Public avec composants privés	Documents techniques disponibles
Transport maritime				
Extension Est du port de Conakry (62ha)	Conakry	€ 460 000 000	PPP	Documents techniques disponibles
Aménagement d'un port à sec	Kagbelen	-	PPP	Documents techniques disponibles
Transport aérien				
Lancement compagnie aérienne nationale	National	-	Délégation de service public	Pas d'étude disponible
Redynamisation et gestion de 3 aéroports secondaires	Labé, Kankan, N'Zérékoré	-	PPP	Pas d'étude disponible
Télécommunications				
Exploitation de la société de gestion du backbone	National	€ 35 000 000	PPP	Pas d'étude disponible
Réhabilitation de la compagnie nationale	National	-	PPP	Pas d'étude disponible





Construction de l'autoroute 2x2 voies Conakry-Mamou - PPP

Contexte du secteur

Sur un total de 43 348 kms de route, seuls 30% sont bitumés, conférant à la Guinée un des ratios les plus faibles de l'Afrique de l'Ouest. Au sein du réseau, on ne compte également que 7 625 kilomètres de routes nationales pour 16 000 kilomètres de routes préfectorales et 19 000 kilomètres de routes communautaires, des chiffres qui paraissent bien insuffisants par rapport aux ambitions du pays et à l'intensification des échanges à venir.⁵

De plus, en 2012, 54% des routes nationales étaient catégorisées comme mauvais. Les routes n'ont en effet pas été entretenues pendant une vingtaine d'années, ce qui explique leur dégradation avancée. La forte pluviométrie générale ainsi que les surcharges régulièrement constatées sur les camions de transport aggravent le phénomène.

Le réseau routier guinéen apparaît ainsi insuffisant, inadéquat et difficilement praticable. Et cette situation prévaut aussi bien pour les grands axes que des routes secondaires et la demande est de fait conséquente.

Même la capitale, pourtant centre névralgique du pays, est mal desservie, l'accès y est encombré et incompatible avec les délais et niveau de service que ses industries réclament. Plusieurs grands corridors ont pourtant été identifiés (axe côtier et axe vers le centre du pays via Mamou par exemple) mais rien n'a encore été fait pour améliorer ces liaisons vitales pour dynamiser le pays et améliorer son attractivité auprès du secteur privé.

⁵ Bureau d'Etudes, de Stratégie et de développement – Ministère des Travaux Publics, 2015

Enjeux et perspectives

Ville stratégique pour faciliter la liaison entre Conakry et de grandes zones agricoles, Mamou constitue également un carrefour vital pour l'ensemble du pays. Sa localisation en fait une porte de désenclavement pour des villes plus reculées et assurer l'écoulement d'une grande partie de la production agricole locale et donc bien entendu l'amélioration des chaînes de valeur du secteur. Elle est l'acheminement de nombreuses routes secondaires sillonnant toute la région alentour.

Mamou reste de même un passage nécessaire pour développer des corridors plus ambitieux entre des centres urbains au potentiel grandissant (des régions minières notamment) et même certains pays voisins – Mamou serait une des étapes clés d'un futur axe Conakry / Bamako.

Si un projet ferroviaire prévoit d'ores et déjà une liaison entre Conakry et Mamou (au sein d'un axe qui continuerait jusqu'à Kankan puis Bamako), la demande est telle qu'une

autoroute resterait plus que nécessaire pour acheminer d'un côté comme de l'autre les importantes cargaisons de matériel prévues pour la construction des infrastructures sur l'ensemble du pays, et les diverses productions dont la capitale manque. Les déplacements de population connaîtraient également une réelle plus-value par la réduction des temps de trajet et la plus faible détérioration des véhicules sur une route de qualité.

Pertinence du projet

L'axe Conakry/Mamou (273 kms) semble en particulier vital pour fluidifier l'important trafic arrivant et sortant de la capitale enclavée. Mamou constituant un carrefour vers les axes desservant ensuite le pays, l'idée d'une autoroute entre ces deux villes paraît légitime, rentable et nécessaire.

Mamou représente aussi le point de convergence des productions de pommes de terre, d'oignons et de riz de la région du Fouta, une zone stratégique donc, pour le désenclavement des produits agricoles. Le secteur des mines profiterait également de l'essor de cet axe, de même que l'importante population et les divers commerces qui verraient leurs conditions de vie et d'exercice grandement améliorées.

Transport routier

Justification / demande

- Mamou représente un axe stratégique pour fluidifier l'important trafic arrivant et sortant de la capitale enclavée.
- Le trafic du port de Conakry est en hausse, notamment avec le développement du transit malien. L'autoroute se situe justement sur le corridor reliant Conakry au Mali.
- Les activités économiques entre les deux villes sont souvent perturbées par le manque d'infrastructures interurbaines.
- Mamou est un carrefour pour l'écoulement des productions agricoles et le désenclavement du Fouta, l'axe permettrait aussi d'améliorer les temps de trajet pour les populations alentours et de nouvelles zones minières.

Cadre légal et institutionnel

- Plan National des Transports (PNT)
- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Schéma national d'aménagement du territoire
- Programme d'Investissement Public (PIP)
- Code Foncier

Synergies

- Complémentarité avec le développement des chaînes de valeur agricoles dans le Fouta (riz notamment).
- Facilitation du transport pour des régions minières secondaires.
- Politique de rehaussement progressif des revenus du FER (Fond d'Entretien Routier).
- Mise en œuvre du futur projet de réhabilitation de la voie ferrée Conakry-Kankan-Kérouané permettant l'interconnexion aux réseaux ferroviaires du Mali et du Burkina Faso.
- Existence d'un projet d'aménagement des gares routières des villes principales de la Guinée.
- Mise en place d'un programme de remplacement progressif de bacs fluviaux par des ponts.
- Projet d'actualisation des différents schémas directeurs.
- Projet d'écoles de transport régionales dans les principales villes du pays.



Impacts

- **Impact économique:** Désenclavement du secteur agricole grâce au transport de produits spécifiques à certaines régions. Rétablissement du niveau de mobilité requis pour la bonne fonction des activités économiques dans l'ensemble du pays. Réduction des coûts de transport des produits entre les villes, sans compter la réduction des délais d'acheminement
- **Impact social:** Elimination des points critiques sur des réseaux de routes nationales. Creation d'emplois, surtout indirects.
- Impact environnemental: Etudes environnementales à faire, les routes facilitant des modes de circulation polluants.

Montage du projet

Exécution du projet

- Délai de construction de 70 à 75 mois.
- Ressources humaines qualifiées disponibles
- Forte implication des bailleurs de fonds dans le secteur (notamment FED, BAD, FGD, BM, etc.)

Montage financier

- Désir de diversifier les sources de financement (commercialisation de la route), approche de partenariat public/privé, fortement souhaitée
- Proposition d'études de faisabilité et travaux disponibles auprès des autorités
- Coût estimé à 243 000 000 euros

Risques et mitigations

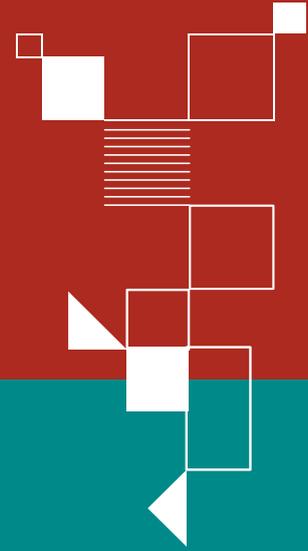
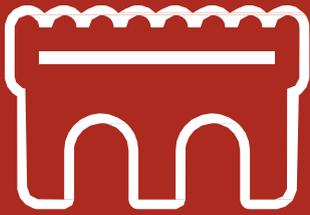
- Entretien important nécessaire du fait de la fréquentation des routes et de la forte pluviométrie, en particulier vers Conakry. Le fonds d'entretien routier est néanmoins opérationnel et devrait gagner en capacités financières.
- Le projet pourrait engendrer des problèmes fonciers relativement importants qui devraient être gérés avec prudence.
- Existence de projets de réhabilitation des axes Conakry/Kindia et Kindia/Mamou

Contacts

Dr. Malick Somparé
Directeur General du Bureau d'Etudes

malick20052006@yahoo.fr
+224 664 34 88 21
+224 621 16 31 30





Réhabilitation de routes nationales prioritaires - Bailleurs

Contexte du secteur

Au sein du réseau routier national guinéen, on ne compte que 7 625 kilomètres de routes nationales, 16 000 kilomètres de routes secondaires et 19 000 kilomètres de routes tertiaires, des chiffres qui paraissent bien insuffisants par rapport aux ambitions du pays et à l'intensification des échanges à venir. En 2014, 54% du réseau revêtu était catégorisé comme mauvais. Les routes n'ont en effet pas été entretenues pendant une vingtaine d'années, ce qui explique leur dégradation avancée.

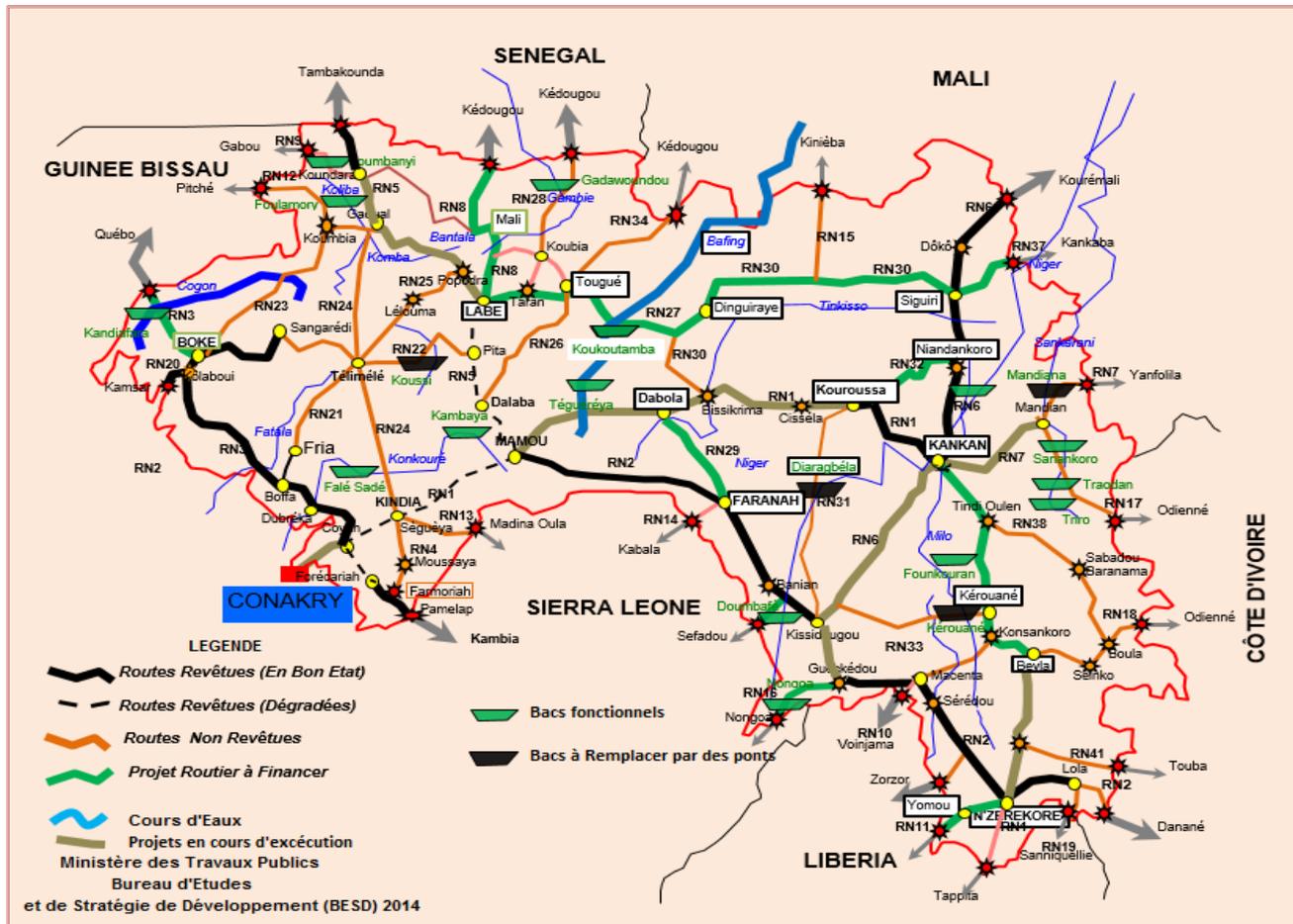
Enjeux et perspectives

A cause de l'absence ou de la vétusté des routes, certaines zones du pays restent fortement enclavées et d'autres le redeviennent, en particulier des régions à fort potentiel agricole. La production a ainsi des difficultés à accéder aux marchés, ce qui grève les chaînes de valeur commerciales et la circulation des populations. De plus, de grands projets miniers sont en cours de développement et pourront à terme être intégrés au réseau public national. L'interconnexion à ces infrastructures est donc essentielle en termes de planification.

Pertinence du projet

Parmi les diverses liaisons existantes, les axes suivants apparaissent prioritaires :

- Route côtière (N3) qui améliorerait la liaison entre Conakry et la Guinée Bissau, permettant également d'évacuer les marchandises en provenance des deux lignes de chemin de fer minier du Nord-Ouest, et de rendre encore plus accessible le nouveau port en eau profonde de Boffa ;
- Axe Mamou/Kédougou (Sénégal), qui traverse de nombreuses régions agricoles, la ville de Labé et relierait aussi l'autre extrémité des chemins de fer du Nord-Ouest guinéen ;
- Axe Kankan/Kérouané, afin de renforcer la liaison avec le Libéria et connecter une région aux fortes dynamiques démographiques, et potentiel agricole certain avec le chemin de fer du Simandou et le centre névralgique que représentera Kankan ;
- Liaison Kankan/Bamako (N6), afin d'ouvrir la voie au commerce avec les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest.



Transport routier

Justification / demande

- Le réseau de routes nationales est vétuste et perturbe l'activité économique. Les temps de transport sont longs et décourageants, du fait de l'état dégradé des routes. L'usure des véhicules est importante sur ces surfaces.
- Des zones étendues du territoire national, principalement dans le Nord et le Nord Est, sont encore enclavées.
- Les chaînes de valeur agricoles pâtissent du manque de transport, entre 25% et 50% des récoltes sont régulièrement perdus faute d'accéder à temps aux marchés.
- La réhabilitation de routes est l'occasion de prévoir et renforcer les contrôles de charge des camions, une des principales causes de détérioration des voies. L'augmentation du trafic routier donnera plus de moyens au Fonds d'Entretien, dont les recettes sont corrélées aux ventes de carburant.

Cadre légal et institutionnel

- Plan National des Transports (PNT)
- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Schéma national d'aménagement du territoire
- Programme d'Investissement Public (PIP)
- Code Foncier

Synergies

- Connexion avec des nombreux pôles agricoles, garantie de trafic et contribution essentielle au développement économique
- Intégration au sein du réseau des infrastructures minières qui seront à terme rétrocédées à l'Etat et connectées à l'ensemble des axes de circulation
- Projet de création d'une gare routière à Conakry pour intensifier le transport routier
- Volonté de liaison entre le Port de Conakry et les pays enclavés de la sous-région
- Politique de rehaussement progressif des revenus du FER (Fond d'Entretien Routier)
- Mise en place d'un programme de remplacement progressif de bacs fluviaux par des ponts
- Projet d'actualisation des différents schémas directeurs

Impacts

Impact économique : Amélioration des chaînes de valeur agricole. Rétablissement du niveau de mobilité requis pour la bonne fonction des activités économiques entre les différentes régions. Réduction des coûts de transport des produits entre les villes, sans compter la réduction des délais d'acheminement.

Impact social : Elimination des points critiques sur des réseaux de routes nationales. Création d'emplois, surtout indirects.

Impact environnemental : Etudes environnementales à réaliser, le transport routier est fortement polluant même si des normes et contrôles plus stricts pourraient mitiger ceci.

Montage du projet

Exécution du projet

- Ressources humaines qualifiées disponibles
- Forte présence des bailleurs sur la problématique, tant dans la planification que l'engagement financier (notamment FED, BAD, FKD, BM, etc.)
- De nombreuses études ont été réalisées, pour des tronçons ou routes alternatives, permettant au minimum de disposer d'indicateurs et chiffres utiles.
 - ▶ RN8 Labé-Mali (Guinée)-Kédougou (Sénégal), 138 926 966 euros (Etudes APS, APD, EIES, et DAO)
 - ▶ RN1 Mamou-Dabola-Kouroussa 316 Km, 202 380 000 euros (Etudes APD et DAO)
 - ▶ RN1 Kankan-Kérouané-Beyla-N'Zérékoré-Yomou-Libéria 321 Km, 175 740 738 euros (Etudes APS et EIES)
 - ▶ RN3 Boké (Guinée)-Québo (Guinée-Bissau) 112 km, 35 600 000 euros (Etudes APD, EIES, et DAO)
 - ▶ RN30 Labé-Tougué-Dinguiraye-Siguiri 480 Km, 76 952 141 dollars (Etudes APS et EIES)

Montage financier

- Désir de diversifier les sources de financement (commercialisation des routes lorsque possible)
- Nombreux engagements financiers de la part des bailleurs

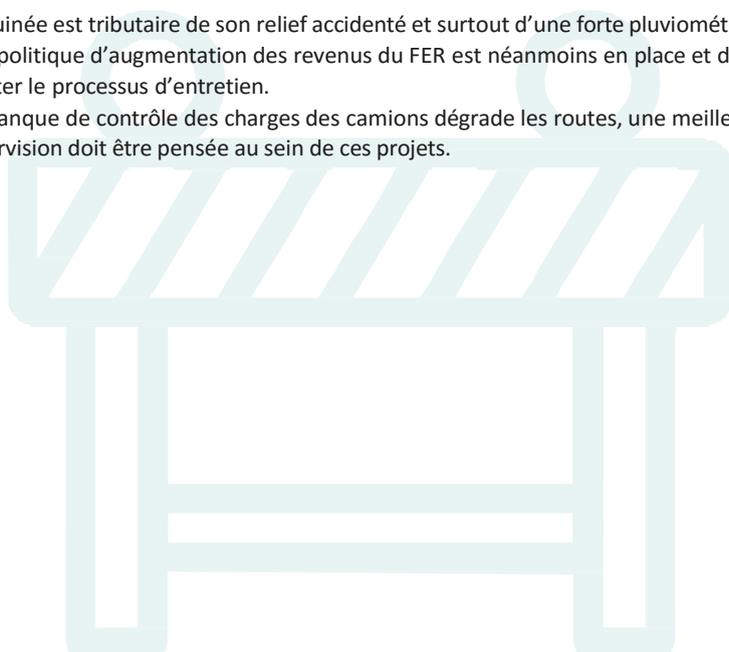
Risques et mitigations

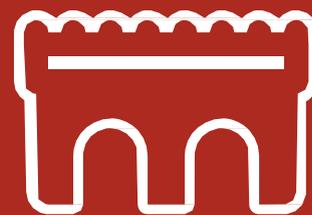
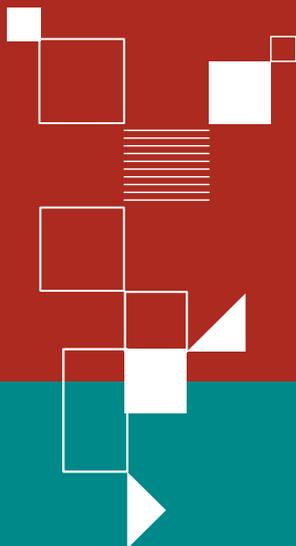
- La Guinée est tributaire de son relief accidenté et surtout d'une forte pluviométrie. Une politique d'augmentation des revenus du FER est néanmoins en place et devrait faciliter le processus d'entretien.
- Le manque de contrôle des charges des camions dégrade les routes, une meilleure supervision doit être pensée au sein de ces projets.

Contacts

Dr. Malick Somparé
Directeur General du Bureau d'Etudes

malick20052006@yahoo.fr
+224 664 34 88 21
+224 621 16 31 30





Mise en place d'une gare routière à Conakry - PPP

Contexte du secteur

Avec une population estimée à plus de 2 millions d'habitants, Conakry concentre près du quart de la population totale de la Guinée, mais aussi l'essentiel de l'activité économique. Sa situation géographique particulière, située à la pointe d'une presqu'île déjà encombrée, engendrent d'importants délais et embouteillages pour y accéder et en sortir.

Réel pôle d'attractivité et bassin de population, la capitale guinéenne concentre une forte demande en transport entre les villes du pays et les autres états. Pour autant, le secteur des transports routiers souffre d'une mauvaise organisation et gouvernance, renforcée par l'absence de gare qui permettrait pourtant le suivi des compagnies. Elle faciliterait également la desserte de la capitale, les cars déposent aujourd'hui les passagers en centre-ville, devant les ambassades des pays avec lesquels ils assurent la liaison dans les cas des transports internationaux.

Enjeux et perspectives

Au-delà de la dynamisation des échanges de personnes entre les villes guinéennes et les pays de la sous-région, une gare routière offrirait l'opportunité de participer au désengorgement de la capitale. Elle gagnerait par exemple à être placée en périphérie, en connexion avec les liaisons ferrées ne subissant pas les embouteillages, afin d'écourter les temps de trajet et éviter la circulation aller et retour de grands véhicules dans Conakry.

De plus, le parc de véhicules de transport en commun et routier s'avérant vétuste, la gare est un excellent moyen de concentrer l'activité de ces entreprises pour leur offrir suivi et assistance. Le système de contrôle des charges et de sécurité routière en

deviendrait également bien plus efficace. Une étude de faisabilité est d'ailleurs envisagée par le Ministère des Transports pour déterminer les options de financement du renouvellement de la flotte de véhicules, et de réorganisation plus générale du secteur.

Toutes les expériences de ce type dans la sous-région ont prouvé un gain très important en confort et sécurité pour les passagers, pour des tarifs restant très abordables. L'aide publique dédiée aux transporteurs pourrait être conditionnée à l'utilisation de la gare, assurant dès son ouverture un taux de remplissage important.

Pertinence du projet

L'amélioration de l'offre de transport et la réorganisation du secteur passe nécessairement par la mise à niveau de ses équipements avec pour objectif un surcroît de confort et de sécurité pour les passagers. La mise en place d'une gare routière laisse entrevoir un investissement rentable et facilitant l'atteinte de tous ces objectifs en parallèle.

Parce qu'elle participe à la diminution du trafic urbain local, au contrôle des véhicules, à la diffusion des bonnes pratiques de sécurité routière, la gare participera à l'attrait de ce mode de transport par les populations et élargira une demande déjà importante, au bénéfice des transporteurs en premier lieu. Les compagnies étrangères pourront également accroître leur trafic vers la Guinée, rassurées par l'existence d'une telle infrastructure, elles qui ont presque toutes connues une telle évolution jugée très positive dans leur pays (en particulier au Sénégal).

Planifiée et implantée de manière cohérente avec d'autres axes et moyens de transport desservant la capitale et ses quartiers, il y a fort à parier que la gare routière deviendra vite incontournable, que les dynamiques démographiques et l'activité économique continuent sur leur lancée ou pas. Les commerces qu'elle pourra héberger finiront de compléter sa rentabilité.

Transport routier

Justification / demande

- Population très importante à Conakry, estimée à 2 000 000 d'habitants et en forte augmentation annuelle : + 6.1%
- Conakry représente un vrai pôle d'attractivité économique et social, assurant une demande très forte en transport vers ou depuis la ville
- Niveau de service actuel faible, les passagers sont déposés de manière chaotique, devant leurs ambassades si la liaison est internationale
- Faible niveau de confort, de normes et de sécurité (vétusté des véhicules, absence de contrôle des charges, du nombre de passagers...) du fait des difficultés pour les autorités à contrôler les véhicules
- Le financement du renouvellement des véhicules pourra être soumis à l'utilisation de la gare
- Attractivité pour les compagnies étrangères qui bénéficient de telles infrastructures chez elles

Cadre légal et institutionnel

- Plan National des Transports (PNT)
- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Schéma national d'aménagement du territoire
- Programme d'Investissement Public (PIP)
- Code Foncier

Synergies

- Politique de rehaussement progressif des revenus du FER (Fond d'Entretien Routier)
- Nombreux projets de réhabilitation d'axes majeurs et secondaires (dont la route côtière vers le Sénégal et la Sierra Leone)
- Existence d'un train de banlieue desservant la périphérie de Conakry pouvant éviter aux véhicules de s'aventurer sur la presqu'île engorgée
- Projet d'actualisation des différents schémas directeurs.
- Projet d'écoles de transport régionales dans les principales villes du pays.

Impacts

- **Impact économique** : Promotion de petits commerces qu'elle hébergerait (presse, tabac, boissons, restaurations etc.), dynamisation des échanges dans la sous-région, développement de nouvelles liaisons attendu et attrait de nouvelles compagnies internationales
- **Impact social** : Création d'emplois. Création de lieux d'attente pour les passagers en transit. Réduction des temps de trajet. Amélioration du niveau de service et de sécurité. Facilité du suivi du secteur pour sa réorganisation par les autorités gouvernementales.
- **Impact environnemental** : Regroupement et organisation du transit sur un seul et même endroit, ce qui facilite la gestion environnementale.

Montage du projet

Exécution du projet

- Emplacement de la gare à déterminer. Une aire un peu excentrée et permettant des liaisons faciles avec le centre-ville et les quartiers est recommandée.
- La conception devrait tenir en compte des ouvrages auxiliaires aux gares, en premier lieu les connexions possibles vers le centre et les quartiers principaux de Conakry mais aussi éventuellement une mosquée, une station-service, des lieux d'attentes, des lieux de ventes etc.

Montage financier

- L'Etat est prêt à financer la construction de la gare, si un opérateur privé s'engage à l'exploiter et l'entretenir.

Risques et mitigations

- L'emplacement choisi déterminera si des difficultés foncières sont à prévoir. Aucune réserve foncière ne semble avoir été faite.

Contacts

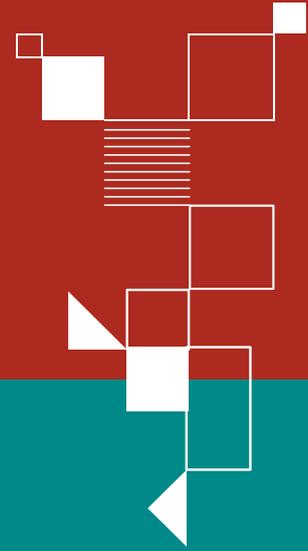
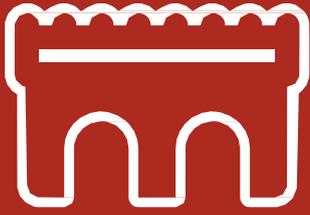


Dr. Malick Somparé
Directeur General
du Bureau d'Etudes

malick20052006@yahoo.fr

+224 664 34 88 21

+224 621 16 31 30



Réhabilitation du chemin de fer entre le PK40 et le Mali - Bailleurs

Contexte du secteur

Le développement de la Guinée est en grande partie lié à la capacité du pays à créer des chaînes de valeur compétitives et efficaces. Or, sans moyen d'acheminer les facteurs de production entre les centres de production/desserte et les marchés, cette perspective est profondément mise à mal. Les différents réseaux de transport mis en place ont progressivement été abandonnés faute d'entretien ; et la situation est aujourd'hui telle que des investissements importants sont nécessaires quelle que soit l'option privilégiée pour relancer des corridors de circulation dignes des ambitions du pays.

Parmi les différentes options envisageables, le transport ferroviaire revêt un intérêt particulier.

Enjeux et perspectives

Axe majeur mais devenu désuet, le chemin de fer Conakry-Kankan n'est plus exploité depuis 1995. S'il était réhabilité, le tracé permettrait néanmoins de désenclaver de nombreuses régions, notamment agricoles ; ou au minimum de créer un réseau de gares desquelles pourraient partir une trame de routes secondaires. Disposer d'un corridor transguinéen permettrait également à plusieurs pays n'ayant pas d'accès à la mer, dont le Mali, de faire des ports de Guinée leur voie commerciale privilégiée.

Pertinence du projet

Le transport ferroviaire représente une opportunité réelle de constituer un corridor stratégique du transport de passagers et de marchandises vers le Mali en prenant soin de connecter au passage des régions clés et villes dont l'importance est grandissante. Bamako, et par ce biais les autres villes maliennes, nigériennes ou encore burkinabé, cherchent une solution économique et rapide d'accès à la mer. Conakry est un des ports les plus proches de la capitale malienne et une liaison ferroviaire aurait l'avantage de présenter les tarifs d'import/export les plus compétitifs par rapport aux autres voies de communication de même que les moyens le plus rapide et le moins polluant. La construction imminente de la liaison Conakry/PK40 (emplacement situé à 40 kms à l'entrée de Conakry où se trouve le port à sec et à proximité de zones industrielles) renforce la pertinence de prolonger le trajet jusqu'à Kankan d'où des liaisons vers Bamako ou Sikasso pourraient être étudiées. Reste encore à intégrer le projet au sein d'une dynamique sous-régionale pour assurer l'interconnexion des axes entre les pays.

Le projet de réhabilitation a déjà fait l'objet d'études préliminaires qui ont abouti au découpage selon les sections suivantes :

- Conakry/PK40 : 40 kms, vitesse train marchandise: 70km/h ; vitesse train voyageur : 100km/h
- PK40/Kindia : 112 kms, vitesse train marchandise: 70km/h ; vitesse train voyageur : 100km/h
- Kindia/Mamou: 143 kms, vitesse train marchandise: 60km/h ; vitesse train voyageur : 80km/h
- Mamou/Dabola: 148 kms, vitesse train marchandise: 70km/h ; vitesse train voyageur : 100km/h
- Dabola/Kankan: 219 kms, vitesse train marchandise: 90km/h ; vitesse train voyageur : 120km/h
- Kankan/Kouremale: 216 kms, vitesse train marchandise: 90km/h ; vitesse train voyageur : 120km/h
- Kankan/Niantanina: 160 kms, vitesse train marchandise: 90km/h ; vitesse train voyageur : 120km/h

Chaque tronçon devra prendre en charge les études préliminaires, la réalisation des travaux, la réfection des gares et ateliers de réparation, la fourniture du matériel roulant et la formation du personnel.

Transports ferroviaires

Justification / demande

- Le projet s'inscrit dans une vision intersectorielle de liaison des lieux de production aux marchés, autant que dans un contexte d'intégration régionale et d'accès à la mer des pays enclavés. La liaison avec le Mali, et donc potentiellement avec le Burkina Faso et le Niger, dynamiserait le rôle et l'importance de la Guinée dans la sous-région.
- Le chemin de fer permettrait autant le transport de personnes que l'exportation des produits agricoles. Le secteur minier développe des infrastructures propres et excentrées des pôles d'habitation et des secteurs économiques autres, mais on recense néanmoins plusieurs gisements de bauxite le long du tracé.
- Les transports ferroviaires seraient moins dégradants pour l'environnement que de grandes routes.
- La liaison avec le PK40 où se situent un port à sec et des zones industrielles pourrait éviter le transit directement à Conakry de marchandises diverses.

Cadre légal et institutionnel

- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Existence d'une société nationale des chemins de fer
- La création de la Direction Nationale des Transports Ferroviaires est à l'étude.
- Loi ferroviaire nécessaire
- Schéma directeur national de développement des chemins de fer en réparation

Synergies

- Possibilité de connecter le réseau d'infrastructures minières à terme
- Possibilité de connecter les gares avec un réseau de routes secondaires pour limiter le transport routier
- Nécessité d'une planification avec les pays limitrophes, notamment le Mali, pour assurer la continuité de la ligne jusqu'aux centres économiques

Impacts

- **Impact social et environnemental :** Meilleure circulation des personnes. Désenclavement de nombreuses régions. Impact environnemental moindre par rapport au transport routier.
- **Impact économique :** Dynamisation des chaînes de valeur pour toutes les activités présentes sur le tracé et au-delà. Meilleur accès des marchandises aux marchés. Intensification des échanges avec les pays limitrophes, dont les pays enclavés.

Montage du projet

Exécution du projet

- Volonté d'utiliser des matériaux produits sur place pour la construction (notamment les traverses en béton armé)
- Main d'œuvre disponible en importance pour la phase de construction
- Secteur BTP local dynamique

Montage financier

- Les autorités privilégient la construction par fonds publics, le découpage en plusieurs lots rendant difficile le financement privé. Des options d'agences de gestion et d'entretien privé pourraient par contre être envisagées ensuite, l'idée de régie publique n'étant pas privilégiée.
- L'étude de faisabilité permettra de donner une idée plus précise du budget et des contraintes techniques. Le coût de l'étude pour
- l'ensemble du tracé a été estimé à 40 millions de dollars.

Risques et mitigations

- En dehors des coûts très importants d'un tel projet, les zones de montagnes (sur 400 kms environ) et fluviales constituent un potentiel problème technique pour la construction du chemin de fer. Une exigence de pente de 1% est de rigueur mais ce sujet pourrait être débattu et négocié selon les situations. Les charges à l'essieu souhaitées sont de l'ordre de 30 à 35 tonnes.
- Le problème foncier serait limité car l'emprise du précédent chemin de fer existe toujours.

Contacts

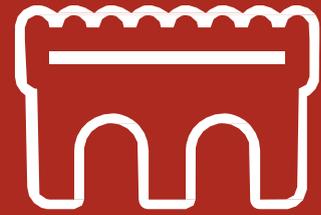
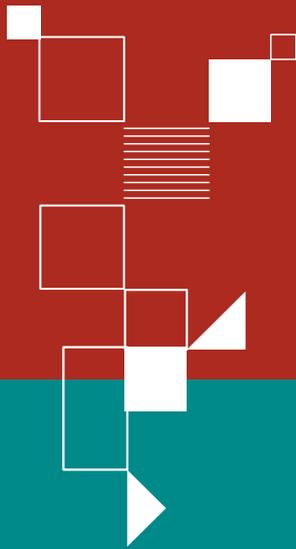
Me. Badras Yora

DG Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée

Badrasyora58@gmail.com

+224 664 452 304

+224 657 165 760



Aménagement zone Est du Port de Conakry – PPP

Contexte du secteur

Avec 90% du commerce extérieur réalisé par voie maritime, le secteur des transports maritimes est incontournable en Guinée. Il continuera de concentrer l'essentiel du trafic qui s'accroîtra avec le lancement et développement d'importants projets miniers et agricoles ainsi que l'interconnexion du Port Autonome de Conakry (PAC) avec les pays enclavés de la sous-région. En 2014, 7 810 793 tonnes de marchandises sont recensées pour 948 navires qui y transitent par an. Avec l'accroissement de la capacité du PAC, on constate une augmentation de 11,66% du nombre de navires et un tonnage en nette hausse entre 2013 et 2014⁶.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marchandises/an (tonnes)	6 912 116	5 947 881	6 876 441	7 171 222	7 036 108	7 292 039	7 810 793
navires/an	647	607	694	717	732	849	948
Conteneurs/an	110 600	96 765	115 567	140 052	134 224	147 784	160 160

Source: Traffic Marchandises et Navires – Données PAC - 2015

⁶ Traffic Marchandises et Navires - Données PAC - 2015

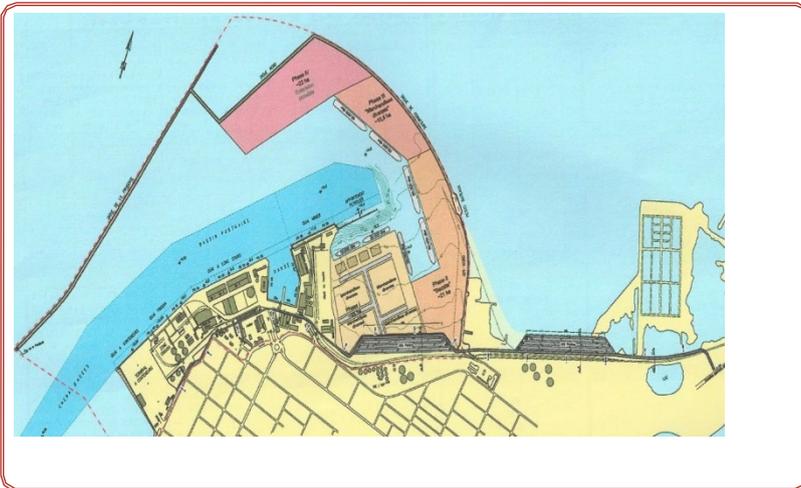
Enjeux et perspectives

Si les capacités du Port Autonome de Conakry en termes de stockage sont adéquates pour l'instant (en tenant compte des projets de port à sec qui doit être aménagé au PK40 et relié par voie ferrée, et l'agrandissement du terminal à conteneurs en cours d'exécution avec le groupe Bolloré) celles-ci pourraient rapidement devenir insuffisantes avec la croissance des échanges commerciaux et l'importation de marchandises pour alimenter les grands projets d'infrastructure à venir. Les capacités d'accostage et d'accueil semblent en revanche avoir atteint un point de saturation.

Pertinence du projet

Pour remédier à ces faiblesses et exploiter l'opportunité qu'elles représentent, le projet vise l'extension en terre-plein remblayé d'un espace de 77ha dans la zone Est. Divisé en 3 phases, le projet permettrait à terme la création de 7 postes à quai supplémentaires sur 2025 mètres de linéaire pour un coût total estimé à 466 millions d'euros. Il répondrait tant à un besoin d'augmenter la capacité de stockage des marchandises que d'accroître la capacité d'accueil des industries, locales et internationales, à moyen terme. Ce projet s'inscrit en parallèle de l'agrandissement du chenal d'entrée au port, qui permettra de doubler la taille des bateaux en transit et de l'aménagement de meilleurs corridors de desserte dans Conakry.

Plan de masse des 3 phases du projet – disponible auprès de la Direction du PAC



Transports maritimes

Justification / demande

- Le Port Autonome de Conakry, seule infrastructure maritime d'envergure du pays, ne dispose à l'heure actuelle que de 12 postes à quai, dont 6 postes pour le trafic conventionnel. Le développement de projets miniers colossaux et la construction d'importants ouvrages complémentaires vont entraîner à court terme un afflux important de matériel d'importation que les capacités actuelles ne sauraient soutenir.
- De nombreuses initiatives sont engagées pour faire de Conakry le port privilégié du transit malien. Le PAC est le port le plus proche de Bamako dont les projets de lignes ferroviaires et routières vers la capitale guinéenne représentent autant d'opportunités de désenclavement. A terme, il n'est pas impossible de drainer également le trafic Burkinabé et Nigérien.
- Il existe une étude de marché réalisée en 2002 par le bureau BIPE, disponible auprès des autorités.

Cadre légal et institutionnel

- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Code des activités économiques
- Code des investissements
- Sécurisation des investissements privés
- Loi L/97/012/AN de juin 1998 autorisant le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien et le transfert d'infrastructures de développement par le secteur privé

Synergies

- Existence d'un projet d'approfondissement et d'élargissement du chenal d'entrée au port, qui permettrait de doubler la taille des bateaux à accueillir.
- Signature confirmée d'un projet ferroviaire de 40 kms reliant le PAC au port à sec de Kagbelen et une zone industrielle à PK40. Un pipeline permettant d'acheminer le pétrole jusqu'au PK40 a également été évoqué.
- Projet de pénétrante routière de 4 kms pour relier la Zone Est au terminal à conteneur.

Impacts

Impact social : Secteur fortement pourvoyeur d'emplois dans une région au fort taux de chômage (exode rural)

Impact politique et économique : Renforcement du rôle de la Guinée comme force sous régionale pour l'export des pays enclavés. Fort accroissement du commerce international et des recettes liées. Contribue à la performance de nombreuses chaînes de valeur annexes.

Impact environnemental : Etudes environnementales importantes à réaliser. Couplé aux projets d'amélioration de la desserte, des économies conséquentes en termes de transport routier, et nuisances associées, pour sortir de Conakry sont attendues.

Montage du projet

Exécution du projet

- Secteur déjà dynamique où le personnel ne manque pas.
- Présence d'opérateurs historiques et compétents.
- Expérience réussie de Partenariats Publics Privés dans le secteur (concession du terminal conteneurs à Bolloré).

Montage financier

- Les autorités sont ouvertes à tout type de Partenariats Public-Privé

Budget estimé de 466 000 000 euros, pour l'ensemble des 3 phases et réparti ainsi :

Phase	Postes à quai	Linéaire	Superficie	Tirant d'eau Draught	Budget Génie Civil	Budget VrD + Bâtiments
1	3	695 mètres	24 ha	-12 mètres	132 530 K€	59 780 K€
2	2	765 mètres	21 ha	-14 mètres	113 279 K€	36 600 K€
3	2	565 mètres	10.5 ha	-14 mètres	101 942 K€	22 174 K€

Risques et mitigations

- Le Port de Conakry est implanté sur une presqu'île dont l'engorgement s'accroît. Des restrictions de circulation sont imposées aux camions à certaines heures de la journée. Diverses options sont étudiées pour limiter ce phénomène (voie ferrée, pipeline...).
- A très long terme, l'émergence d'un nouveau port ou la reconversion d'un port minier n'est pas à exclure. Aucune réserve foncière ou plan officiel n'est cependant encore fait dans ce sens. 2 ports en eau profonde sont prévus dans le cadre de projets miniers.

Contacts

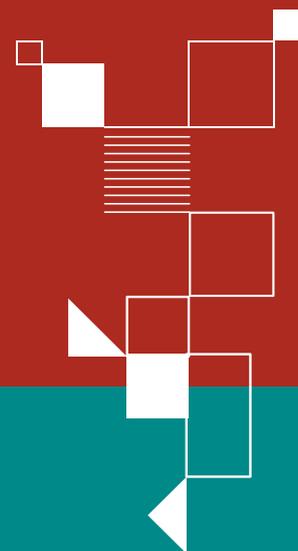
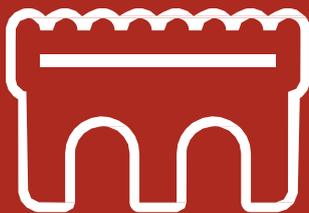
M. Ibrahima Kalil Keïta

Président du comité de suivi-évaluation du PAC

kikadans@yahoo.fr

+224 664 72 71 29

+224 628 72 39 74



Elargissement et approfondissement du chenal d'entrée au Port de Conakry-Privé

Contexte du secteur

Avec 90% du commerce extérieur réalisé par voie maritime, le Port Autonome de Conakry (PAC) demeure encore le principal soutien au développement économique de la Guinée. Il continuera de concentrer l'essentiel du trafic qui s'accroîtra avec le lancement et le développement d'importants projets miniers et agricoles ainsi que l'interconnexion de la Guinée avec les pays enclavés de la sous-région. On recensait au PAC en 2014, 7 810 793 tonnes de marchandises pour 948 navires qui y transitent. Sur une décennie, si le nombre de navires est resté relativement inchangé dû aux capacités d'accostages limitées du port, le tonnage a lui été multiplié par 3.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marchandises/an (tonnes)	6 912 116	5 947 881	6 876 441	7 171 222	7 036 108	7 292 039	7 810 793
navires/an	647	607	694	717	732	849	948
Conteneurs/an	110 600	96 765	115 567	140 052	134 224	147 784	160 160

Source: Traffic Marchandises et Navires – Données PAC – 2015

Enjeux et perspectives

Plusieurs projets sont en cours pour accroître la capacité du Port Autonome de Conakry :

- Aménagement de la zone Est du port en projet
- Construction d'un port à sec relié au PAC par une voie ferrée

Pour autant, du fait du tirant d'eau actuel, le PAC ne peut accueillir que des bateaux de capacité relativement moyenne, quand on sait que la taille des navires augmente inexorablement. L'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès sont ainsi un prérequis pour optimiser l'impact de ces projets, et répondre avec efficacité à la demande croissante de transport maritime.

Pertinence du projet

Le dragage d'approfondissement et d'élargissement du chenal permettra l'accueil de bateaux d'une capacité de 50 000 à 60 000 en TPL, soit le double de sa capacité actuelle. Le tirant d'eau passerait en effet de 9,5 mètres à 13 mètres pour accommoder les plus gros porteurs.

Ainsi, le présent projet répondra à la hausse de trafic au niveau du port de Conakry, et sera source d'économies d'échelle pour l'ensemble des importateurs/exportateurs. D'un coût estimé à 47 millions d'euros, ce projet est donc en parfaite synergie avec le projet d'aménagement de la zone Est du port qui permettra une augmentation des capacités d'accostage et de stockage.

	actuelle	après projet
Longueur (en mètres)	5000	8000
Largeur (en mètres)	150	200
Profondeur (en mètres)	9.5	13
Capacité (en TPL)	20 000-30 000	50 000-60 000

Transports maritimes

Justification / demande

- Avec le développement de projets miniers colossaux, le développement du transit malien et la construction d'importants ouvrages complémentaires, l'on peut anticiper à court terme un afflux important de matériel d'importation au niveau du PAC, d'où le besoin d'augmenter la taille des navires accostant à Conakry, et donc celle du chenal d'entrée.
- Les statistiques sur le trafic des navires et marchandises montrent une hausse continue de la demande depuis 2006.
- Le PAC étant le port le plus proche de Bamako et des projets d'infrastructures entre les 2 pays étant en cours, une augmentation du transit Malien au niveau du PAC est prévue.

Cadre légal et institutionnel

- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Code des activités économiques
- Code des investissements
- Sécurisation des investissements privés
- Loi L/97/012/AN de juin 1998 autorisant le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien et le transfert d'infrastructures de développement par le secteur privé

Synergies

- Existence d'un projet d'aménagement de la zone Est du port qui permettrait l'augmentation des capacités d'accostage et de stockage. Signature en août 2014 de deux contrats fermes entre le PAC et la société chinoise CAMCE pour la réalisation
- des phases 2 et 3 : Construction d'un nouveau port clé en main, de 31,5 ha de terres pleins et 1330 mètres linéaires de quai fondé à 13 mètres de profondeur.
- Signature confirmée d'un projet ferroviaire de 40kms reliant le PAC au port à sec de Kagbelen et une zone industrielle au PK40. Un pipeline permettant d'acheminer le pétrole jusqu'au PK40 a également été évoqué.

Impacts

- **Impact social** : création d'emploi, surtout indirect
- **Impact politique et économique** : renforcement du rôle de la Guinée comme force sous régionale pour l'export des pays enclavés. Fort accroissement du commerce international et des recettes liées. Contribue à la performance de nombreuses chaînes de valeur annexes. Economies d'échelle importantes avec l'augmentation de la taille des navires.
- **Impact environnemental** : réduction du nombre de navires en trafic et des risques environnementaux associés.

Montage du projet

Exécution du projet

- Secteur déjà dynamique où le personnel ne manque pas.
- Présence d'opérateurs historiques et compétents.

Montage financier

- Budget estimé à 47 millions d'euros pour l'ensemble du projet (Approfondissement à 13 m et élargissement à 200 m)

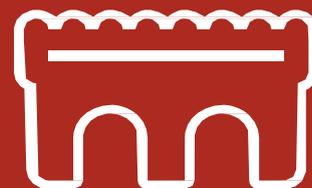
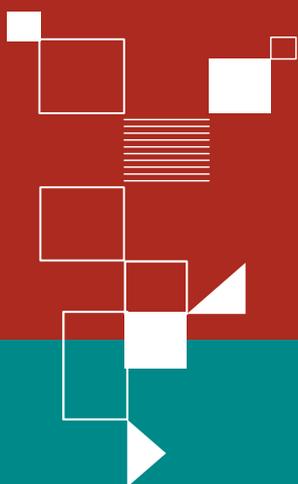
Risques et mitigations

- Le Port de Conakry est implanté sur une presqu'île dont l'engorgement s'accroît. Des restrictions de circulation sont imposées aux camions à certaines heures de la journée. Diverses options sont étudiées pour limiter ce phénomène (voie ferrée, pipeline, voie terrestre de contournement vers la corniche nord avec aire de stationnement de camions), à terme de nouveaux ports pourraient prendre le relais.

Contacts

M. Ibrahima Kalil Keïta
Président du comité de suivi-évaluation au PAC

kikadans@yahoo.fr
+224 664 72 71 29



Aménagement du Port à sec de Kagbelen – PPP

Contexte du secteur

Le Port Autonome de Conakry est une infrastructure phare de l'économie Guinéenne, il constitue à l'heure actuelle la voie majeure pour l'exportation des produits miniers, ainsi que l'importation de produits vivriers tels que le riz. Le trafic global actuel est supérieur à 7 millions de tonnes de marchandises, en croissance constante, pour environ 12 millions pour le Sénégal⁷ et 22 millions pour la Côte d'Ivoire⁸, ses premiers compétiteurs dans la sous-région. Le défi principal du port est l'accommodation d'une quantité croissante de marchandises accompagnant la croissance du secteur minier, de l'industrie et de l'agriculture à titre d'exportation.

Enjeux et perspectives

La configuration actuelle du Port de Conakry n'est pas suffisante pour accommoder la demande croissante en espace d'accueil des navires marchands et de stockage des marchandises.

Avec l'aménagement du port à sec, la capacité de stockage serait doublée et délocalisée en partie dans un espace non saturé. Situé à Kagbelen, à 40km du PAC, le port à sec se trouverait à la jonction des routes les plus importantes du pays. La zone acquière d'ailleurs un statut industriel croissant avec trois cimenteries déjà implantées sur site (CIMAF Guinée, GI – Guinéenne d'Industrie et Diamond cement) et des Zones Industrielles en programmation à proximité. De plus, la construction d'une voie ferrée reliant le port autonome au port à sec va assurer un acheminement efficace et éviter l'encombrement des voies urbaines de Conakry que les camions à conteneurs sont obligés d'emprunter aujourd'hui. Une autre voie ferrée, qui reliera le port à sec à la ville de Kankan puis au Mali verra affluer les commodités d'autres régions et pays et permettra en retour l'accès à ces marchés.

⁷ Rapport Statistiques 2013 Synthèse : http://www.portdakar.sn/images/RAPPORT_STATISTIQUES_2013_SYNTHESE.pdf

⁸ Structure du trafic réalisé au port d'Abidjan : <http://www.portabidjan.ci/fr/content/structure-du-traffic-r%C3%A9alis%C3%A9-au-port-dabidjan-en-tonnes>

Pertinence du projet

Le port à sec sera aménagé dans la commune de Dubréka, sur une jonction entre toutes les routes majeures, facilitant les échanges régionaux :

- L'autoroute N3 vers le Nord (Guinée Bissau et Sénégal)
- L'autoroute N1 vers l'Est (Côte d'Ivoire, Libéria et Mali)
- L'autoroute N4 vers le Sud (Sierra Leone)

Le projet prévoit l'aménagement de terre-pleins pour le chargement de conteneurs ; la viabilisation des terres pouvant accueillir des industries, dans certains cas l'aménagement d'entrepôts de stockage et la construction d'usines de transformation et bâtiments administratifs. La surface totale du port sec de Kagbelen sera de 147ha.

Cette infrastructure est d'une grande nécessité pour accompagner la croissance de l'agriculture de rente et de l'industrie. Les cimenteries déjà présentes sur le site l'ont compris et auront besoin d'écouler de grandes quantités de marchandises avec la demande croissante en matériel de construction pour les divers projets de développement en cours et à venir. Les usines de transformation et les hangars du port à sec seront également déterminants pour la conservation et la transformation des extrants agricoles à titre d'exportation. Des aménagements contrôlés (sous douane) à cet effet pourraient augmenter la compétitivité des produits guinéens sur le marché international.

Transports maritimes

Justification / demande

- Le Port Autonome de Conakry, seule infrastructure maritime d'envergure du pays ne peut satisfaire la demande croissante d'espace de stockage pour les exportateurs agro-industriels et les importateurs d'intrants industriels.
- Le port à sec, situé à la croisée des axes côtiers et des voies vers les pays limitrophes permettrait d'offrir des espaces de stockage d'intérim. La présence de Zones Industrielles et de cimenteries déjà implantées sera source de dynamisme et de croissance des échanges de produits transformés.
- Les extrants, provenant des différents pôles agricoles, peuvent aussi être acheminés par voie routière au port à sec pour la transformation ou la conservation avant l'exportation. Le port facilitera ainsi le contrôle du respect des normes hygiéniques internationales sur les extrants agricoles.

Cadre légal et institutionnel

- Le plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Code des activités économiques
- Code des investissements
- Sécurisation des investissements privés
- Loi L/97/012/AN de juin 1998 autorisant le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien et le transfert d'infrastructures de développement par le secteur privé
- Possibilité de statut de magasins sous douanes à déterminer au cas par cas

Synergies

- Signature confirmée d'un projet ferroviaire de 40kms reliant le PAC au port à sec de Kagbelen et une zone industrielle au PK40. Un pipeline permettant d'acheminer le pétrole jusqu'au PK40 a également été évoqué.
- Projet de construction d'une voie ferrée reliant Kagbelen à Kankan puis vers le Mali et le Sud-Est de la Guinée.

- Existence de trois cimenteries (CIMAF Guinée, GI – Guinéenne d'Industrie et Diamond cement), d'un moulin et d'un complexe frigorifique à Kagbelen
- Existence d'une plateforme logistique comprenant un hangar de 500m², un parc à conteneurs de 500m², un espace administratif ainsi que des branches routières reliant la plateforme aux routes principales.

Impacts

- **Impact social** : Création d'emplois dans une zone à fort taux de chômage dû à l'exode rural, participe à la réorganisation spatiale de la capitale et l'émergence de nouveaux pôles loin du centre-ville.
- **Impact politique et économique** : Renforcement du rôle de la Guinée comme force sous-régionale pour l'export des pays enclavés. Fort accroissement du commerce international et des recettes liées. Contribue à la performance de nombreuses chaînes de valeur annexes. Création de corridor pour l'accommodation de la croissance des secteurs de l'agriculture, des mines et de l'industrie.
- **Impact environnemental** : Désengorgement des voies urbaines entrant et sortant de Conakry.

Montage du projet

Exécution du projet

- Secteur déjà dynamique où le personnel ne manque pas.
- Présence d'opérateurs historiques et compétents.
- Expérience réussie de Partenariats Publics Privés dans le secteur (Bolloré, CIMAF, GI, TAFAGUI, SCODI).

Montage financier

- Les autorités sont ouvertes à tout type de Partenariats Public-Privé
- Activités à estimer :
 - ▶ Aménagement de terre-pleins pour le dépotage et l'empotage de conteneurs
 - ▶ Aménagement d'entrepôts de stockage
 - ▶ Aménagement des utilités (VRD)
 - ▶ Construction d'usines de transformation
 - ▶ Construction de bâtiments administratifs
 - ▶ Aménagement d'une aire de stationnement témoin

Risques et mitigations

- Si le projet de voie ferrée censé relier le PAC à Kagbalen n'accompagne pas la construction du port à sec, le problème d'encombrement des voies urbaines entrant et sortant de Conakry persistera, et peut contrecarrer les efforts du port à sec.

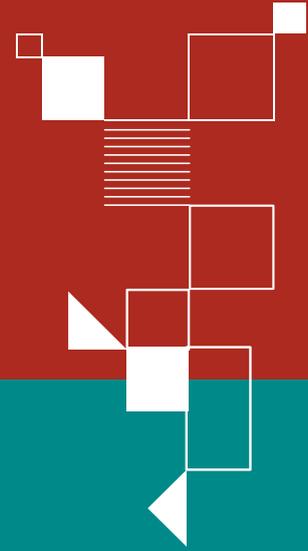
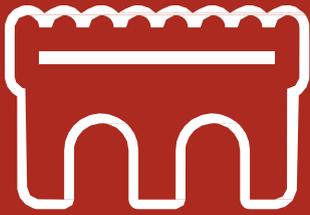
Contacts

M. Boubacar Kinsy DIALLO

Administrateur Civil – Port Autonome de Conakry

boubacarkinsy13@yahoo.fr

+224 622 12 64 73



Création d'une compagnie aérienne de droit guinéen – Délégation service public

Contexte du secteur

Si le territoire guinéen est bien desservi par son réseau d'infrastructures aéroportuaire, le trafic national est essentiellement le fait des compagnies minières qui exploitent des aérodromes privés (au nombre de 5). On dénombre pourtant 1 aéroport international à Conakry-Gbéssia, récent et fonctionnel; 3 aéroports régionaux au cœur de départements concentrant les plus fortes dynamiques démographiques et potentialités économiques : Kankan, Labé et N'Zérékoré (pistes en latérite mais entretien régulier) ; 7 aéroports secondaires à Boké, Faranah, Fria, Kissidougou, Macenta, Sambailo et Siguri. Malgré la quasi-absence de trafic, les infrastructures sont maintenues par les services de navigation aérienne qui en occupent les lieux et assurent la supervision.

Air Guinée, autrefois une des compagnies nationales les plus vieilles d'Afrique Sub-saharienne, a été victime d'une opération peu fructueuse. Privatisée en 2002 à un opérateur qui ne présentait pas toutes les garanties de compétence dans le secteur du transport aérien, elle ferma moins de deux ans plus tard. Les équipements ont été liquidés mais le personnel serait en grande majorité toujours en activité dans la sous-région (y compris commandants de bord et instructeurs).

Enjeux et perspectives

Les pressions démographiques et migratoires du pays, l'essor économique qui couve et les difficultés de circulation, du fait de la faiblesse des infrastructures routières ou du caractère accidenté du terrain, font de l'aviation un mode de déplacement extrêmement rapide et incontournable en Guinée. Le succès de feu Air Guinée, déjà important à l'époque serait aujourd'hui renforcé par la multiplication des opportunités économiques (fret avec le transport de denrées périssables, ou passagers avec les importants projets d'infrastructure fleurissant dans des endroits reculés), et des échanges avec les 6 pays limitrophes de

Guinée, stabilisés désormais (trafic de voisinage).

Le lancement d'une telle compagnie est recommandé par l'Union Européenne en tant que délégation de service public à un opérateur professionnel. Cette opération est cependant indissociable d'une mise à niveau des aéroports secondaires (rénovation des bâtiments, de la voirie, des réseaux de communication et électriques, des clôtures et acquisition des équipements de contrôle et de gestion de vols nécessaire), qui doit survenir en parallèle.

Pertinence du projet

Si l'absence de statistiques rend les projections financières difficiles, le succès passé d'Air Guinée, couplé à des conditions toujours plus prometteuses pour le secteur aérien, renforce le caractère stratégique et nécessaire de ce projet. Il doit néanmoins être accompagné par la mise à niveau des installations aéroportuaires permettant par ailleurs une excellente desserte de tout le territoire.

La création d'une compagnie aérienne de droit guinéen s'inscrirait en complémentarité des projets agricoles de denrées périssables, pour lesquelles les délais de transport doivent être aussi réduits que possibles, mais aussi de projets miniers majeurs ou secondaires. Enfin, elle permettrait autant le désenclavement de régions isolées que des conditions de voyages rapides et plus sûres que la route pour des voyages d'affaires ou personnels des populations locales et des pays voisins.

Transports aériens

Justification / demande

- Terrain accidenté présentant des régions difficiles d'accès et très enclavées, par l'absence de routes praticables
- Maillage pertinent d'infrastructures aéroportuaires
- Aéroport de Conakry disposant de vastes espaces modernes, et ayant accueilli plus de 316 000 passagers en 2015 (+30% depuis sa création)
- Pays à forte croissance démographique et mouvements migratoires
- Forte augmentation de la demande à prévoir une fois les projets miniers tournant à plein

Cadre légal et institutionnel

- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Plan National des Transports
- Etude diagnostique des transports en Guinée et préparation d'un document de politique et de stratégie sectorielle (UE/TYPSA)
- Projet d'un nouveau code de l'aviation civile en cours d'examen par l'Assemblée Nationale
- Schéma national d'aménagement du territoire

Synergies

- Présence de projets de chaînes de valeur d'aliments périssables dans des régions peu accessibles actuellement
- Synergies avec certains projets miniers, notamment à N'Zérékoré
- Projet de redynamisation des aéroports régionaux, besoin d'un schéma directeur d'équipement en aéroport pour les aéroports secondaires poussés par l'Union Européenne
- Renforcement des relations commerciales voisines

Impacts

- **Impact social** : participe au désenclavement de régions isolées, rapidement
- **Impact économique** : permet le développement du tourisme, de la desserte de voisinage et des activités minières
- **Impact politique** : encourage la décentralisation et le rapprochement des guinéens

Montage du projet

Exécution du projet

- Les anciens navigants et personnels de la précédente compagnie nationale sont pour la plupart encore en activité au sein d'autres groupes, possibilité de les faire revenir (5 à 6 équipages partis vers le Nigéria notamment)
- Le lancement d'une compagnie aérienne ne prend tout son sens qu'en parallèle de la redynamisation des aéroports régionaux. Ces 2 projets étroitement liés doivent être sécurisés en même temps (rénovation des bâtiments, de la voirie, des réseaux de communication et électriques, des clôtures et acquisition des équipements de contrôle et de gestion de vols nécessaire). Les services de navigation aérienne ont cependant entretenu le matériel malgré l'absence de trafic.

Montage financier

- L'UE recommande fortement la mise en place d'un service public de transports aériens domestiques par une délégation de service public à un opérateur professionnel

Risques et mitigations

- Absence de centre de formation local ou même dans la sous-région pour certaines fonctions clés (dont pilotes)
- L'absence de statistiques récentes rend les projections financières difficiles à réaliser.

Contacts

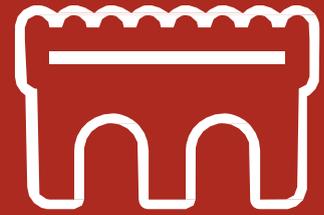
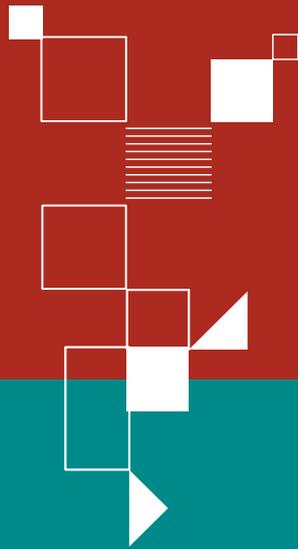
M. Elhadj Dianté Keita
Directeur de la Direction Nationale de l'Aviation Civile

sothiam@yahoo.fr
+224 622 684 452
+224 631 701 288

M. Mamadou Diallo
Directeur General du Bureau de Planification

Mamadou.diallo19@yahoo.fr
+224 655 69 82 82
+224 664 61 34 39



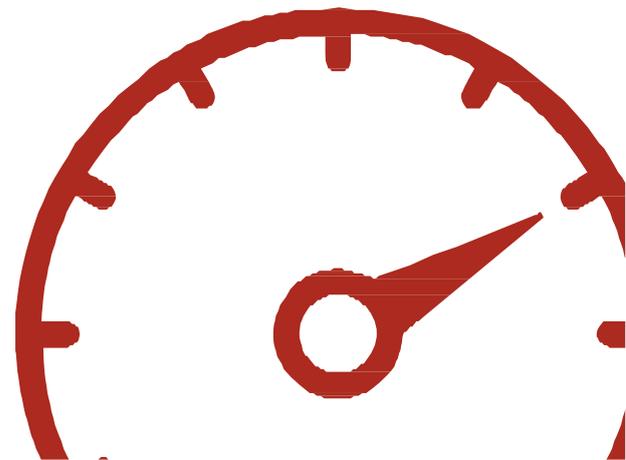


Redynamisation et exploitation de 3 aéroports secondaires – PPP

Contexte de secteur

Si le territoire guinéen est bien desservi par son réseau d'infrastructures aéroportuaire, le trafic national est essentiellement le fait des compagnies minières qui exploitent des aérodromes privés (au nombre de 5). On dénombre pourtant 1 aéroport international à Conakry-Gbéssia, récent et fonctionnel; 3 aéroports régionaux au cœur de départements concentrant les plus fortes dynamiques démographiques et potentialités économiques : Kankan, Labé et N'Zérékoré (pistes en latérite mais entretien régulier) ; 7 aéroports secondaires à Boké, Faranah, Fria, Kissidougou, Macenta, Sambailo et Siguri. Malgré la quasi-absence de trafic, les infrastructures sont maintenues par les services de navigation aérienne qui en occupent les lieux et assurent la supervision.

Air Guinée, autrefois une des compagnies nationales les plus vieilles d'Afrique Sub-saharienne, a été victime d'une opération peu fructueuse. Privatisée en 2002 à un opérateur qui ne présentait pas toutes les garanties de compétence dans le secteur du transport aérien, elle ferma moins de deux ans plus tard. L'idée de relancer une compagnie aérienne de droit guinéen est toujours d'actualité et poursuivie en parallèle du présent projet.



Enjeux et perspectives

Les pressions démographiques et migratoires du pays, l'essor économique qui couve et les difficultés de circulation, du fait de la faiblesse des infrastructures routières ou du caractère accidenté du terrain, font de l'aviation un mode de déplacement extrêmement rapide et incontournable en Guinée. Le succès de feu Air Guinée, déjà important à l'époque serait aujourd'hui renforcé par la multiplication des opportunités économiques (fret avec le transport de denrées périssables, ou passagers avec les importants projets d'infrastructure fleurissant dans des endroits reculés), et des échanges avec les 6 pays limitrophes de Guinée, stabilisés désormais (trafic de voisinage).

N'Zérékoré doit accompagner le lancement d'une nouvelle compagnie guinéenne, afin d'accueillir de nouveau un trafic d'affaires et de loisir dans les meilleures conditions de sécurité et confort.

Les travaux à prévoir comprennent en particulier la rénovation des bâtiments, de la voirie, des réseaux de communication et électriques, des clôtures ainsi que l'acquisition de nouveaux équipements de contrôle et de gestion des vols.

Pertinence du projet

Si l'absence de statistique rend les projections financières difficiles, le succès passé d'Air Guinée, couplé à des conditions toujours plus prometteuses pour le secteur aérien, renforce le caractère stratégique et nécessaire de la réhabilitation de ces aéroports, tous au cœur d'une région minière ou agricole importante. Les 3 villes constituent des carrefours incontournables à l'Ouest, au centre et Sud-Est du pays. Le projet est néanmoins indissociable de la création d'une compagnie aérienne nationale qui assurerait un trafic important mais aussi les revenus nécessaires à l'entretien des installations, à travers les taxes issues de la vente de billets.

Associé au lancement d'une nouvelle compagnie aérienne, la réhabilitation de ces 3 aéroports s'inscrirait en complémentarité des projets agricoles de denrées périssables, pour lesquelles les délais de transport doivent être aussi réduits que possibles, mais aussi de projets miniers majeurs ou secondaires. Enfin, elle permettrait autant le désenclavement de régions isolées que des conditions de voyages rapides et plus sûres que la route pour des voyages d'affaires ou personnels des populations locales et des pays voisins.

Transports aériens

Justification / demande

- Lancement d'une nouvelle compagnie aérienne nationale
- Terrain accidenté présentant des régions difficiles d'accès et très enclavées, par l'absence de routes praticables
- Chaque aéroport est situé dans une région dynamique et clé
- L'aéroport de Conakry a accueilli plus de 316 000 passagers en 2015 (+30% depuis sa création)
- Pays à forte croissance démographique et mouvements migratoires

- Forte augmentation de la demande à prévoir une fois les projets miniers tournant à plein

Cadre légal et institutionnel

- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Plan National des Transports
- Etude diagnostique des transports en Guinée et préparation d'un document de politique et de stratégie sectorielle (UE/ TYPISA)
- Projet d'un nouveau code de l'aviation civile en cours d'examen par l'Assemblée Nationale
- Schéma national d'aménagement du territoire

Synergies

- Présence de projets de chaînes de valeur d'aliments périssables dans les régions d'implantation (Kankan et Labé)

- Importants complexes et projets miniers dans la région de N'Zérékoré
- Projet de lancement d'une compagnie aérienne de droit guinéen
- Besoin d'un schéma directeur d'équipement en aéroport pour les aéroports secondaires poussés par l'Union Européenne
- Renforcement des relations commerciales voisines

Impacts

- **Impact social** : participe au désenclavement de régions isolées, rapidement
- **Impact économique** : permet le développement du tourisme, de la desserte de voisinage et des activités minières
- **Impact politique** : encourage la décentralisation et le rapprochement des guinéens

Montage du projet

Exécution du projet

- Recherche d'investisseurs pour la rénovation des bâtiments, de la voirie, des réseaux de communication et électriques, des clôtures et l'acquisition des équipements de contrôle et de gestion de vols.

Montage financier

- Possibilité de confier la gestion des infrastructures à un opérateur spécialisé, rémunéré sur une partie des recettes des taxes aériennes à définir.
- En ce qui concerne la compagnie aérienne, l'UE recommande fortement la mise en place d'un service public de transports aériens domestiques par une délégation de service public à un opérateur professionnel

Risques et mitigations

- Main d'œuvre disponible mais à former
- L'absence de statistiques récentes rend les projections financières difficiles à réaliser
- Absence de trafic pendant plusieurs années, mais les services de navigation aérienne ont entretenu le matériel malgré l'absence de trafic

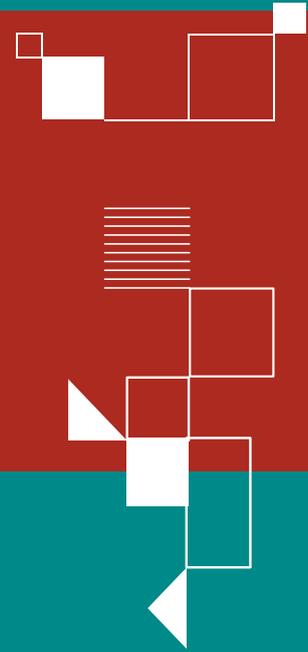
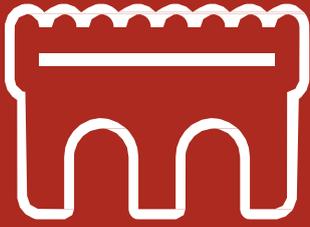
Contacts

M. Elhadj Dianté Keita
Directeur de la Direction Nationale de l'Aviation Civile

sothiam@yahoo.fr
+224 622 684 452
+224 631 701 288

M. Mamadou Diallo
Directeur General du Bureau de Planification

Mamadou.diallo19@yahoo.fr
+224 655 69 82 82
+224 664 61 34 39



Société de Gestion et d'Exploitation du Backbone National (SOGEB) - PPP

Contexte du secteur

Le secteur des télécommunications connaît un fort dynamisme, que cela soit en termes de croissance du parc d'abonnés mobile qui atteint plus de 9 millions d'utilisateurs (+25% entre 2013 et 2014) pour un taux de pénétration de 88,45 %, en augmentation de 23 points sur un an, ou en termes d'investissement (+11% entre 2011 et 2012 pour une valeur de 2 226 milliards de francs guinéens).

Ces excellents résultats, couplés à une croissance démographique supérieure à 3%, laissent augurer de très bonnes perspectives pour les opérateurs actuels.

L'évolution du parc d'utilisateurs internet mobile suit une progression tout aussi prometteuse avec 168 490 clients fin 2012, contre 65 430 abonnés l'année précédente. L'arrivée de la technologie 3G intensifie progressivement les souscriptions et le taux de pénétration de cette technologie au sein des foyers guinéens (+ 157% entre 2011 et 2012).

Enjeux et perspectives

Début 2013, le câble sous-marin à fibre optique ACE (Africa Coast to Europe) a officiellement été connecté au terminal guinéen, aboutissement du programme WARCIP de la Banque Mondiale. La Guinéenne de la large bande (GUILAB) est depuis chargée de la gestion des capacités du câble sous-marin.

Au terme d'un appel d'offres concurrentiel, la société Huawei a remporté le contrat visant à dérouler les 4400 kms de câbles sur le territoire. D'un montant de 238 millions de dollars américains, ces travaux prévoient une contribution locale de 10% de la somme totale.

En échange de l'équivalent du montant à s'acquitter par les autorités locales (23,8 millions de dollars américains) ainsi que le financement d'activités supplémentaires telles que le contrôle des travaux, le Gouvernement est prêt à confier la gestion du réseau de la dorsale internet (backbone) à un opérateur professionnel privé.

Pertinence du projet

La réalisation du backbone représente un bond technologique majeur qui impactera significativement le climat général des affaires, permettra une meilleure diffusion des idées et informations sur le territoire tout en ouvrant diverses régions au trafic de données mondial.

Des avancées significatives s'ouvrent avec ces possibilités de connexion haut débit : services de Voix par internet (VoIP), rapidité du trafic... et donc l'émergence de nouvelles industries guinéennes des technologies de l'information. Ces progrès signifient également le renforcement de l'utilisation d'internet dans les autres secteurs et une probable forte augmentation de la productivité.

Les opérateurs guinéens sont dynamiques et enregistrent une croissance importante de leurs parcs d'abonnés. La pénétration des technologies de l'information est réelle et l'essor du marché est également soutenu par une importante croissance démographique.

Les opérateurs investissent également largement dans la mise à niveau des infrastructures. Le secteur est concurrentiel et régulé de manière très professionnelle.

Télécommunications

Justification / demande

- Arrivée du câble sous-marin ACE offrant une importante augmentation des capacités internet de la Guinée
- Parc d'abonnés internet multiplié par 2.5 entre 2011 et 2012 (de 65 434 à 168 492 utilisateurs)
- Taux de pénétration de l'internet en forte croissance (+157% vs 2011)
- Forts investissements dans le secteur, concurrentiel et régulé
- Impact important sur la compétitivité des entreprises, le décloisonnement de certaines régions et la pénétration du progrès technique

Cadre légal et institutionnel

- Plan quinquennal (loi n°007 du CNT du 7 Juin 2012)
- Présence d'un régulateur : l'ARPT
- La Guinée a transposé les actes de la CEDEAO en matière de télécommunication qui sont encours de ratification
- La Guinée est membre de l'IUT dont elle adopte les recommandations
- Loi des télécoms approuvée par l'Assemblée Nationale

Synergies

- Investissements importants et avancées technologiques qui soutiennent cette croissance : technologies 3G et Wimax
- Relance prévue de la SOTELGUI
- Aboutissement du programme WARCIP et important soutien des bailleurs dans le secteur
- Projet panafricain d'interconnexion des secteurs santé et éducation sur l'ensemble du territoire

Impacts

- **Impact social** : Nombreux emplois indirects et formation ; décroissement de régions isolées, meilleure information.
- **Impact économique** : Forts gains de compétitivité attendus, ouverture plus large de l'économie aux secteurs liés au TIC.
- **Impact politique** : Signal fort pour l'investissement et la meilleure information des populations.

Montage du projet

Exécution du projet

- Secteur dynamique où existe du personnel déjà formé.
- Expérience de contrat de gestion couronnée de succès par le passé (SOTELGUI).
- Soutien, supervision et appui des bailleurs de fonds.
- Etude technique et économique réalisée
- Etude environnementale non réalisée

Montage financier

- Le Gouvernement cherche à obtenir les 10% de sa contribution au projet de déploiement de la fibre optique (23,8 millions de dollars) ainsi que diverses activités de supervision des travaux et dépenses de fonctionnement du secteur.
- En échange, l'exploitation du backbone serait concédée à l'opérateur. Les termes de l'accord restent à discuter.

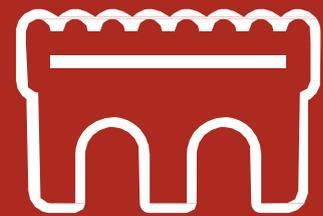
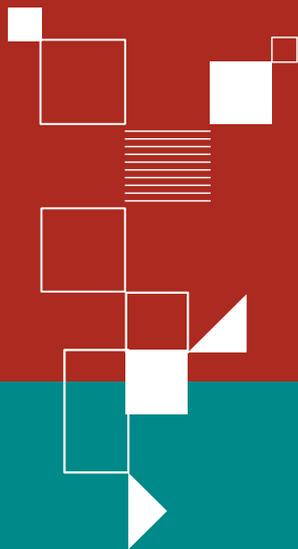
Risques et mitigations

- Le taux de couverture doit être le plus large possible, le respect des termes du contrat de déploiement avec Huawei est primordial.

Contacts

M. Mamadou Pathé Barry
Conseiller chargé des P et T

Mbarry_koolo@yahoo.fr
Mamadoupathe53@gmail.com
+224 628 59 31 34
+224 657 88 60 28



Réhabilitation de la société nationale de télécom - PPP

Contexte du secteur

Le secteur des télécommunications connaît un fort dynamisme, que cela soit en termes de croissance du parc d'abonnés mobile qui atteint plus de 9 millions d'utilisateurs (+25% entre 2013 et 2014) pour un taux de pénétration de 88,45 %, en augmentation de 23 points sur un an, ou en termes d'investissement (+11% entre 2011 et 2012 pour une valeur de 2 226 milliards de francs guinéens).

Ces excellents résultats, couplés à une croissance démographique supérieure à 2%⁹, laissent augurer de très bonnes perspectives pour les 4 opérateurs téléphoniques actuels. Concurrentiel et bien encadré, le secteur n'aura toutefois pas permis à la SOTELGUI, société nationale historique créée en 1993, de tirer son épingle du jeu. Très vite en difficulté à l'issue du contrat de gestion qui avait vu une société malaisienne en prendre les rênes pendant 10 ans, elle n'a pu faire face aux défis du secteur, empêtrée dans des problèmes de management, situation d'autant plus triste que ses performances étaient excellentes lorsque les malaisiens étaient aux commandes.

⁹ Données Institut National de la Statistiques

Enjeux et perspectives

Le projet revêt des enjeux stratégiques sur le plan national. La société d'Etat n'est plus active depuis 2011 et les autorités continuent pourtant de fournir les salaires aux 1600 employés qu'elle compte. Dans un secteur aussi porteur que les télécoms, il est impensable de pouvoir abandonner une telle entreprise sans susciter l'amertume de la population et des effectifs encore en place.

C'est pourquoi le Gouvernement fait de la relance de la SOTELGUI une de ses priorités et souhaite recruter un opérateur pour renouer avec les bonnes performances et la rentabilité de cette licence.

Pertinence du projet

Au-delà des statistiques très prometteuses de l'évolution du parc d'abonné, du taux de pénétration des télécoms et des revenus sur l'ensemble du secteur, la SOTELGUI comptait peu avant de suspendre ses activités d'une part de marché de 16%.

Certes lors de la rétrocession à l'Etat des activités, les effectifs avaient rapidement gonflé pour atteindre 1600 employés. Mais, conscient que ce niveau de dotation en personnel est incompatible avec la compétitivité qu'impose le secteur, un plan social est en cours, financé par la Banque Mondiale.

La société dispose de plus d'un prêt concessionnel de 50 millions sécurisé auprès d'Exim Bank au titre de la modernisation des équipements. Ce dernier arrive à maturité et il est prévu qu'un audit technique soit réalisé afin de déterminer les investissements matériels à réaliser avant l'échéance.

Télécommunications

Justification / demande

- Marché mobile en progression de 25% entre 2013 et 2014
- Parc d'abonnés internet multiplié par 2 entre 2013 et 2014 (de 946 000 à 1 809 000 utilisateurs)
- Taux de pénétration du mobile en croissance de 23 points entre 2013 et 2014
- Taux de pénétration de l'internet en forte croissance
- Investissements importants et avancées technologiques qui soutiennent cette croissance : technologies 3G et Wimax
- Connexion au câble sous-marin à fibre optique (ACE)
- Couverture nationale en perpétuelle évolution : Taux de couverture de 100% des chefs-lieux de Préfectures et sous-préfectures

Contacts

M. Mamadou Pathé Barry

Conseiller chargé des P et T

Mbarry_koolo@yahoo.fr

Mamadoupathe53@gmail.com

+224 628 59 31 34 / +224 657 88 60 28

Cadre légal et institutionnel

- Présence d'un régulateur : l'ARPT (Agence de Régulation des Postes et Télécoms)
- La Guinée est en cours de transposition des actes de la CEDEAO en matière de télécommunications qu'elle a déjà ratifiés
- La Guinée est membre de l'IUT dont elle adopte les recommandations
- Nouvelle Loi sur les Télécoms validée par l'Assemblée Nationale.

Synergies

- Plan social supervisé par la Banque Mondiale en cours
- Prêt concessionnel de 50 millions auprès d'Exim Bank
- Backbone qui connecte l'ensemble du pays au câble sous-marin ACE
- Projet de e-gouvernement dans les secteurs santé et éducation sur l'ensemble du territoire

Impacts

- **Impact social** : Sauvegarde d'une partie des emplois directs, nombreux emplois indirects et formation.
- **Impact économique** : Recette de la privatisation et des impôts pour l'Etat, accroissement des investissements dans le secteur et renforcement de la concurrence.
- **Impact politique** : Relance d'une société nationale historique.

Montage du projet

Exécution du projet

- Secteur dynamique où existe du personnel déjà formé.
- Expérience de contrat de gestion couronnée de succès par le passé.
- Soutien, supervision et appui des bailleurs de fonds.

Montage financier

- Les audits comptables et techniques sont en cours de recrutement et devront aboutir à la valorisation des actifs
- Les autorités n'ont pas encore arrêté le schéma institutionnel précis de la privatisation

Risques et mitigations

- Le plan social est une opération délicate qui n'est pas sans créer de troubles
- Le taux de couverture le plus important est à attribuer à Orange avec 47.3% du territoire



Contacts

Dr. Malick Somparé
Bureau d'Etudes de Stratégie et de
Développement – Ministère d'Etat
Chargé des Travaux Publics et des
Transports

malick20052006@yahoo.fr
+224 664 34 88 21
+224 621 16 31 30

M. El Hadj Mamadou Pathé Barry
Conseiller Technique
Ministère des Postes,
Télécommunications et des Nouvelles
Technologies de l'Information

Mbarry_koolo@yahoo.fr
Mamadoupathe53@gmail.com
+224 628 59 31 34
+224 657 88 60 28