



RÉPUBLIQUE DE GUINÉE
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS
BUREAU D'ÉTUDE ET DE PLANIFICATION

PLAN NATIONAL DE TRANSPORTS

RAPPORT FINAL

RAPPORT DE SYNTHÈSE

Décembre 2001

Financement: Commission Européenne



VOLUMES COMPOSANT LE RAPPORT FINAL

- Volume 1 : La situation générale du secteur des transports
- Volume 2 : Le réseau actuel de routes nationales; caractéristiques et état
- Volume 3 : Rapport sur les enquêtes routières origine-destination
- Volume 4 : Les déterminants socio-économiques de la demande de transports
- Volume 5 : La demande des transports routiers et les trafics routiers; situation actuelle et prévisions 2010
- Volume 6 : Diagnostic et amélioration des transports routiers
- Volume 7 : Diagnostic et perspectives des transports publics ferroviaires
- Volume 8 : Diagnostic et amélioration de l'offre portuaire et para-portuaire
- Volume 9 : Demande actuelle et future de transport aérien
- Volume 10 : Sûreté aéroportuaire et sécurité aérienne ; diagnostic et recommandations
- Volume 11 : Aspect environnemental ; diagnostic et premières recommandations
- Volume 12 : Les projets routiers types et leur stratégie technique d'entretien
- Volume 13 : Identification des projets routiers évalués et fiches de projet
- Volume 14 : Evaluation multicritère des projets routiers
- Volume 15 : Recouvrement des coûts des infrastructures routières
- Volume 16 : Actualisation de la politique des transports et plan d'action.

Les contenus de ces 16 volumes sont consolidés dans un RAPPORT DE SYNTHÈSE

SOMMAIRE

VOLUMES COMPOSANT LE RAPPORT FINAL	1
VOLUMES COMPOSANT LE RAPPORT FINAL	2
PARTIE I DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES DU SECTEUR	III
1 LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS	1
1.1 LE RESEAU des routes nationales	1
1.1.1 État actuel du réseau des routes nationales	1
1.1.2 Le réseau de référence à l'horizon 2010	1
1.2 LA DEMANDE DE TRANSPORT ROUTIER	2
1.2.1 Aspects méthodologiques	2
1.2.2 Les enquêtes origine-destination	2
1.2.3 Demande actuelle et future de transport routier	4
1.3 Le parc automobile	12
1.3.1 Estimation du parc automobile actuel	12
1.3.2 Perspective d'évolution du parc automobile	14
1.3.3 Évaluation du potentiel du parc futur	16
1.3.4 Adéquation du parc commercial futur aux besoins	16
1.3.4 L'âge et l'état du parc actuel	17
<i>L'étude d'un projet d'appui aux transporteurs pour le rajeunissement du parc, au travers d'une offre de facilités d'accès au crédit, semble opportune.</i>	18
1.4 Les coûts et les tarifs des transport routier	18
1.4.1 Calcul des coûts d'exploitation des véhicules (CEV)	18
1.4.2 Les tarifs de transport	21
1.5 LE CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE	26
1.5.1 Diagnostic et amélioration des institutions	26
1.5.2 Diagnostic de la réglementation et de son application	31
1.6 LE Fonctionnement des transports ROUTIERS	33
1.6.1 Fonctionnement des transports de voyageurs	33
1.6.2 Fonctionnement des transports de marchandises	37
1.7 DIAGNOSTIC ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	41

1.7.1	<i>Le diagnostic du système de sécurité routière en place</i>	41
1.7.2	<i>Les mesures d'amélioration immédiates et à court terme</i>	44
1.7.3	<i>La refonte totale du système de gestion de la sécurité routière</i>	47
2	LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS FERROVIAIRES	48
2.1	<i>L'état de l'offre ferroviaire</i>	48
2.1.1.	<i>Les réseaux ferroviaires</i>	48
2.1.2	<i>L'exploitation publique ferroviaire (ONCFG)</i>	49
2.2	<i>Examen du potentiel du chemin de fer</i>	49
2.2.1	<i>Total Potentiel fret estimé à l'horizon 2010</i>	50
2.2.2	<i>Estimation sommaire du trafic ferroviaire de voyageurs</i>	50
2.2.3	<i>Estimation des besoins en matériel roulant et normes d'exploitation</i>	50
2.2.4	<i>Coûts d'investissement du service ferroviaire</i>	51
2.2.5	<i>Recettes issues du projet</i>	51
2.2.6	<i>Dépenses d'exploitation</i>	52
2.2.7	<i>Amortissement des investissements</i>	52
2.3	LES PROBLEMATIQUES DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS FERROVIAIRES	52
2.1.1	<i>La problématique de la relance de l'exploitation des 38 premiers kilomètres</i>	53
2.1.2	<i>La problématique de la relance de l'exploitation de la haute ligne Conakry-Kankan</i>	54
3	LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX	55
3.1	L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIALE	55
3.1.1	<i>État des infrastructures et équipements portuaires</i>	55
3.1.2	<i>Situation de la voie fluviale et de ses équipements</i>	56
3.1.3	<i>Situation de la voie fluviale et de ses équipements</i>	57
3.1.4	<i>État de la flotte maritime guinéenne</i>	57
3.2	CARACTERISTIQUES ET CONTRAINTES DU port de Conakry	58
3.2.1	<i>Les infrastructures existantes</i>	58
3.2.2	<i>Les contraintes d'accès nautique</i>	59
3.2.3	<i>Les contraintes d'accès terrestre</i>	59
3.3	<i>La Demande PORTUAIRE AU port de conakry</i>	62

3.3.1	<i>La demande actuelle</i>	62
3.3.2	<i>Les prévisions de trafic portuaire</i>	65
3.4	LES BESOINS EN CAPACITES PORTUAIRES AU PORT DE CONAKRY	66
3.4.1	<i>Analyse des opérations portuaires</i>	66
3.4.2.	<i>Les besoins en capacités portuaires</i>	72
3.4.3.	<i>L'analyse du troisième projet portuaire</i>	73
3.5	Les coûts DES PASSAGES PORTUAIRES AU PORT DE CONAKRY	76
3.5.1	<i>Les coûts de passage des navires</i>	76
3.5.2	<i>Les effets des coûts d'escales portuaires sur la desserte maritime du port de Conakry</i>	78
3.5.3	<i>Les coûts de passage des marchandises</i>	79
3.6	<i>Les potentialités de développement du trafic de transit malien</i>	81
3.6.1	<i>Le trafic de transit malien par corridor</i>	81
3.6.2	<i>Les corridors d'accès à la mer du Mali</i>	81
3.6.3	<i>Les conditions de développement du transit malien</i>	82
3.7	LES RECOMMANDATIONS RELATIVES AU port de conakry	83
3.7.1	<i>Un plan de développement cohérent du port</i>	83
3.7.	<i>2 Adapter le 3eme projet portuaire</i>	84
3.7.3	<i>Trouver une solution durable a l'ensablement</i>	85
3.7.4	<i>Réviser la stratégie tarifaire du port</i>	86
3.8	<i>Les besoins des activités dU petit cabotage côtier, insulaire et de voisinage</i>	87
3.8.1	<i>Les besoins d'aménagement nouveaux de débarcadères pour soutenir les activités de petit cabotage côtier et de voisinage et de désenclavement des îles</i>	87
3.8.2	<i>La problématique de la sécurité de navigation maritime du petit cabotage côtier et insulaire</i>	87
3.9	<i>LA Problematique du recouvrement des coûts des infrastructures, équipements et services publics portuaires et de navigation maritime</i>	88
3.10	<i>La problématique des insuffisances du cadre législatif et réglementaire du sous secteur, et des conditions de fonctionnement et de libéralisation du marché des transports maritimes</i>	90
3.11	<i>La problématique de la capacité de gestion du sous secteur</i>	91
4	LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS	94
4.1	<i>État actuel deS infrastructureS et deS moyens d'exploitation des transports AÉRIENS</i>	94
4.1.1	<i>État des infrastructures et des équipements aéroportuaires</i>	94
4.1.2	<i>État de la flotte guinéenne d'aéronefs</i>	97

4.2	<i>La demande de transport AERIEN</i>	98
4.2.1	<i>La demande actuelle de transports internationales par destinations finales</i>	98
4.2.2	<i>Les Prévisions de la demande internationale future</i>	99
4.2.3	<i>Les prévisions des mouvements internationaux d'aéronefs</i>	101
4.2.4.	<i>Les prévisions du trafic de transit</i>	102
4.2.5	<i>Le trafic domestique</i>	102
4.2.6	<i>Évolution prévisible des futures dessertes</i>	105
4.2.7	<i>Marché continental</i>	106
4.2.8	<i>Marché CEDEAO</i>	106
4.2.9	<i>Marché intercontinental</i>	107
4.2.10	<i>Conclusions</i>	111
4.3	<i>La SÛRETE AEROPORTUAIRE ET LA SECURITE AERIENNE</i>	112
4.3.1.	<i>La sûreté aéroportuaire</i>	112
▪	<i>Souhaitable à court terme :</i>	116
▪	<i>Souhaitable à moyen terme :</i>	116
▪	<i>A court terme : (Etude SOGEAC en cours)</i>	116
▪	<i>A moyen terme :</i>	116
▪	<i>A plus long terme : (décennie du PNT)</i>	117
4.3.2.	<i>La sécurité aérienne</i>	117
4.4	<i>La problématique du développement des aérodromes de l'intérieur</i>	120
4.5	<i>La problématique du recouvrement des coûts des infrastructures et équipements aéronautiques</i>	122
4.6	<i>LES AUtres elements diagnostics du sous secteur</i>	123
4.6.1	<i>La problématique des coûts aéroportuaires et de la compétitivité régionale de l'aéroport de Conakry</i> 123	
4.6.2	<i>Les problématiques des conditions de fonctionnement et de la libéralisation du marché des transports aériens</i> 124	
4.6.3	<i>La problématique des insuffisances du cadre législatif et réglementaire du sous secteur, et des conditions de fonctionnement et de libéralisation du marché des transports maritimes</i> 125	
4.6.4	<i>La problématique de la capacité de gestion du sous secteur</i> 126	
5	<i>LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX</i>	129
5.1	<i>Évaluation des institutions et de la réglementation</i>	

5.1.1	<i>Diagnostic</i>	129
5.1.2	<i>Recommandations</i>	136
5.1.3	<i>Structuration organisationnelle et fonctionnement</i>	136
5.1.4	<i>Amélioration de la réglementation et de sa mise en œuvre</i>	138
5.2	SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES	141
5.2.1	<i>Sensibilités écologiques</i>	141
5.2.2	<i>Sensibilités socio-environnementales</i>	143
5.2.3	<i>Sensibilités régionales</i>	143
5.2.4	<i>Conclusion</i>	145
PARTIE II ACTUALISATION DE LA POLITIQUE SECTORIELLE ET PLAN D'ACTION		146
6	LE CADRE D'INSCRIPTION DE L'ACTUALISATION DE LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR	147
6.1	<i>Les orientations de la politique générale de développement</i>	147
6.1.1	<i>Les principales orientations du document guide « Guinée, Vision 2010 »</i>	147
6.1.2	<i>Les principales orientations du document cadre de stratégie de réduction de la pauvreté</i>	148
6.2	<i>Les contraintes macro-economiques et budgétaires</i>	150
7	ACTUALISATION DE LA POLITIQUE SECTORIELLE DES TRANSPORTS	153
7.1	<i>Les principes généraux encadrant l'actualisation</i>	153
7.2	<i>Les objectifs et orientations stratégiques généraux de développement du secteur</i>	153
7.3	<i>Les objectifs et orientations stratégiques du sous secteur des transports routiers</i>	156
7.4	<i>La politique de développement du sous secteur des transports ferroviaire</i>	165
7.5	<i>La politique de développement du sous secteur des transports maritimes et fluviaux</i>	165
7.6	<i>La politique de développement du sous secteur des transports aériens</i>	172
7.7	<i>LA Politique environnemental</i>	178
8	LE PLAN D'INVESTISSEMENTS ROUTIERS	181
8.1	L'IDENTIFICATION DES PROJETS ROUTIERS A EVALUER	181
8.1.1	<i>Les objectifs guides pour l'identification des projets routiers a evaluer</i>	181
8.1.2	<i>Les projets routier identifiés pour une évaluation</i>	181
8.2	LA CLASSIFICATION DES PROJETS PAR TYPE DE PROJET	185
8.2.1	<i>Les projets type</i>	185
8.2.2	<i>Classification des projets par projets type ; contenu des projets types.</i>	185
8.3	L'EVALUATION ECONOMIQUE DES PROJETS ROUTIERS	

8.3.1	<i>Méthodologie</i>	190
8.3.2	<i>Les coûts d'investissements des projets</i>	191
8.3.3	<i>Les coûts d'entretien routier</i>	193
8.3.4	<i>Les coûts d'exploitation des véhicules</i>	201
8.3.5	<i>Résultats</i>	203
8.4	<i>L'évaluation économique des ponts</i>	208
8.4.1	<i>Méthodologie</i>	208
8.4.2	<i>Résultats</i>	210
8.5	<i>L'ANALYSE MULTICRITERE Des projets ROUTIERS</i>	210
8.5.1	<i>Méthodologie</i>	210
8.5.2	<i>Résultats de l'analyse multicritère et plan d'investissement</i>	214
8.6	<i>Étude du recouvrement des coûts récurrents ROUTIERS</i>	223
8.6.1	<i>Évolution des besoins pour les Routes nationales</i>	223
8.6.2	<i>Ressources pour l'entretien des routes nationales</i>	228
8.6.3	<i>Comparaison des ressources et des dépenses</i>	229
9	<i>LE PROJET D'APPUI A L'AMELIORATION DU PARC COMMERCIAL DE VEHICULES ROUTIERS</i>	231
9.1	<i>Adéquation du parc commercial futur aux besoins</i>	231
9.2	<i>Investissements nécessaires sans projet</i>	232
9.3	<i>Projet d'amélioration du parc</i>	232
9.4	<i>Investissements nécessaires avec mesures d'incitations</i>	235
10	<i>LE PLAN D'INVESTISSEMENTS PHYSIQUES DES AUTRES SOUS SECTEURS</i>	236
10.1	<i>Le plan d'investissements du sous secteur maritime ET FLUVIAL</i>	236
10.1.1	<i>Les investissements au port de Conakry</i>	236
10.1.2	<i>Les investissements d'accompagnement des activités du petit cabotage côtier, insulaire, fluvial et de voisinage</i>	237
10.2	<i>Le plan d'investissements du sous secteur aérien</i>	237
11	<i>LE PLAN D'ACTION DU SECTEUR</i>	239
11.1	<i>Le Plan d'Action multimodal DU SECTEUR</i>	240
11.2	<i>Le plan d'action du sous secteur des transports routiers</i>	240
11.4	<i>Le Plan d'action du sous secteur des transports maritimes et fluviaux</i>	241
11.5	<i>Le Plan d'action du sous secteur des transports aériens</i>	242

LISTE DE TABLEAUX ET FIGURES

- Tableau 1- Flux journaliers de personnes par grandes régions naturelles (2001- personnes)
- Tableau 2- Flux de personnes par grandes régions naturelles (2010, en personnes)
- Tableau 3 - Flux annuels de marchandises en tonnes en 2000
- Tableau 4 - Flux annuels de marchandises en tonnes en 2010
- Tableau 5 - Longueur des voies (en km) en fonction de l'état et du type de revêtement
- Tableau 6 – Activité (en véh × km) en fonction de l'état et du type de revêtement
- Tableau 7 –activité des véhicules(veh*km) sur le réseau de référence de l'année 2010
- Tableau 8 : Flux routiers interurbains de marchandises (tonnes) générés par les Régions pour l'année 2000
- Tableau 9 : Flux routiers interurbains de marchandises (tonnes) et activité (t-km) pour l'année 2000
- Tableau 10 : Estimation de la répartition géographique du parc automobile pour 2000
- Tableau 11 : Prévisions de parcs et localisation géographique des voitures particulières et de camionnettes en 2005 et 2010
- Tableau 12 : Prévisions de parcs et localisation géographique des véhicules commerciaux en 2005 et 2010
- Tableau 13 : Estimation des importations annuelles de véhicules
- Tableau 14 : Estimation des importations annuelles de véhicules
- Tableau 15 : Estimation des investissements nécessaires (millions GNF aux conditions de 2001)
- Tableau 16 : Estimation des importations annuelles de véhicules après mise en œuvre de mesures d'incitations
- Tableau 17 : Estimation des investissements nécessaires avec mesures d'incitations (millions GNF aux conditions de 2001)
- Tableau 18 : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction du relief (route revêtue en bon état)
- Tableau 19 : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules d'occasion en fonction du relief (route revêtue en bon état)
- Tableau 20 : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)
- Tableau 21 : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules d'occasion en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)
- Tableau 22 : Tarifs de transport de voyageurs (GNF/voy./ km)
- Tableau 23 : Estimation des trafics dérivables vers le chemin de fer (cas du scénario 2 de l'étude du Plan de Transport de 1987)
- Tableau 24 : Extrémité des trafics de l'aéroport de Conakry en 2000 (estimations du Consultant)
- Tableau 25 : Prévisions de trafic de fret par catégories de flux (tonnes)
- Tableau 26 : Prévisions de trafics sur les plates-formes de province
-
- Carte 1 – Localisation des postes d'enquêtes
- Graphique 1 –Méthodologie de calcul de la demande
- Graphique 2 : Évolution du parc automobile en service
- Graphique 3 : Évolution du parc automobile et du PIB Transport (exprimé en 10⁶ FG de 1996)
- Graphique 4: Perspectives d'évolution du parc automobile à l'horizon 2010
- Graphique 5 : Projet d'amélioration des parcs de transports commerciaux
- Graphique 6 : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction du relief (route revêtue en bon état)

- Graphique 7 : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules usagés en fonction du relief (route revêtue en bon état)*
- Graphique 8: Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)*
- Graphique 9 : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules d'occasion en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)*
- Graphique 10 : Variation des tarifs en fonction du type de véhicule (GNF/voy.)*
- Graphique 11 : Variation des tarifs en fonction de la distance et du type de véhicule (GNF/voy./km)*
- Graphiques 12 et 13 : Trafics enregistrés au cours de la semaine d'enquête (véhicules)*
- Graphique 14 : Extrémité des trafics de l'aéroport de Conakry en 2000 (estimations du Consultant)*
- Graphique 15 : Répartition par origine et destination de la demande de Conakry en 2000*
- Graphique 16 : Trafics de voyageurs et relations avec Conakry*

ACRONYMES

Agence Française de Développement :	AFD
Agence pour la Navigation Aérienne :	ANA
Agence pour la Navigation Maritime :	ANAM
Association Internationale pour le Développement :	IDA
Assistance Technique :	AT
Bureau d'Études et de Planification :	BÉP
Banque Mondiale :	BM
Build Operate Transfer :	BOT
Cadre de Dépenses à Moyen Terme :	CDMT
Communes Rurales de Développement :	CRD
Direction Nationale de l'Aviation Civile :	DNAC
Direction Nationale de l'Entretien Routier :	DNER
Direction Nationale du Génie Rural :	DNGR
Direction Nationale des Investissements Routiers :	DNIR
Direction Nationale de la Marine Marchande :	DNMM
Etablissement Public à Caractère Administratif :	EPA
Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial :	EPIC
Fonds de Contre Partie :	FCP
Fonds d'Entretien Routier ou Fonds Routier de 2 ^{ème} Génération :	F.E.R.
Fonds Européen de Développement :	FED
Fonds Monétaire International :	FMI
Fonds Routier :	FR
Fonds d'Aides aux Collectivités Villageoises :	FACV
Fonds d'Intervention pour le Développement Agricole :	FIDA
Highway Design and Maintenance Model :	HDM
Informatisation des Données Routières :	IDR
Initiative pour l'Entretien Routier :	I.E.R.
Ministère de l'Elevage et de la Pêche :	MEP
Ministère de l'Agriculture et des Eaux et Forêts :	MAEF
Ministère des Travaux Publics et des Transports :	MTPT
Ministère des Ressources Naturelles, de l'Énergie et de l'Environnement :	MRNE
Office National des Chemins de Fer de Guinée :	ONCFG
Ordonnateur National du FED :	ONFED
Organisations Non Gouvernementales :	ONG
Pistes Rurales :	PR
Port Autonome de Conakry :	PAC
Programme des Dépenses Publiques :	PDP
Programme d'Appui aux Collectivités Villageoises :	PACV
Programme National d'Infrastructures Rurales :	PNIR

2 nd Programme National d'Infrastructures Rurales :	PNIR 2
Organisation Internationale de l'Aviation Civile :	OACI
Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole :	OPEP
Petites et Moyennes Entreprises :	PME
Projet Sectoriel des Transports :	PST
Routes Nationales :	RN
Réseau Routier Principal (sous-ensemble des Routes Nationales) :	RRP
Termes de Référence des prestations :	TDR
Toutes Taxes Comprises :	TTC

PARTIE I
DIAGNOSTIC ET
PERSPECTIVES DU
SECTEUR

1 LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS

1.1 LE RESEAU DES ROUTES NATIONALES

Le réseau routier pris en compte pour l'étude du plan de transport a été limité au réseau des routes nationales.

1.1.1 État actuel du réseau des routes nationales

Les cartes des pages ci-après illustrent le réseau des routes nationales avec pour chaque section de route, son niveau d'aménagement et son état.

L'état actuel du réseau est résumé au **Tableau** ci-après, en fonction du type d'aménagement (ou type de revêtement) et de l'état de surface .

Tableau - Longueur des voies (en km) en fonction de l'état et du type de revêtement

Type de route	Etat			total
	bon	moyen	mauvais	
revêtue	1776	1720	500	3996
en terre améliorée	1588	2164	536	4288
en terre ordinaire	596	794	4252	5642
total	3960	4678	5288	13926

1.1.2 Le réseau de référence à l'horizon 2010

Le réseau de référence est le réseau qui a servi de base à l'évaluation des projets repérés dans le cadre du Plan National de Transport. Il comprend les aménagements dont la réalisation est décidée avant l'horizon 2010, et que le P.N.T. n'a donc pas à évaluer. Les aménagements sont des « héritages décisionnels » (cf. [carte page suivante](#)) :

- ① Km 36 – Boffa et remplacement du bac sur la Fatala par un pont
- ② Km36 – frontière Sierra Leone
- ③ Kissidougou - Sérédou
- ④ Kankan - frontière Mali et remplacement des bacs sur le Niger la rivière Tinkisso par des ponts

Tous ces projets consistent en une reconstruction d'une route bitumée existante ou en un bitumage d'une route en terre.

Par ailleurs, les sections non concernées par les coups partis feront l'objet d'un entretien suffisant pour les maintenir en un état moyen à l'horizon 2010 et ceci conformément à l'analyse menée sur la politique d'entretien.

1.2 LA DEMANDE DE TRANSPORT ROUTIER

1.2.1 Aspects méthodologiques

L'étude de la demande de transport routier a comporté les étapes suivantes :

analyse des données relatives aux comptages routiers

définition du réseau à intégrer dans le PNT

définition du programme d'enquêtes origines – destinations, réalisation des enquêtes, exploitation des enquêtes

redressement des enquêtes origines – destinations, à l'aide du modèle de simulation (génération - distribution - affectation) pour la demande de transport de voyageurs, et selon les produits traités, à l'aide d'un modèle de FRATAR ou à l'aide des analyses socio-économiques quand l'échantillon enquêté n'était pas significatif pour des raisons de saisonnalité

établissement des matrices d'échanges pour 2001 (voyageurs, tonnes, véhicules)

prévisions de trafics pour 2010, basées sur l'application du modèle de simulation pour les transports de voyageurs, et selon les produits sur l'application d'un modèle FRATAR ou des résultats des analyses socio-économiques

affectation des trafics sur le réseau 2010, comportant les « héritages décisionnels », c'est à dire les projets d'aménagement dont la réalisation est décidée, mais qui n'ont pas commencé

analyse des goulots d'étranglement et définition des projets :

- au regard du trafic prévu : projets de capacité
- analyse des besoins de renforcement au regard du trafic prévu : projets de renforcement
- analyse des projets concourant à la desserte de zones enclavées

1.2.2 Les enquêtes origine-destination¹

La carte suivante donne indication de la localisation des enquêtes Origines – destinations qui se sont déroulées au cours du mois de juin 2001, avec pour chaque poste, une durée de 3 jours, au cours desquels l'ensemble du trafic a été enquêté de 6h à 22h. Au total, 11 627 enquêtes ont été effectuées. Leur codification, puis la saisie sur support informatique ont été réalisées sur la base d'un manuel et d'un logiciel spécifique élaboré par le Consultant. L'exploitation des données collectées a été suivie d'un examen des erreurs pour effectuer les corrections puis opérer le redressement en tenant compte de la période d'enquête et de l'élimination des doubles-comptes.

Deux types de résultats ont été calculés : les résultats redressés qui sont les matrices origines – destinations pour les véhicules transportant des voyageurs et ceux transportant les marchandises

¹ cf. Rapport d'enquête Origine - destination

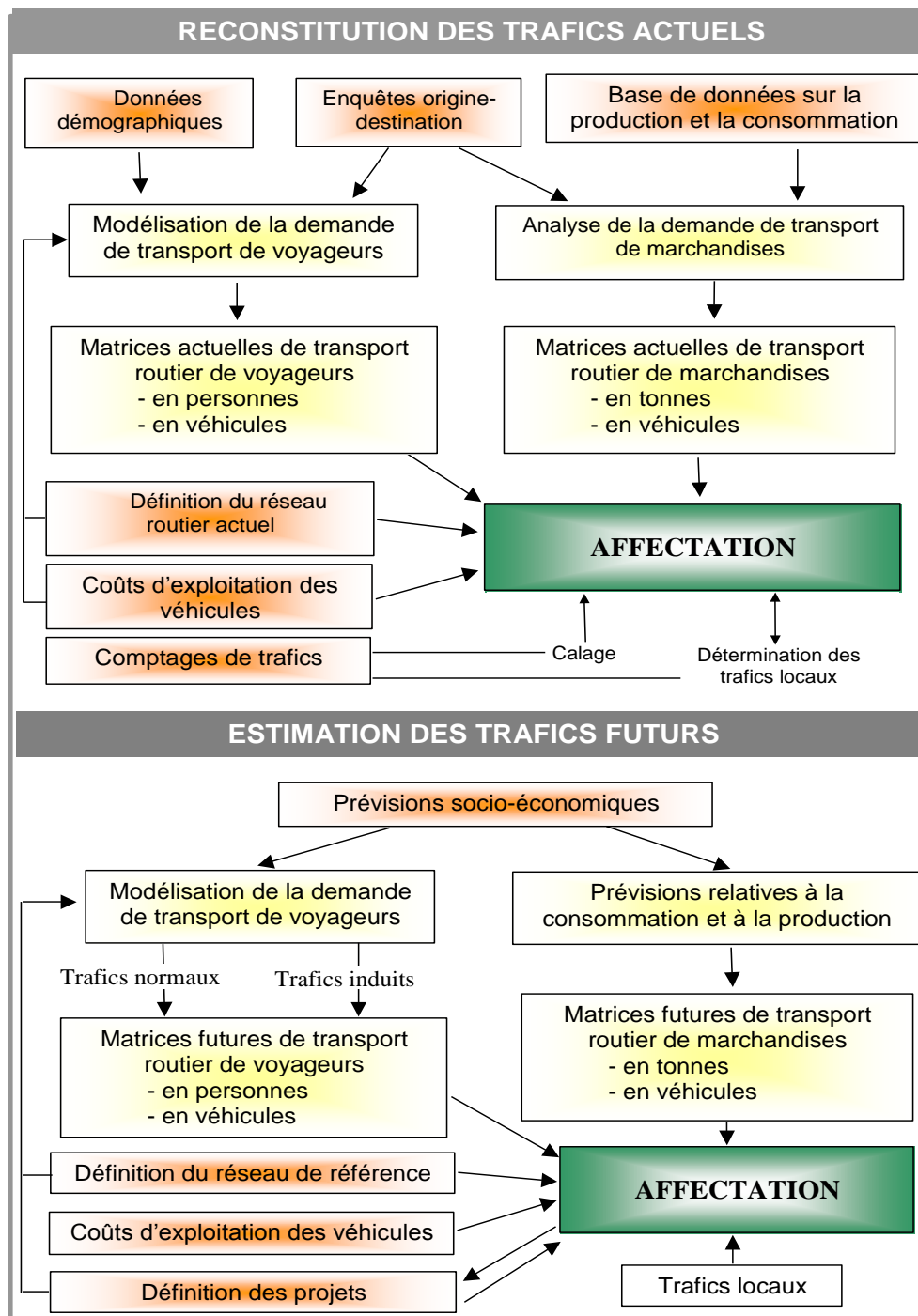
Carte 1 - Localisation des postes d'enquête



les tris à plat correspondant au fichier des enquêtes pour toutes les caractéristiques

relatives aux véhicules, au respect de la réglementation, aux caractéristiques des trajets.

1.2.3 Demande actuelle et future de transport routier²



Le Schéma ci-après décrit la méthodologie de calcul de la demande

² cf. Rapport Demande de transport routier et les trafics : Situation actuelle et prévisions 2010

1.2.3.1 Demande actuelle et future de voyageurs

Le **tableau** suivant présente les échanges entre les grandes régions naturelles de la Guinée, le trafic local n'est pas inclus, mais il est pris en compte dans le modèle d'affectation. Une zone regroupe les origines ou destinations liées aux pays voisins. Conakry est une zone spécifique, la Guinée Maritime n'inclut donc pas Conakry.

Tableau - Flux journaliers de personnes par grandes régions naturelles (2001 - personnes)

Zones regroupées	Guinée maritime	Moyenne Guinée	Haute Guinée	Guinée Forestière	Conakry	Pays riverains	Total
Guinée maritime	2940	1667	234	648	28689	69	34247
Moyenne Guinée		1951	1217	403	4646	361	8578
Haute Guinée			1354	1727	1311	168	4560
Guinée Forestière				4529	1000	33	5562
Conakry						581	581
Pays riverains						4	4
Total	2940	3618	2805	7307	35646	1216	53532

Les flux actuels liés à Conakry représentent 67% des flux et les échanges entre Conakry et les autres préfectures de la Guinée Maritime en représentent à eux seuls 54%.

Parmi les échanges internes aux régions naturelles, c'est bien sûr la Guinée Maritime qui domine si l'on inclut Conakry. Vient ensuite la Guinée Forestière ; N'Zérékoré constitue un pôle secondaire très éloigné de Conakry. Les échanges entre la Moyenne Guinée et Conakry sont relativement importants.

Le **tableau** suivant présente les flux 2010 sous la même forme que les flux 2001

Tableau - Flux de personnes par grandes régions naturelles (2010, en personnes)

Zones regroupées	Guinée maritime	Moyenne Guinée	Haute Guinée	Guinée Forestière	Conakry	Pays riverains	Total
Guinée maritime	5086	2737	401	1114	52382	105	61825
Moyenne Guinée		2979	1919	688	8141	542	14269
Haute Guinée			2271	3018	2305	282	7876
Guinée Forestière				8161	1834	59	10054
Conakry						1015	1015
Pays riverains						8	8
Total	5086	5716	4591	12981	64662	2011	95047

Au total, 95 000 déplacements journaliers de personnes sont prévus à l'horizon 2010, soit une progression de 77 % entre 2001 et 2010 et un taux annuel de croissance de 6,6%, légèrement inférieur à celui qui ressort de la comparaison des comptages routiers 1991-2000 qui a été de 7,6%.

Cette prévision de la demande à l'horizon 2010 a été réalisée à réseau constant. A cette demande « normale » devra être ajoutée une demande induite, liée à la réduction des coûts de déplacement provenant de l'amélioration du réseau (voir ci-après).

1.2.3.2 Demande actuelle et future de marchandises

Pour le transport de marchandises, il n'y a pas réellement de période moyenne et des fluctuations importantes sont relevées, tant en ce qui concerne les quantités que le

nature des produits transportés.

Il a donc fallu avoir recours à l'analyse produit par produit des productions, consommations et commercialisations, en complément de l'enquête. Les matrices de la plupart des marchandises sont issues de cette analyse ; pour quelques produits, ce sont les matrices de l'enquête qui ont été conservées après affectation d'un coefficient de correction saisonnière fondé sur les quantités de gazole vendues à la pompe³.

À l'issue du redressement des enquêtes origines – destinations, il a été possible de reconstituer les flux interurbains de marchandises et la production qu'engendre leur transport.

Le **tableau** ci-après donne une première répartition géographique des générations de flux par grande région et le poids de Conakry.

Tableau : Flux routiers interurbains de marchandises (tonnes) générés par les Régions pour l'année 2000

Régions administratives	trafic total de marchandises de l'année 2000 (tonnes)			
	émis	(%)	attirés	(%)
Guinée maritime(*)	443 140	19,7%	240 248	10,7%
Dubréka	284 099	12,6%	108 115	4,8%
Conakry	751 921	33,4%	768 468	34,1%
Moyenne Guinée	176 078	7,8%	276 698	12,3%
Haute Guinée	299 537	13,3%	411 326	18,3%
Guinée forestière	255 177	11,3%	351 001	15,6%
Pays voisins	43 630	1,9%	97 728	4,3%
Total	2 253 583	100,0%	2 253 583	100,0%

(*) hors Dubréka et Conakry

Les flux et l'activité reconstitués permettent d'observer :

- une croissance sensible depuis 1990 des quantités au taux annuel constant de 6,7% ;
- une croissance encore plus sensible de l'activité engendrée par les flux, au taux annuel constant de 10,2%
- une distance moyenne de 269km, en progression de 38% par rapport à la distance moyenne de 195km en 1990⁴.

Le **tableau** ci-après donne la décomposition des trafics et de l'activité des transports routiers pour les principales catégories de produits dont les plus caractéristiques sont rappelées ci-après :

³ Coefficient dont la valeur de est de 0,925 par rapport à la moyenne mensuelle

⁴ Étude pour un appui au secteur routier des marchandises – MCTT –septembre 1992

Tableau : Flux routiers interurbains de marchandises (tonnes) et activité (t-km) pour l'année 2000

Nature du produit	Q (tonnes)	activité (t-km)
Fruits et légumes frais	14 012	3 875 205
Arachides	55 287	23 190 640
Manioc	148 519	41 853 090
Tubercules	3 679	1 327 140
Poissons	10 516	5 405 650
Viande	288	71 175
Autres produits (agriculture, consommation et divers)	71 226	23 958 235
Bétail	2 668	614 295
Céréales et farines	643 578	143 986 660
Boissons industrielles	60 415	15 437 310
Huiles alimentaires	13 881	4 370 510
Sel	55 565	22 713 220
Sucre	49 721	20 641 845
Tissus et habillement	8 322	2 616 320
Biens d'équipements des ménages	668	114 975
Ciment	254 031	121 349 725
Matériaux de carrière	325 787	18 587 990
Autres matériaux de construction	11 399	5 549 460
Charbon de bois	122 143	10 690 850
Bois de chauffage	11 454	760 295
Bois débité	48 689	15 316 130
Bois en grumes	58 495	3 976 675
Café (cerises ou décortiqué)	36 638	22 329 240
Cacao	3 712	2 962 340
Coton graine	20 009	3 278 795
Graines et fibres de coton	23 118	14 796 370
Produit de l'hévéaculture	7 667	1 119 455
Engrais et matières destinées à l'agriculture	11 143	5 295 055
Biens d'équipements des entreprises	31 354	1 312 540
Hydrocarbures	149 597	68 828 415
TOTAL	2 253 582	606 329 605

Le principal groupe de produits est constitué des céréales et farines qui génèrent 28,6% des quantités et 23,7% de l'activité avec une distance moyenne de 223,7km.

Le ciment et les matériaux de carrière constituent le second groupe le plus important avec 25,7% des quantités transportées et 23,1% de l'activité.

Les transports d'hydrocarbures représentent aussi des quantités importantes avec 6,6% des tonnages totaux et 11,4% de l'activité, avec une distance moyenne de 460km.

Les produits agricoles d'exportation occasionnent les déplacements sur les plus grandes distances avec plus de 600km pour le café, le cacao et le coton (fibre ou graine) exporté.

Le **tableau** suivant présente les flux de marchandises par grandes régions ainsi que les trafics internationaux. A l'intérieur de la Guinée Maritime, trois zones ont été distinguées : Conakry, Dubréka et les autres préfectures. Il faut noter que Dubréka génère des trafics important vers Conakry, en particulier ceux liés aux matériaux de construction.

Tableau - Flux annuels de marchandises en tonnes en 2000

Zones regroupées	Guinée maritime	Dubrèka	Conakry	Moyenne Guinée	Haute Guinée	Guinée Forestière	Pays riverains	Total
Guinée maritime	86 279	5 079	320 506	9 254	9 894	11 914	214	443 140
Dubrèka	5 167		278 286	200		4	443	284 100
Conakry	134 865	101 724	16 834	120 771	269 097	107 621	1 010	751 922
Moyenne Guinée	12 528	1 293	17 985	97 030	14 555	13 146	19 540	176 077
Haute Guinée	716		74 441	27 516	103 221	87 507	6 137	299 538
Guinée Forestière	225	18	53 851	3 790	6 369	120 553	70 372	255 178
Pays riverains	469		6 586	18 138	8 190	10 257	11	43 651
Total	240 249	108 114	768 489	276 699	411 326	351 002	97 727	2 253 606

Les flux émis et reçus par Conakry représentent 67% des tonnages transportés, soit une part identique à celle observée dans les transports de voyageurs.

La Guinée Maritime émet plus vers Conakry qu'elle ne reçoit. Elle est une zone d'approvisionnement de Conakry. Le rapport entre les flux émis par Conakry et les flux reçus est en effet de 0,36 pour Dubrèka et de 0,42 pour le reste de la Guinée Maritime.

Pour les autres préfectures, c'est l'inverse. Les flux de la Moyenne Guinée, la Haute Guinée et la Guinée forestière sont beaucoup plus important dans le sens Conakry-intérieur que dans le sens inverse.

Les rapports entre les flux émis par Conakry et flux reçus sont en effet les suivants :

Moyenne Guinée	6,7
Haute Guinée	3,6
Guinée Forestière	2,0.

Les échanges Conakry-étranger sont limités et les flux attirés par Conakry sont largement supérieurs aux flux émis de Conakry (le rapport entre les flux reçus par Conakry et les flux émis est de 0,15). Cette répartition pose le problème du fret de retour et constitue une contrainte forte pour le système de transport de marchandises.

Pour les autres origines-destinations, on note des flux importants entre la Guinée Forestière et l'étranger (71 000 tonnes), liés aux exportations de grumes via San Pédro en Côte d'Ivoire.

Tableau - Flux annuels de marchandises en tonnes en 2010

Origine Destination	Guinée Maritime hors Dubréka et Conakry	Dubrèka	Conakry	Moyenne Guinée	Haute Guinée	Guinée forestière	Etranger
Guinée maritime hors Dubréka et Conakry	81 938	3 533	762 341	31 785	7 952	2 244	201
<i>Dubrèka</i>	18 268	-	632 247	274	-	4	606
<i>Conakry</i>	222 699	217 732	22 994	143 644	542 587	160 894	1 409
Moyenne Guinée	13 561	266	27 224	118 333	19 538	10 298	35 668
Haute Guinée	1 792	858	226 874	19 703	156 603	144 502	9 707
Guinée forestière	197	-	178 929	8 963	16 002	151 264	124 580
Etranger	664	-	9 101	22 407	11 072	14 342	-
Total	339 119	222 389	1 859 711	345 108	753 754	483 548	172 171

Entre 2000 et 2010, les flux sont multipliés par 1,8. La polarisation des flux par Conakry s'accroît puisque l'agglomération en générerait 75% (contre 67% en 2000).

1.2.3.3 Demande voyageurs induite en situation de réseau de référence

La prévision de la demande voyageur à l'horizon 2010 a été réalisée à réseau constant. A cette demande projetée à réseau constant vient s'ajouter une demande induite en situation de réseau de référence.

En application du principe admis d'une élasticité du trafic au coût, l'amélioration du réseau rend possible, par la baisse des coûts de transport, la satisfaction d'une nouvelle demande dite demande induite. Cette demande induite est très marginalement liée à une amélioration ponctuelle (resurfacement d'une route en terre par exemple), la relation est plus sensible à un changement significatif et durable du niveau de service offert par la route : bitumage d'une route en terre ou reconstruction d'une route revêtue dégradée. La demande induite a été établie, à l'horizon 2010 à l'aide du modèle d'évaluation de la demande de transport de voyageurs, en comparant les déplacements :

- sur le réseau actuel dont l'ensemble des voies a été considéré comme étant dans un état moyen
- sur le réseau de référence dont les voies non concernées par un projet ont été considérées comme étant dans un état moyen et dont les voies concernées par un projet sont en bon état.

Tableau - Demande de transport induite par les projets réalisés dans le réseau de référence

	Trafic 2010 normal	Trafic 2010 induit	Total
En nombre de personnes	95 043	8 821	103 864
En nombre de véhicules	11 216	1 095	12 311

1.2.3.4 *Le transit malien*

La situation actuelle

Le transit malien par le corridor Guinéen est actuellement très faible. L'enclavement du port de Conakry pour les Maliens explique cette situation..

Au cours de la décennie passée, les statistiques du PAC ne mentionne de transit malien qu'à partir de 1997. Depuis cette date, les trafics correspondants ont été les suivants :

- 1997 : 480 tonnes
- 1998 : 11 585 tonnes
- 1999 : 9 437 tonnes
- 2000 : 6 192 tonnes

Les scénarios de développement du transit malien

L'aménagement de la route Kankan-Bamako en route bitumée, à circulation continue sans rupture par des bacs, devraient théoriquement donner de l'intérêt au corridor Guinéen. Cependant ce désenclavement ne suffira pas pour le développement du trafic de transit. La compétitivité du corridor Guinéen par rapport aux autres corridors concurrents actuellement fréquentés par les trafics du commerce extérieur malien, passent obligatoirement par une amélioration des coûts de transit par le corridor et par l'instauration des meilleures facilitations de transit .

Aussi, en fonction de la volonté et de la célérité de mise en œuvre des améliorations requises en matière de coûts et de facilitations, il a été retenu quatre hypothèses de trafics pour le transit malien :

- une hypothèse H0 dite « Hypothèse au Fil de l'Eau » correspondant à la situation actuelle en matière de coûts de transit et de facilitations ; il a été retenu pour cette hypothèse un trafic d'environ 30 000 tonnes ;
- et les trois hypothèses progressives H1, H2 et H3 de l'étude d'actualisation de l'évaluation économique de la route Kankan-Bamako réalisée en 1999 par le Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT).

Ces trois hypothèses progressives sont fonction du niveau d'agressivité commerciale du corridor guinéen pour attirer les trafics maliens.

Les trafics retenus par ces trois hypothèses à l'horizon 2010 sont les suivants :

- Hypothèse H1 :
 - importations hors hydrocarbures : report de 30% des trafics via Abidjan et 15% des trafics via Dakar, conduisant à un trafic via Conakry de : 212 000 tonnes
 - importations d'hydrocarbures : report de 10% du trafic via Abidjan et 5% du trafic via Dakar, conduisant à un trafic via Conakry de : 49 000 tonnes
 - exportations de coton fibre : réalisation de 100% des trafics détournables⁵ de coton fibre conduisant à un trafic de : 115 000 tonnes

⁵ ces trafics détournables ont été évalués à partir de la localisation géographique des lieux de production du coton malien.

- Hypothèse H2

- importations hors hydrocarbures : report de 40% des trafics via Abidjan et 25% des trafics via Dakar, conduisant à un trafic via Conakry de : 294 000 tonnes
- importations d'hydrocarbures : report de 15% du trafic via Abidjan et 10% du trafic via Dakar, conduisant à un trafic via Conakry de : 76 000 tonnes
- exportations de coton fibre : réalisation de 100% des trafics détournables⁶ de coton fibre conduisant à un trafic de : 115 000 tonnes

Les deux hypothèses H1 et H2 aboutissent à terme aux mêmes taux de report de trafics à partir des corridors concurrents⁷. Elles ne se distinguent dans l'étude citée que par les célérités des reports à partir la mise en service de la route Kankan-Bamako.

- Hypothèse H3 :

- importations hors hydrocarbures : report de 50% des trafics via Abidjan et 30% des trafics via Dakar, conduisant à un trafic via Conakry de : 365 000 tonnes
- importations d'hydrocarbures : report de 20% du trafic via Abidjan et 15% du trafic via Dakar, conduisant à un trafic via Conakry de : 103 000 tonnes
- exportations de coton fibre : réalisation de 100% des trafics détournables⁸ de coton fibre conduisant à un trafic de : 115 000 tonnes

Le scénario retenu

Pour l'élaboration du présent PNT, il a été retenu l'hypothèse H3, aboutissant à un trafic total en 2010 de

- 468 000 tonnes à l'import
- 115 000 tonnes à l'export.

1.2.4 Les trafics sur le réseau routier

Les affectations sur le réseau de référence des flux de transports issus de l'étude de la demande, sont illustrées par les deux cartes ci-après

⁶ ces trafics détournables ont été évalués à partir de la localisation géographique des lieux de production du coton malien.

⁷ Pour les trafics hors hydrocarbures, les taux de report prévus à terme sont de 50% pour les trafics passant par Abidjan et 30% pour ceux passant par Dakar ; ces taux sont atteints en 2020 dans l'hypothèse H1 ; ils le sont en 2015 pour l'hypothèse H2

Pour les trafics d'hydrocarbures, les taux de report à terme sont de 30% pour chacun des trafics passant par Abidjan et Dakar ; ces taux sont atteints en 2025 dans l'hypothèse H1 et en 2020 dans l'hypothèse H2.

Le report concernant les trafics à l'export de coton fibre est le même quelque soit l'hypothèse.

⁸ ces trafics détournables ont été évalués à partir de la localisation géographique des lieux de production du coton malien.

1.3 LE PARC AUTOMOBILE

1.3.1 Estimation du parc automobile actuel

L'estimation du parc roulant est faite à partir des statistiques d'immatriculations disponibles, portant sur la période 1992-2000.

Les retraits de l'année **n** sont estimés approximativement à 9% des effectifs de l'année **n-1**. Cette valeur semble a priori élevée mais s'explique par l'âge élevé des véhicules, leurs conditions difficiles d'utilisation (routes difficiles au moins au cours de la saison des pluies) et leur entretien insuffisant et souvent effectué dans des conditions précaires de disponibilité des pièces de rechange.

Il faut signaler par ailleurs que les effectifs de véhicules importés présentent une évolution annuelle comparable à celle des effectifs immatriculés.

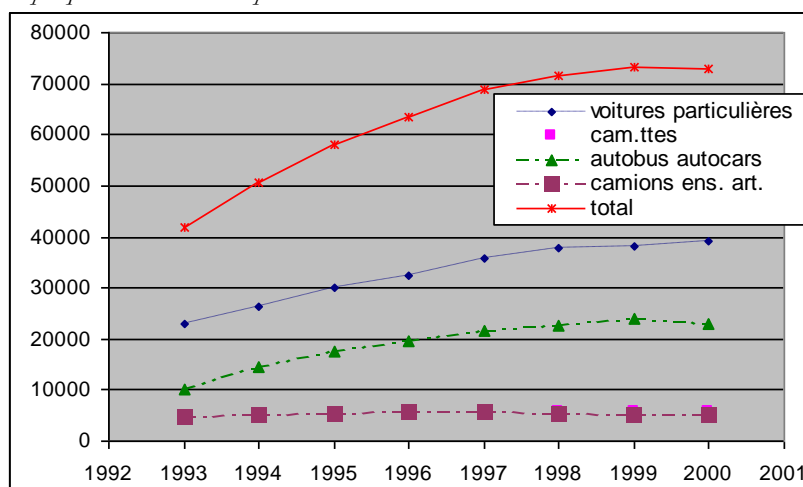
Sur la base de cette estimations préliminaire, il a été possible de reconstituer l'évolution du parc automobile en service au cours de la période 1993-2000.

Tableau : Estimation du parc automobile actuel

année	voitures particulières	cam. ttes	autobus autocars	camions ens. art.	total	immatric.	retraits
1993	23000	3995	10188	4817	42000		
1994	26300	4700	14500	5200	50700	12311	-3780
1995	30164	5249	17390	5400	58203	12066	-4563
1996	32554	5750	19500	5570	63374	10410	-5238
1997	35751	5750	21600	5720	68821	11151	-5704
1998	37682	5900	22700	5400	71682	9055	-6194
1999	38000	5890	24100	5200	73190	7859	-6451
2000	38998	5790	22900	5100	72788	6185	-6587

Cette évolution est illustrée par le **graphe** ci-dessous.

Graphique : Évolution du parc automobile en service

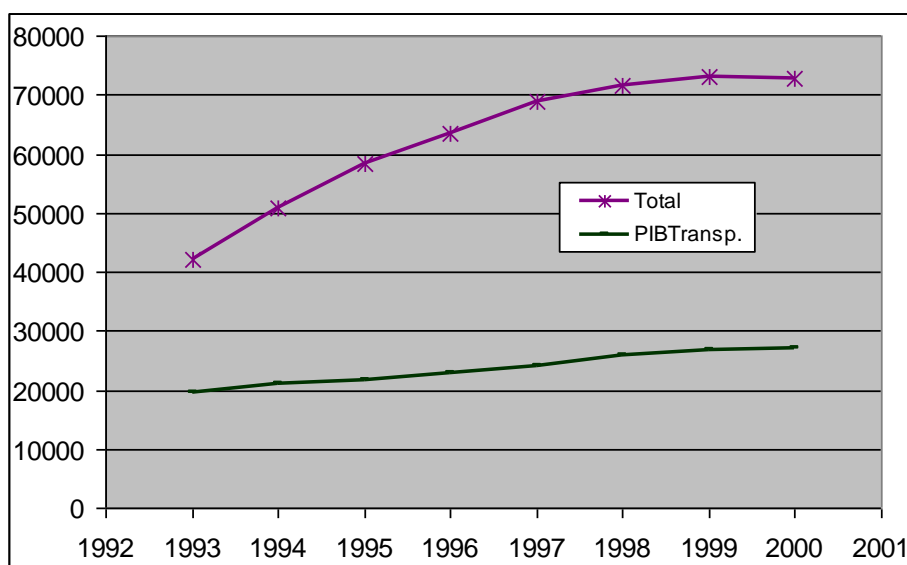


Il faut signaler que la tendance des deux dernières années est à une légère diminution du parc, les immatriculations ont quant à elles entamé un net

fléchissement depuis 1997 et en 2000, elles n'ont représenté que la moitié des effectifs immatriculés en 1995, année marquée il est vrai par la poursuite des réimmatriculations qui faisaient suite aux mesures de 1992-1993.

Ces évolutions sont aussi à rapprocher de l'évolution de la part des transports dans le PIB, présentée au graphique ci-après :

Graphique : Évolution du parc automobile et du PIB Transport (exprimé en 10⁶ FG de 1996)



La répartition régionale du parc est donnée ci-après, à partir des statistiques mises à la disposition du Consultant, le CADA de Conakry a immatriculé 84% du total en 1993 et 96% en 2000.

Tableau : Estimation de la répartition géographique du parc automobile pour 2000

année 2000	voitures particulières	cam.ttes	autobus autocars	camions ens. art.	total
Conakry	35158	5123	19716	4840	64837
Kindia	1345	234	549	33	2161
Boké	0	0	0	65	65
Mamou	0	0	0	0	0
Labé	906	157	1015	153	2231
Faranah	0	0	0	10	10
Kankan	579	101	421	0	1101
N'zérékoré	1009	175	1199	0	2383
TOTAL	38997	5790	22900	5101	72788

Sur ces bases, le taux d'équipement en voitures particulières et camionnettes ont évolué comme suit :

- pour Conakry : le taux d'équipement était de 23,8véhicules/1 000habitants en 1993, il est actuellement de 30,8véhicules/1 000habitants ;
- pour les autres centres urbains : le taux d'équipement qui était de 3,1véhicules/1 000habitants est actuellement de 3,6véhicules/1 000habitants.

1.3.2 Perspective d'évolution du parc automobile

1.3.2.1 Parc de voitures particulières et de camionnettes

Pour établir les perspectives d'évolution de leur parc, ces deux catégories ont été agrégées car ces véhicules présentent des usages voisins et par ailleurs contribuent à l'équipement des ménages bien que l'activité principale à laquelle se livre le chef de ménage puisse jouer un rôle dans l'usage des camionnettes qui servent effectivement aussi au transport de marchandises. Une prévision de ce parc a donc été calculée en retenant comme variables la population urbaine et la variation tendancielle du taux d'équipement. Deux méthodes de calculs ont été appliquées :

dans les cas où existent des effectifs identifiés en 2000 (cas de Conakry, Kindia, Labé, Kankan, et Nzérékoré), le parc futur de ces deux catégories de véhicules a été calculé sur la base du parc de 2000, de l'évolution du taux d'équipement entre 2000 et 2005 et de l'accroissement de population urbaine entre 2000 et 2005 ;

dans les cas où le parc n'a pu être identifié en 2000, les parcs de voitures particulières et de camionnettes ont été estimés sur la base du taux d'équipement et de la population urbaine du chef-lieu de région.

Le **tableau** ci-après donne le parc de voitures particulières et de camionnettes pour les horizons 2005 et 2010, ainsi que leur répartition régionale. Sur ces bases, les effectifs de voitures particulières s'établiraient à 54 311 en 2005 et à 73 992 en 2010, soient des variations de 39% en 5 ans et de 90% en 10 ans. À Conakry, où l'occupation de la voirie est déjà préoccupante, le parc atteindra des effectifs pour les deux catégories de véhicules, respectivement de 54 902 véhicules en 2005 et 74 829 en 2010.

Tableau : Prévisions de parcs et localisation géographique des voitures particulières et de camionnettes en 2005 et 2010

Région	horizon 2005			horizon 2010		
	voit.part.	cam.ttes	total	voit.part.	cam.ttes	total
Conakry	47919	6983	54902	65312	9517	74829
Kindia	1870	325	2195	2601	452	3053
Boké	626	109	734	874	152	1026
Mamou	252	44	296	351	61	412
Labé	1260	219	1479	1753	304	2057
Faranah	175	30	205	243	42	285
Kankan	805	140	945	907	158	1065
Nzérékoré	1403	244	1647	1951	339	2290
TOTAL	54311	8093	62404	73992	11025	85016

1.3.2.2 Parc de véhicules commerciaux (minibus, autobus, autocars, camions et ensembles articulés)

Pour les prévisions portant sur les véhicules commerciaux, les prévisions ont été établies en fonction des projections de taux de croissance des populations urbaines et des projections de taux de croissance du PIB transports. Les effectifs devraient évoluer comme suit :

- l'effectif du parc de minibus et d'autobus devrait atteindre 26 227 véhicules en 2005, puis 29 810 véhicules en 2010, contre 22 900 véhicules en 2000. La progression annuelle à taux constant des véhicules de transports collectifs de personnes s'établit donc à

2,8% pour la période 2000-2005, puis à 2,6% entre 2005 et 2010.

- l'effectif du parc de camions et d'ensembles articulés devrait atteindre 6 466 véhicules en 2005, puis 8091 véhicules en 2010, ce qui donne une progression évaluée à taux annuel constant de 4,9% pour la période 2000-2005, puis à 4,6% entre 2005 et 2010.

Le **tableau** ci-après donne le parc de véhicules commerciaux pour les horizons 2005 et 2010, ainsi que leur répartition régionale.

Tableau : Prévisions de parcs et localisation géographique des véhicules commerciaux en 2005 et 2010

Région	horizon 2005			horizon 2010		
	bus	camions	total	bus	camions	total
Conakry	23074	5689	28763	26238	7121	33359
Kindia	923	227	1150	1071	291	1362
Boké	309	76	385	360	98	458
Mamou	125	31	155	144	39	184
Labé	622	153	775	721	196	917
Faranah	86	21	107	100	27	127
Kankan	397	98	495	373	101	474
N'zérékoré	692	171	863	803	218	1021
TOTAL	26227	6466	32693	29810	8091	37901

1.3.2.3 Synthèse des évolutions projetées

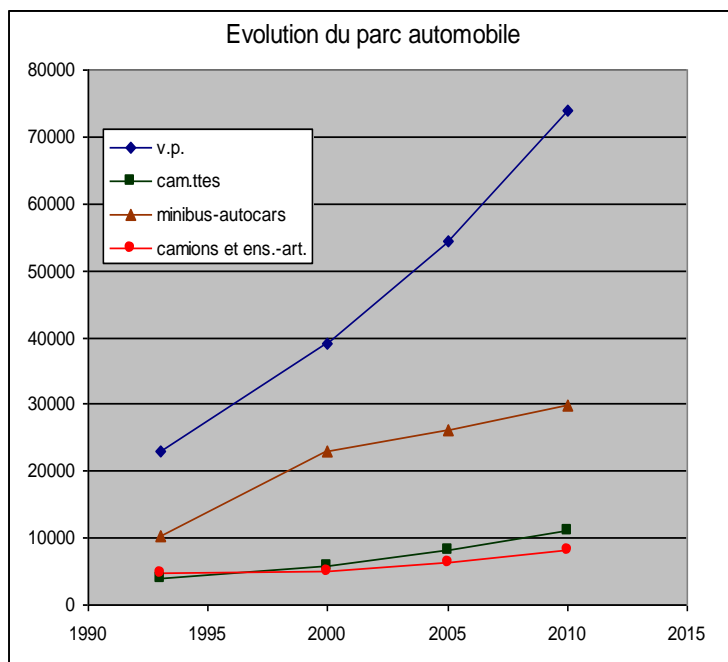
Cette première perspective d'évolution du parc automobile a été dressée en prenant en considération l'évolution passée et les perspectives démographiques et de développement économique. Les résultats auxquels elle aboutit sont résumés au **tableau** ci-après.

Tableau : Prévisions du parc automobile à l'horizon 2010

année	catégories de véhicules			
	v.p.	cam. ^{tes}	minibus- autocars	camions et ens.-art.
1993	23000	3995	10188	4817
2000	38998	5790	22900	5100
2005	54311	8093	26227	6466
2010	73992	11025	29810	8091

Cette synthèse est illustrée par le **graphique** ci-après.

Graphique : Perspectives d'évolution du parc automobile à l'horizon 2010



1.3.3 Évaluation du potentiel du parc futur

1.3.3.1 Le parc de voitures privées (voitures particulières, break)

En ce qui concerne le parc de véhicules privés, l'amélioration de la situation résultera d'une application accrue de la réglementation existante et de textes complémentaires, bien que ces textes ne soient pas nécessaires. C'est à ce prix qu'une réelle amélioration qualitative pourra intervenir.

1.3.3.2 Parc commercial de transport

En ce qui concerne le parc de véhicules exploités commercialement des mesures d'encouragement au renouvellement doivent être envisagées pour aider les transporteurs à adapter leur parc et l'exploiter dans des conditions plus favorables.

1.3.4 Adéquation du parc commercial futur aux besoins

Ces besoins ont été estimés sur la base des caractéristiques actuelles dont la dominante est la vétusté des véhicules qui nécessite un renouvellement annuel de 9% des effectifs pour maintenir l'activité estimée. Le **tableau** donne l'estimation des effectifs annuels du parc commercial et les importations annuelles requises, compte tenu de l'état du parc.

Tableau : Estimation des importations annuelles de véhicules

année	camionnettes				minibus-autocars				camions et ensembles articulés			
	parc au 1/1	retrait	import.	total	parc au 1/1	retrait	import.	total	parc au 1/1	retrait	import.	total
2000				5790				22900				5100
2001	5790	521	922	6191	22900	2061	2691	23530	5100	459	707	5348
2002	6191	557	986	6620	23530	2118	2765	24177	5348	481	741	5608
2003	6620	596	1054	7078	24177	2176	2841	24842	5608	505	777	5881
2004	7078	637	1127	7569	24842	2236	2919	25525	5881	529	815	6167
2005	7569	681	1205	8093	25525	2297	2999	26227	6167	555	855	6466
2006	8093	728	1245	8609	26227	2360	3041	26907	6466	582	878	6763
2007	8609	775	1324	9158	26907	2422	3120	27605	6763	609	919	7073
2008	9158	824	1408	9743	27605	2484	3201	28321	7073	637	961	7397
2009	9743	877	1498	10364	28321	2549	3284	29056	7397	666	1005	7736
2010	10364	933	1594	11025	29056	2615	3369	29810	7736	696	1051	8091

- parc au 1/1 : parc en début d'année n

- retrait : parc retiré au cours de l'année n

- import : effectifs importés au cours de l'année n

En supposant les ratios d'exploitation actuels, l'évolution du parc proposée implique donc une amélioration de productivité des transports de voyageurs de 45% et des transports de marchandises de l'ordre de 40%.

Il paraît donc nécessaire d'améliorer les caractéristiques des véhicules composant le parc, ce qui est possible de deux façons :

- la 1^{ère} est d'améliorer la productivité du parc actuel, mais ceci est possible dans une proportion que l'on peut admettre de 15% pour les transports de marchandises et pour les transports de voyageurs
- la 2^{nde} consiste à modifier la composition du parc de véhicules pour augmenter la capacité de transport de marchandises et celle de transport de voyageurs. Les autocars représentent actuellement une faible part des véhicules de transport collectif (5% des effectifs), cette proportion étant quadruplée, elle permettrait un accroissement suffisant pour assurer la demande projetée. En ce qui concerne les transports de marchandises, les ensembles articulés ne représentent actuellement que 3,9% des camions. Un doublement de cette proportion permet d'obtenir l'accroissement de capacité nécessaire.

1.3.4 L'âge et l'état du parc actuel

Bien qu'une nette amélioration de l'état du parc de véhicules circulant est perceptible au cours des dix dernières années, l'âge avancé et l'état du parc, en terme fiabilité et de sécurité et de pollution, restent encore préoccupants.

Une exploitation du fichier des immatriculations montre que les véhicules de plus de 12 ans représentent :

- 52% des voitures particulières (pour 22% de moins de 7 ans) ;
- 64% des minibus et camionnettes (10% de moins de 7 ans) ;
- 73% des autocars et autobus (12% de moins de 7 ans)
- 66% des camions et ensembles articulés (11% de moins de 7 ans).

L'étude d'un projet d'appui aux transporteurs pour le rajeunissement du parc, au travers d'une offre de facilités d'accès au crédit, semble opportune.

1.4 LES COÛTS ET LES TARIFS DES TRANSPORT ROUTIER

1.4.1 Calcul des coûts d'exploitation des véhicules (CEV)

Les coûts d'exploitation des véhicules sont une indication indispensable à la mesure des performances des transports routiers. Les valeurs calculées permettent fréquemment de modéliser la formation des tarifs de transports qui se négocient « d'accord – parties ». Par ailleurs, les valeurs des coûts d'exploitation sont utilisées pour évaluer les projets routiers, dans la mesure où les coûts sont affectés par l'état des infrastructures. De ce fait, les coûts doivent être établis par types de véhicules et de routes. Dans le cadre de la modélisation, les coûts d'exploitation sont utilisés comme critère de répartition des trafics entre itinéraires (affectation).

Les calculs ont été réalisés à l'aide de la version de HDM-VOC 4⁽⁹⁾, dont la transposition sous EXCEL offre l'avantage, par rapport à la version classique de pouvoir calculer simultanément un grand nombre de CEV.

En vue d'obtenir des valeurs représentatives des conditions guinéennes, les CEV ont été calculés pour deux types de véhicules :

véhicules neufs

véhicules d'occasion, qui constituent actuellement l'essentiel des véhicules immatriculés.

1.4.1.1 Variation des CEV en fonction du relief

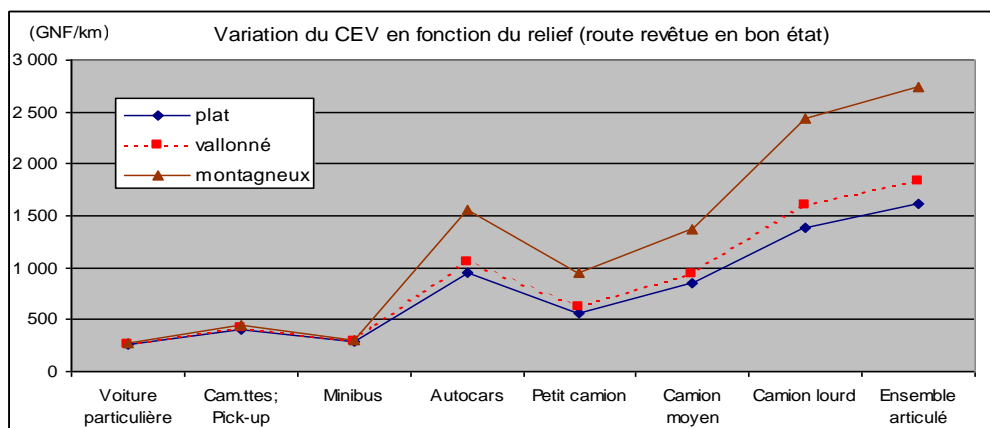
Le **tableau** suivant présente les valeurs des CEV des véhicules neufs en fonction de la topographie, pour une route revêtue en bon état.

Tableau : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction du relief (route revêtue en bon état)

catégorie de véhicule	(gnf/véh./km)		
	plat	vallonné	montagneux
Voiture particulière	256	261	276
Cam.ttes; Pick-up	411	419	448
Minibus	284	289	308
Autocars	952	1 053	1 564
Petit camion	556	623	951
Camion moyen	850	940	1 376
Camion lourd	1 384	1 597	2 440
Ensemble articulé	1 615	1 825	2 744

⁹ - Les feuilles EXCEL permettant le calcul des CEV font partie du programme RED-VOC de la Banque Mondiale

Graphique : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction du relief (route revêtue en bon état)



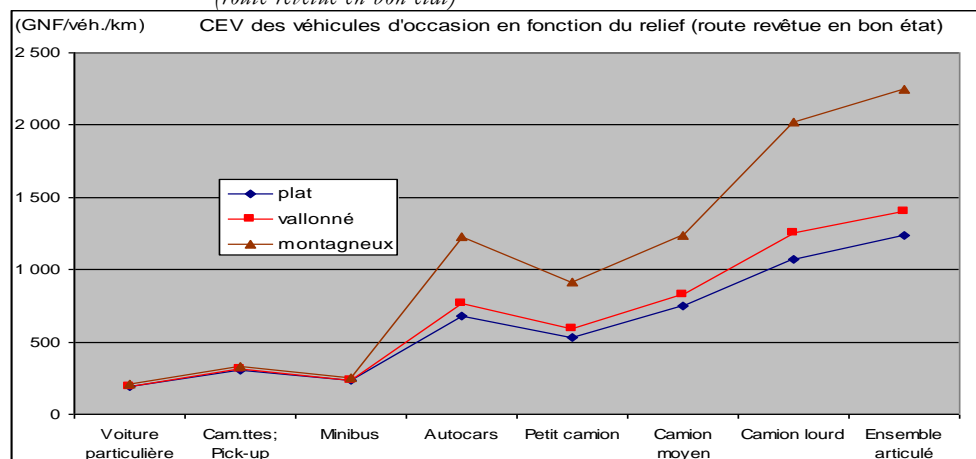
Ces calculs mettent en évidence que la topographie n'a qu'une influence relativement limitée sur les coûts d'exploitation des véhicules légers (+7% pour une voiture particulière entre une route en zone de plat et une route de montagne). Par contre, son incidence est beaucoup plus importante pour les véhicules lourds (+76% pour un camion porteur lourd, ou +64% pour un autocar).

Le tableau ci-après présente les résultats des mêmes calculs effectués dans le cas des véhicules d'occasion.

Tableau : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules d'occasion en fonction du relief (route revêtue en bon état)

catégorie de véhicule	(gnf/véh./km)		
	plat	vallonné	montagneux
Voiture particulière	192	195	207
Cam.ttes; Pick-up	306	310	331
Minibus	232	235	250
Autocars	682	765	1 224
Petit camion	528	592	914
Camion moyen	749	828	1 238
Camion lourd	1 074	1 252	2 020
Ensemble articulé	1 233	1 405	2 251

Graphique : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules usagés en fonction du relief (route revêtue en bon état)



Dans le cas des véhicules usagés, la topographie a une influence plus sensible, mais relativement limitée sur les coûts d'exploitation des véhicules légers (+8,1% pour une voiture particulière entre une route en zone de plat et une route de montagne). Par contre, son incidence est beaucoup plus importante pour les véhicules lourds (+99% pour un camion porteur lourd d'occasion, ou +81% pour un autocar). Cette différence provient de ce que les charges variables ont un « poids » relatif plus fort dans le cas de véhicules usagés déjà partiellement amortis, par rapport aux véhicules neufs dont l'amortissement est la composante principale du CEV.

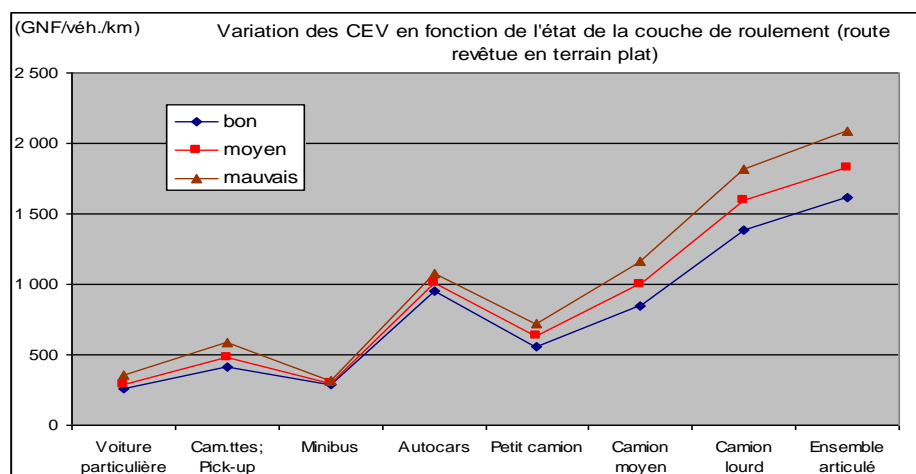
1.4.1.2 Variation des CEV en fonction de l'état de la couche de roulement

Il a été jugé intéressant d'examiner l'influence de l'état de la couche de roulement sur les CEV des véhicules, car c'est traditionnellement sur l'amélioration de l'état de la couche de roulement que portent les travaux d'entretien courant ou périodique. Le [tableau](#) ci-après présente les valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction de l'état de surface, en considérant une route revêtue en terrain plat.

Tableau : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)

catégorie de véhicule	(gnf/véh./km)		
	bon	moyen	mauvais
Voiture particulière	256	293	356
Cam.ttes; Pick-up	411	477	587
Minibus	284	296	320
Autocars	952	1 009	1 077
Petit camion	556	635	723
Camion moyen	850	1 001	1 161
Camion lourd	1 384	1 595	1 817
Ensemble articulé	1 615	1 828	2 089

Graphique : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules neufs en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)



Les résultats obtenus mettent en évidence l'influence sensible de l'état de la couche de roulement sur les coûts d'exploitation des véhicules légers (+39% pour une voiture particulière entre une route en bon état et une route en mauvais état), alors que cette différence est plus faible pour les véhicules lourds (+13,1% pour les autocars et

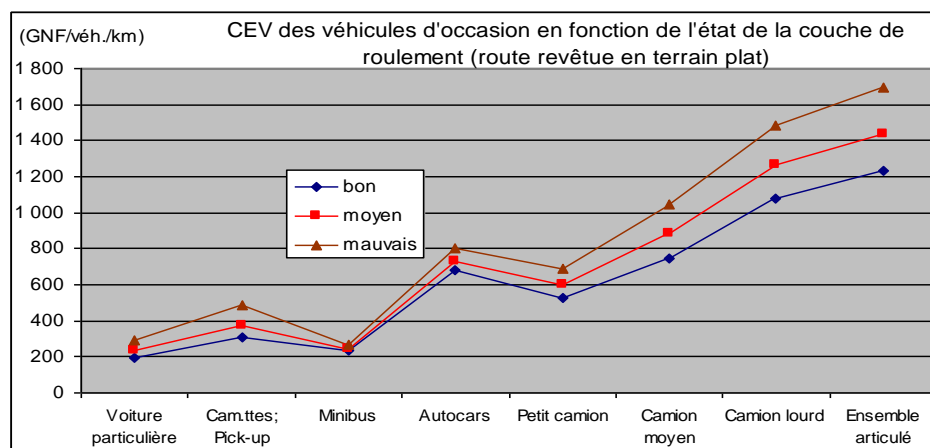
+31,3% pour les camions lourds).

Le **tableau** suivant présente les mêmes résultats relatifs aux véhicules d'occasion.

Tableau : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules d'occasion en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)

catégorie de véhicule	(gnf/véh./km)		
	bon	moyen	mauvais
Voiture particulière	192	231	294
Cam.ttes; Pick-up	306	376	486
Minibus	232	242	268
Autocars	682	733	804
Petit camion	528	601	688
Camion moyen	749	885	1 043
Camion lourd	1 074	1 268	1 486
Ensemble articulé	1 233	1 438	1 693

Graphique : Variation des valeurs unitaires des CEV des véhicules d'occasion en fonction de l'état de la couche de roulement (route revêtue en relief plat)



Les résultats obtenus mettent en évidence l'influence sensible de l'état de la couche de roulement sur les coûts d'exploitation des véhicules légers (+53% pour une voiture particulière entre une route en bon état et une route en mauvais état), alors que cette différence est plus faible pour les véhicules lourds (+18% pour les autocars et +11% pour les camions lourds ou +37% pour les ensembles articulés).

1.4.2 Les tarifs de transport

1.4.2.1 Transports de voyageurs

L'analyse de la tarification pour les trois types de véhicules a pour but de vérifier que la tarification répond bien aux objectifs généraux de toute tarification qui doit être variable en fonction :

- du types de véhicule, le tarif devant être croissant en raison inverse de la capacité
- de la distance parcourue (une plus grande distance permet en principe de réduire les amortissements)
- du type de route utilisé pour assurer la desserte.

Cette analyse a été considérée pour les liaisons pour lesquelles les trois (3) types de véhicules sont utilisés. Le **tableau** ci-après donne les tarifs pratiqués pour les principales liaisons régulières depuis Conakry.

Analyse comparative par rapport à la catégorie de véhicules

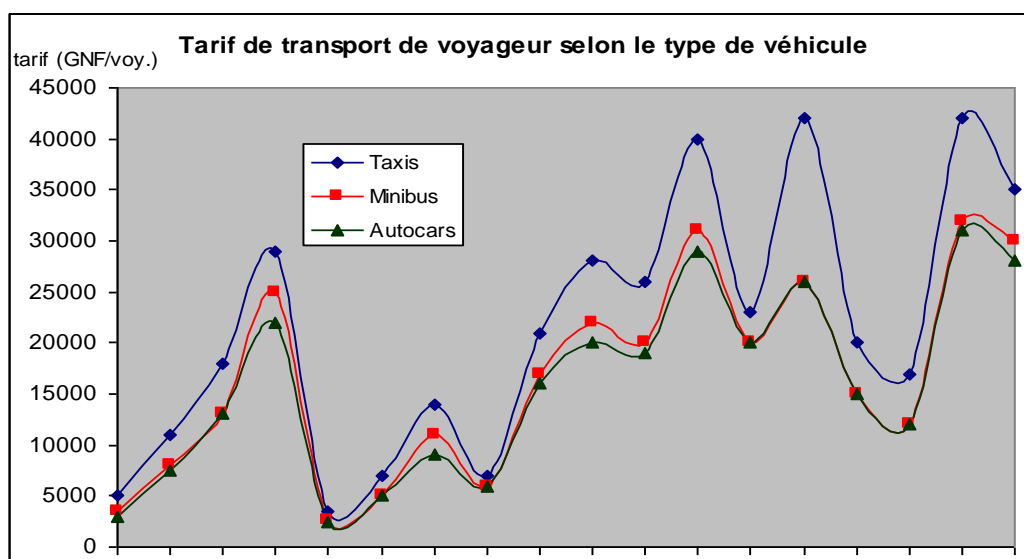
Tableau : Tarifs de transport de voyageurs (GNF/voy./km)

Liaison desservie à partir de Conakry	d(km)	GNF/voy.			GNF/voy./km		
		Taxis	Minibus	Autocars	Taxis	Minibus	Autocars
Coyah	30	1400	900	n.d.	46,7	30,0	n.d.
Dubrèka	31	1400	900	n.d.	45,2	29,0	n.d.
Kindia	112	5000	3500	3000	44,6	31,3	26,8
Mamou	247	11000	8000	7500	44,5	32,4	30,4
Labé	391	18000	13000	13000	46,0	33,2	33,2
Dalaba	299	14000	10000	n.d.	46,8	33,4	n.d.
Kankan	600	29000	25000	22000	48,3	41,7	36,7
Forécariah	80	3500	2600	2500	43,8	32,5	31,3
Boffa	131	7000	5000	5000	53,4	38,2	38,2
Boké	248	14000	11000	9000	56,5	44,4	36,3
Fria	157	7000	6000	6000	44,6	38,2	38,2
Faranah	432	21000	17000	16000	48,6	39,4	37,0
Macenta	741	n.d.	n.d.	23000	n.d.	n.d.	31,0
Guéckédou	654	28000	22000	20000	42,8	33,6	30,6
Kissidougou	569	26000	20000	19000	45,7	35,1	33,4
Beyla	844	n.d.	32000	29000	n.d.	37,9	34,4
N'Zérékoré	881	40000	31000	29000	45,4	35,2	32,9
Yomou	943	43000	n.d.	n.d.	45,6	n.d.	n.d.
Kouroussa	517	23000	20000	20000	44,5	38,7	38,7
Dinguiraye	461	26000	20000	n.d.	56,4	43,4	n.d.
Gaoual	408	26000	n.d.	n.d.	63,7	n.d.	n.d.
Siguiri	673	42000	26000	26000	62,4	38,6	38,6
Mali	501	24000	n.d.	n.d.	47,9	n.d.	n.d.
Dabola	357	20000	15000	15000	56,0	42,0	42,0
Télimélé	242	15000	13000	n.d.	62,0	53,7	n.d.
Pita	352	17000	12000	12000	48,3	34,1	34,1
Tougué	476	21000	n.d.	n.d.	44,1	n.d.	n.d.
Lélouma	307	25000	n.d.	n.d.	81,4	n.d.	n.d.
Koubia	455	23000	n.d.	n.d.	50,5	n.d.	n.d.
Koundara	525	37000	29000	n.d.	70,5	55,2	n.d.
Lola	923	42000	32000	31000	45,5	34,7	33,6
Kérouané	734	35000	30000	28000	47,7	40,9	38,1

(n.d. : non desservi avec régularité)

Les données de ce tableau sont schématisées par le **graphe** ci-après donnant une meilleure lisibilité du phénomène (les localités destination se succédant en ligne dans le tableau se succèdent en abscisse sur la graphe).

Graphique : Variation des tarifs en fonction du type de véhicule (GNF/voy.)

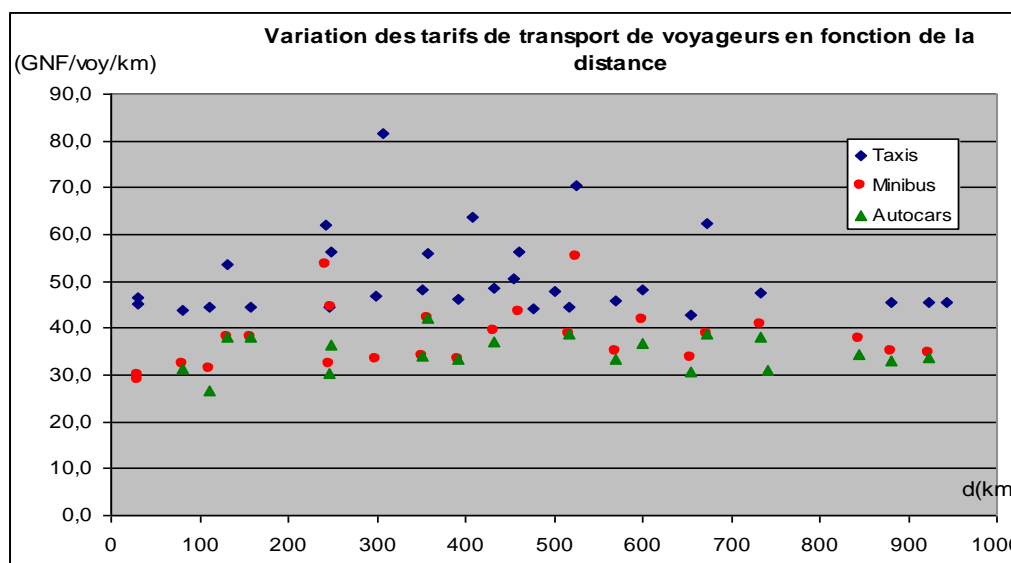


Ces éléments ne permettent de déceler une règle d'établissement du tarif relatif à chaque catégorie de véhicule, bien que les tarifs des taxis soient toujours supérieurs aux tarifs des minibus ou d'autocars

Analyse comparative par rapport à la distance

Le **Graphique** présente les tarifs unitaires pratiqués en fonction de la distance de transport, sur lesquelles les trois (3) types de véhicules sont exploités régulièrement.

Graphique : Variation des tarifs en fonction de la distance et du type de véhicule (GNF/voy./km)



Les variations ne montrent pas d'influence de la distance sur le tarif de transport, alors que la logique voudrait que le tarif unitaire soit dégressif en fonction de la distance pour tenir compte d'un amortissement amélioré sur les grands parcours et de

frais fixes (embarquement, débarquement, pertes de temps, etc. moins fréquents) plus faibles.

Diagnostic de la situation actuelle

Les tarifs de transport de voyageurs sont décidés dans le cadre d'une concertation dont le principe est à revoir, dans la mesure où certains éléments sont occultés (redevances pour les services de gestion des gares routières, redevances pour les services des chefs de file et des chargeurs, etc.). Elle est finalement imposée aux transporteurs (par les syndicats), sans que leurs coûts d'exploitation aient été vraiment pris en considération.

La tarification actuelle, imposée d'une façon informelle (et non officielle), prend en approximativement en considération les coûts d'exploitation, mais elle ne répond à aucun des objectifs de politique de développement des services auxquels elle pourrait contribuer. Elle perpétue la médiocrité actuelle des services en ne permettant pas la rémunération de services performants.

Mesures d'amélioration

L'amélioration de la tarification nécessite une révision complète dans le cadre d'une concertation entre Administration, transporteurs de voyageurs, gestionnaires des gares routières et représentants d'associations de consommateurs (usagers).

L'objectif devrait être de bâtir une tarification indicative qui soit fondée sur le principe de la rémunération des services offerts et de permettre aux transporteurs actifs, de développer leur activité dans l'intérêt bien compris de la clientèle. La tarification à mettre en œuvre devrait simplement prendre en considération les charges des transporteurs et les objectifs de desserte en modulant les tarifs de base pour qu'ils permettent d'atteindre ces objectifs.

1.4.2.2 Transports de marchandises

Il n'existe pas, dans le cas des transports de marchandises, une tarification, même indicative. L'analyse du fonctionnement des transports de marchandises a montré qu'il existe deux sous marchés indépendants, sauf à la marge :

- le sous marché des transports pour compte propre, les transports étant une activité secondaire ou complémentaire pour l'opérateur par rapport à son activité principale :
- ce sont les commerçants qui assurent leurs propres besoins de transports avec un parc qu'ils possèdent.
- certaines sociétés de transit ont leur propre parc, en propriété propre ou affrété . C'est le cas de SAFRICOM qui utilise le parc de KAMAZ-Guinée, de façon exclusive. KAMAZ-Guinée ne s'intéresse pas aux transports interurbains de marchandises qu'elle considère comme peu profitable, alors que son activité pour SAFRICOM lui assure une rémunération plus élevée, en contre-partie il est vrai, d'une qualité de service irréprochable.

- le sous-marché des transports pour compte d'autrui qui se scinde de façon évidente en trois (3) types d'activités :
- la première correspond à un haut niveau de prestation (cas des transports de conteneurs pour les sociétés minières par TTM, qui assure aussi les transports pour GETMA ; cas des transports d'hydrocarbures pour le compte des distributeurs de carburants), avec des conditions tarifaires rémunératrices pour l'activité, si celle-ci est bien gérée
- la seconde est largement prise en charge et organisée par l'UNTRG (Port Autonome de Conakry et certaines gares routières) ou par les syndicats dans certaines gares routières de l'intérieur où les transports sont organisés pour desservir les marchés. Les tarifs sont alors tels qu'ils ne permettent pas de rémunérer les charges des transporteurs, une fois déduits les prélèvements effectués au titre de l'appairage, de l'organisation du tour du rôle et du chargement;
- la troisième résulte de l'informel; certains transporteurs n'ayant pas les moyens financiers d'acquérir des véhicules en bon état, refusent l'affiliation à l'UNTRG ou à un syndicat et proposent leurs services par l'intermédiaire de démarcheur moins coûteux que l'UNTRG ou les syndicats. Compte tenu de la concurrence, cette dernière activité est aculée à une marginalisation croissante.

Diagnostic de la situation actuelle

L'organisation du marché des transports de marchandises a conduit à la mise en place d'une tarification libre qui s'applique à une partie des transports. Quand la qualité des services est un critère important (transports des carburants et des conteneurs) les tarifs rémunèrent convenablement l'activité, le parc de véhicules est performant et les transporteurs échappent aux différents prélèvements qui réduisent sensiblement leur capacité de financement.

Quand l'appairage et l'organisation du système sont assurés par l'UNTRG ou les syndicats de conducteurs, les tarifs sont insuffisants et la recette nette (après déduction des différents prélèvements plus ou moins déclarés) conduit à la situation actuelle du parc (vétusté, mauvais état) en ne répond en rien à une amélioration du système de transport de marchandises.

Dans le secteur informel, la situation est pire et les artisans qui opèrent individuellement sont condamnés à la cessation d'activité à plus ou moins long terme.

Mesures d'amélioration

Il est indiqué de mener une analyse concertée sur les mesures à envisager pour relancer un transport de marchandises. Cette activité doit faire face aux besoins de l'économie, tout en respectant les règles en matière de sécurité routière et de gestion des routes. Le système à mettre en place ne doit pas déroger au principe de la libéralisation de l'activité, tout en maintenant une concurrence loyale entre transporteurs.

1.5 LE CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE

1.5.1 Diagnostic et amélioration des institutions

1.5.1.1 *Diagnostic*

L'administration du sous secteur

- L'administration routière

Dans l'ensemble, la nouvelle administration routière s'est nettement qualifiée. Elle a profité pendant la dernière décennie, et elle profite toujours, d'un appui en assistance technique extérieure¹⁰, et son personnel d'encadrement a bénéficié pendant la même période d'une formation technique. Certaines insuffisances sont néanmoins encore reconnues par les responsables de l'Administration à savoir, pour les principales¹¹ :

Malgré ces insuffisances, l'organisation et les structures de l'Administration Routière, mises en place progressivement, semblent globalement avoir bien répondu aux besoins de la réalisation de sa mission. Mais un glissement des pratiques a conduit à un constat, aujourd'hui, de distorsion dans l'administration du sous secteur. La DNER a fini en effet par être chargée de l'administration d'investissements routiers qui relèvent normalement des compétences de la DNIR¹². La DNER s'occupe en effet des aménagements de route en terre qui relèvent des travaux d'investissements et non des opérations d'entretien. Il conviendrait de rétablir le respect des attributions des structures.

Il est aussi constaté que, malgré les ajustements institutionnels intervenus au cours de la période, des conflits de compétences subsistent toujours entre l'Administration Routière et l'Administration du Développement Rural, pour le développement et la maintenance des routes de classes administratives nationales ou régionales mais dont le niveau d'aménagement technique est encore au niveau d'une piste.

Il est enfin relevé que le rôle et les compétences des collectivités publiques territoriales ne sont pas encore bien précisés. Pour bien ajuster les compétences sur le réseau routier, il conviendrait que des mesures interviennent. Les statuts de services déconcentrés et de services décentralisés ne sont pas encore bien internalisés, induisant conséquemment des confusions institutionnelles.

- Le système de protection et de conservation du patrimoine routier

En 1989, il a été créé un fonds routier doté par ses textes de création¹³ d'un statut d'établissement public ; un mécanisme de mobilisation de ressources et d'approvisionnement lui a été associé. Ce fonds routier n'a jamais fonctionné comme

¹⁰ Un premier appui, a démarré en 1988 sur un crédit IDA dans le cadre du PST et s'est achevé en 1994 (achèvement du PST). En 1996, l'Administration Routière a bénéficié d'une assistance routière de courte durée, et depuis 1997, elle profite d'une assistance technique longue durée, toutes deux sur financement FED

¹¹ voir rapport « Programme Sysmin Lomé IV, Volet Routier » MTPE, juillet 1997.

¹² voire constat fait par l'Etude de Configuration d'un Fonds Routier de Deuxième Génération, BCEOM pour le compte du METP, Juin 1999.

¹³ Ordonnance n°039/PRG/SGG/89

L'avait institué son ordonnance de création. La formule juridique initiale a été révisée progressivement au cours des années pour réintégrer finalement le fonds dans le cadre de la gestion des finances publiques.

Les difficultés constatées par la suite pour la mobilisation de ressources suffisantes au travers de l'arbitrage budgétaire, et la dégradation prématurée consécutive du réseau routier, ont conduit les autorités à remettre à l'étude l'opportunité de la création d'un fond routier dit de deuxième génération (FER II) et à concevoir parallèlement un mécanisme de mobilisation de ressources pour ce fonds. Ces ressources sont écartées totalement de l'arbitrage budgétaire et le FER II jouit d'une pleine autonomie financière et de gestion. Le mode de gestion des ressources et de l'entretien routier même qui en découle, doit favoriser la promotion des PME de travaux routiers dans la mesure où il permet une grande souplesse pour les paiements des travaux dans les temps contractuels, leur évitant des problèmes de trésorerie. Par ailleurs le projet prévoit d'associer les usagers de la route à l'administration du fonds.

Le mécanisme de mobilisation de ressources envisagé s'appuie sur l'instauration d'une redevance d'entretien routier (RER) et d'un péage direct des véhicules à des postes de péage et de pesage-péage ; les recettes de la RER et du péage sont directement versées au fonds routier.

Le système de pesage-péage des poids lourds envisagé doit par ailleurs contribuer à la préservation du réseau contre l'agression des fortes charges à l'essieu.

L'ensemble de ce système est en cours de mise en place ; celle-ci devrait néanmoins être accélérée pour disposer rapidement de ressources et de modes opératoires efficaces, afin d'éviter une dégradation du réseau routier par retard d'intervention de maintenance.

En tout état de cause, il apparaît difficile de mobiliser rapidement les ressources adéquates ; un temps de mise en régime du système reste nécessaire ; un appui budgétaire extérieur sera requis pendant encore quelques années. Ce dernier devrait cependant se réduire progressivement pour s'annuler dans un délai raisonnable.

Le projet de mise en place de ce mécanisme de mobilisation et de pérennisation de ressources suffisantes, est accompagné d'un projet de mise en place d'un système de gestion routière et de programmation de l'entretien routier, auprès de la Direction Nationale de l'Entretien Routier, et d'un projet de promotion de l'industrie locale de travaux routiers.

Par ailleurs, l'expérience a montré que la dégradation prématurée de certaines routes en Guinée n'est pas à imputer uniquement à une insuffisance d'entretien mais également à des insuffisances techniques lors de leur construction ou aménagement, dû à une insuffisante maîtrise des matériaux et du contexte géographique locaux par les concepteurs et réalisateurs. Il s'en suit un besoin de disposer d'un instrument de recherche routière et de normalisation des techniques de construction et d'entretien routiers.

- La promotion et l'appui à PME de travaux routiers

L'appui public pour la promotion de ce sous secteur d'activités s'est avéré largement insuffisant. Les effets de cette insuffisance d'appui ont été aggravés par les crises budgétaires qu'a connues le pays au cours de ces dix dernières années qui se sont traduites par des paiements des entreprises tardifs et irréguliers avec des conséquences négatives sur l'évolution des trésoreries de ces entreprises grevant la bonne gestion et le

maintien en vie de ces dernières . La crise du système bancaire, les difficultés d'accès au crédit et le niveau élevé des taux d'intérêt, ont joué également dans ce sens.

D'une façon générale, les procédures de passation de marché de travaux d'entretien routier et de règlement de ces entreprises, bien qu'elles ont fait l'objet d'un effort d'adaptation, restent encore mal adaptées à la fragilité de PME naissantes.

L'Administration s'efforce actuellement de trouver une solution à cette problématique, en particulier par l'engagement de l'action de mise en place du fonds routier de deuxième génération avec une participation des usagers à sa gestion, et en améliorant son mécanisme de mobilisation de ressources et ses procédures de fonctionnement. Il reste qu'un programme d'actions adéquat au profit des PME reste d'actualité pour la consolidation de ce sous secteur¹⁴. Un observatoire-suivi permanent de ce sous secteur est requis avec identification des problématiques et recherche de solutions rapides de régulation. Un effort est actuellement entrepris dans ce sens dans le cadre d'un appui institutionnel à l'Administration Routière financé par le FED, il reste à poursuivre.

- L'administration des transports routiers

En premier lieu, l'évolution de **l'organisation de l'Administration des transports routiers** n'a pas été dans le respect du principe initialement adopté d'une séparation de l'administration opérationnelle de l'administration de développement et de régulation. Le Centre d'Administration Automobile (CAaA) créé initialement pour la gestion des titres de transports (permis de conduire, certificats d'immatriculation, autorisation de transports, etc.), et doté un statut de service rattaché avec l'objectif de le transformer ultérieurement en établissement public, n'a pas connu l'évolution institutionnelle projeté. Au contraire, des fonctions opérationnelles de ce centre sont progressivement reprises par l'administration centrale de développement et de régulation, la DNIT. Une telle évolution grève l'efficacité recherchée, principalement celle de l'administration de développement et de régulation qui se retrouve de nouveau distraite par les opérations. Il conviendrait de rétablir le respect du principe cité plus haut.

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

Outre cet aspect institutionnel, la fonction de gestion et de délivrance des titres de transports assurée par les CAaA sous l'autorité de la DNIT, n'est quasiment pas informatisée.

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

L'organisation professionnelle des transporteurs routiers et des conducteurs

L'organisation actuelle des transporteurs et des conducteurs, revêt un caractère informel qui se fonde sur les positions d'organisations associatives qui sont sorties du cadre initial de leurs activités de représentation catégorielle. Ainsi existent de facto, au moins deux organisations dont les rapports semblent marqués par un antagonisme :

¹⁴ l'idée d'un soutien des PME par le futur fonds routier est à l'étude en particulier par le biais d'une intervention pour des locations-ventes de petits matériels aux PME.

- la Fédération Interprofessionnelles Nationale des Syndicats Libres des Transports, de la Mécanique Générale, de la Pêche et de l'Aquaculture, de création récente¹⁵ est née « de l'association libre et volontaire du Syndicat des Transports », le 8 mars 1997. Elle a pour but (cf. Art. 6 et 7) de regrouper et d'aider les travailleurs du secteur informel, ...
- l'Union Nationale des Transporteurs Routiers de Guinée¹⁶ qui devrait être constituée de transporteurs qui seuls sont habilités à être admis en tant qu'adhérents (cf. Art. 6).

Des groupements ou coopératives peuvent se créer au sein de certaines activités comme le Groupement des Transporteurs d'Hydrocarbures.

D'une façon générale, il y a absence d'organisation formelle des transporteurs routiers (hors Transporteurs d'Hydrocarbures), à cause fondamentalement de l'absence de définition du « transporteur ». Pour les uns, il s'agit du propriétaire du véhicule, pour d'autres du conducteur, pour d'autres encore de l'exploitant. L'UNTRG qui représente normalement les « patrons-transporteurs » pourrait être peu représentatives des transporteurs professionnels.

Par ailleurs, l'appropriation du fonctionnement des gares routières en dehors de tout dispositif institutionnel par le Syndicat ou l'UNTRG ouvre la porte à tous les dysfonctionnements possibles par rapport au rôle d'organisation des ruptures de charge et de facilitation de l'accès aux services de transport. Seuls les véhicules appartenant à des membres inscrits auprès du gestionnaire sont en mesure d'exploiter les services (discrimination des autres exploitants), ce qui atténue la concurrence et lèse les usagers tenus d'utiliser les seuls services des transports autorisés.

Il y a donc eu dans les faits, un dérapage du rôle initial des syndicats qui, de la défense d'intérêts de corporations, a évolué des activités à caractère commercial. Ceci en fait des Groupements d'Intérêts Économiques que la loi permet d'instaurer, mais qu'il faudrait institutionnaliser en précisant leurs rôles et fonctions.

Il faut souligner aussi que le rôle des différents syndicats et associations n'a pas évité une dégradation extrême de la profession de conducteur professionnel. Les conducteurs qui ne sont pas propriétaires-transporteurs sont rarement employés contractuellement dans le respect du Code du Travail. Par ailleurs un grand nombre¹⁷ d'entre eux sont illettré¹⁸, avec le risque que cela comporte en matière de sécurité routière.

Cet état de fait ne peut être que le résultat d'une insuffisance de la capacité des organes d'administration de ces syndicats lesquels tardent à inscrire le rôle de ces organisations dans le régime d'économie de marché instauré depuis l'avènement de la Seconde République, et à le tenir dans le cadre des dispositions du droit. D'un tel constat résulte la nécessité d'une action de soutien à ces organes visant à leur apporter un appui

¹⁵ Statuts élaborés en février 2001, avoir pu disposer de l'acte de dépôt auprès de l'administration compétente

¹⁶ Statuts enregistrés en mai 1988, qui en font une « Union Patronale des Transporteurs Routiers (cf. Article 1) constituée à l'origine par 9 personnes exerçant la profession déclarée de transporteur

¹⁷ Ceci a été confirmé par les représentants des transporteurs et par les services de la Direction Centrale de la Sécurité Routière lors des journées de concertation organisées dans le cadre du projet

¹⁸ Une telle situation nuit à l'application et au respect des réglementations en vigueur dans le sous secteur, et joue par voie de conséquence dans le sens non seulement d'un développement de l'insécurité des transports mais aussi d'un évitement facile du droit lors des contrôles routiers (méconnaissance de leurs droits de la part des conducteurs lors de ces contrôles).

institutionnel, afin de normaliser la situation et de promouvoir les fonctions qui sont véritablement les leurs.

Les utilisateurs des transports

Les utilisateurs des transports publics, les usagers de la route, des équipements et services publics, ne sont pas organisés en association pour promouvoir leurs droits, défendre leurs intérêts, participer aux différentes étapes du processus de développement du sous secteur. Ils subissent souvent des abus.

Le marché c'est aussi le consommateur ; il est recommandé de promouvoir son pouvoir au travers de la promotion d'un tissu associatif.

Il n'existe pas d'association de défense des intérêts des **voyageurs** par exemple pouvant les faire valoir face aux transporteurs et à l'administration du sous secteur. Pour l'instant, cet utilisateur subit l'organisation actuelle des transports et du marché, sans pouvoir y inscrire son « vouloir ». Il subit les effets négatifs de la situation actuelle, n'ayant ni recours, ni solution de rechange pour effectuer ses déplacements.

Il n'y a pas d'organisation de **chargeurs**, sauf au sein de certaines activités comme dans le cas du Groupement des Pétroliers qui cherche à optimiser la distribution vers le réseau des stations de ses membres pour réduire les coûts.

Ce constat révèle la nécessité d'une action de promotion d'un cadre associatif pour les utilisateurs des transports publics de voyageurs. Cette nécessité s'étend d'ailleurs à l'ensemble des consommateurs des produits des activités du secteur, y compris des services publics fournis par l'Administration.

1.5.1.2 Propositions d'amélioration du cadre institutionnel

Il convient d'entreprendre une réforme du cadre institutionnel qui porte sur l'ensemble des acteurs pour accroître leur implication dans la préparation des projets envisagés, ceux-ci ne pouvant plus provenir exclusivement de l'Administration de tutelle sur les transports routiers et des organisations en place.

Les quatre (4) champs d'application des réformes à promouvoir sont en conséquence :

- l'Administration de tutelle qu'il faudra restructurer et doter des moyens humains et budgétaires pour qu'elle joue son rôle dans le cadre libéralisé dressé par l'État ;
- les professionnels des transports routiers dont il faudra définir les critères d'accès à la profession et les conditions de son exercice ;
- les organisations représentatives des professions dont il faudra établir les statuts et veiller à l'application de critères de représentativité ;
- les utilisateurs des transports routiers dont il faudra que l'administration et les transporteurs veillent au respect des droits .

Il est proposé de procéder à une « mise à plat » de la situation actuelle dans le cadre de la création d'un organe consultatif (par exemple un Conseil Supérieur des Transports), réunissant les parties prenantes en incluant des représentants des utilisateurs des services et constitué dans l'objectif d'animer selon un processus participatif l'organisation

appropriée. C'est au Conseil Supérieur des Transports, qu'échoirait la tâche d'impulser les études et les décisions requises, en veillant à la mise en place d'un schéma institutionnel approprié, à l'élaboration d'un droit complet pour le secteur, et à son application.

Par ailleurs, dans le respect du principe de séparation de l'administration opérationnelle de l'administration de développement et de régulation, il apparaît opportun, avec la mise en place progressive d'un autofinancement et d'une autonomie financière de l'entretien routier au travers de la création et de la mise en place du fonds routier de deuxième génération et de la taxe d'entretien routier, d'ériger l'administration de l'entretien routier en agence autonome. Le financement du fonctionnement de cette agence de protection et de conservation du patrimoine routier sera assuré par le fonds routier. Il s'agit là d'un statut plus motivant pour le personnel et plus efficace qu'une administration relevant des procédures de la gestion publique, qui donnera plus de chance à la consolidation des acquis et au développement des qualifications en matière de gestion routière, de programmation et de gestion de la mise en œuvre de l'entretien routier. Une telle organisation permettrait d'une part de doter cette fonction d'une plus grande souplesse de gestion lui donnant plus d'efficacité pour mieux répondre aux exigences des conditions d'opération et de bonne santé de l'industrie du secteur, et d'autre part de décharger l'administration centrale des préoccupations quotidiennes lourdes de cette fonction de gestion technique et industrielle pour la focaliser plus sur ses fonctions de développement du réseau. Une association des usagers de la route à la gestion de la conservation du patrimoine routier, peut être envisagée aussi dans ce cadre (participation des usagers et bénéficiaires directs au Conseil d'Administration de la structure autonome qui sera mise en place).

Aujourd'hui, globalement le système de conservation du patrimoine routier n'est pas encore au point et nécessitera encore quelques temps un appui extérieur, la préservation du réseau investi et de sa qualité de service étant primordiale.

Par ailleurs, il y a lieu d'étudier l'opportunité de la création d'un instrument d'un instrument de recherche routière et de normalisation des techniques de construction et d'entretien routiers, et de le mettre en place.

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

1.5.2 Diagnostic de la réglementation et de son application

1.5.2.1 *Diagnostic de la réglementation et de son application*

La Guinée ne s'est pas encore doté, depuis son indépendance, d'un **Code de la Route** qui lui est propre et adapté aux réalités du pays. Le code en vigueur est le code français de 1958 mais dans la pratique, ce code en vigueur est quasiment ignoré de l'Administration tant de ses services chargés d'initier et de mettre en application la réglementation, que de ses services chargés de veiller au respect de la réglementation. Du coup ce code n'est pas connu aussi du grand public et plus particulièrement des usagers de la route. Il n'a jamais fait l'objet d'une publication sous forme d'un document officiel. Pour combler un vide de fait en matière de réglementation de l'usage de la route, quelques textes ont été adoptés. De ces textes certains ont été très probablement pris avant 1985 mais seuls ceux qui le sont depuis 1985 sont identifiés et connus. Ces textes ne couvrent qu'une partie limitée

des domaines de réglementation d'un code de la route. Il y a nécessité d'une élaboration d'un nouveau code de la route.

La Guinée ne dispose pas aussi d'un **Code des Transports Routiers**. La profession et les activités de transports publics sont très peu réglementées (conditions d'accès à la profession, conditions d'exercice de l'activité, réglementation de l'aménagement technique des véhicules, conditions d'obtention du permis de conduire, etc.), alors qu'une telle réglementation devait assainir la profession et établir les conditions de concurrence. Quelques textes à portée limitée ont été pris mais ils restent insuffisants.

En exemple, le régime juridique d'opération appliqué à l'activité des transports publics routiers est toujours un régime d'autorisation administrative lequel n'a pas véritablement raison d'être dans un cadre de libéralisation des activités du sous secteur et dans un cadre déclarée de la libre entreprise. Le régime de l'autorisation a été rendu nécessaire dans le cadre, abandonné, de la coordination publique des activités du secteur par le biais de la planification des dessertes et de la définition de ligne avec attribution de droits d'exploitation ou de licences d'exploitation. Le régime juridique d'opération à appliquer se suffirait d'un régime de déclaration, ce dernier devant permettre à l'Administration du sous secteur de suivre et de contrôler les activités. Par contre les véhicules utilisés pour les transports publics et d'une façon plus large les véhicules utilisés à des transports lourds devraient, pour être exploités, disposer d'une autorisation de transport propre à la nature du transport autorisé pour le véhicule lequel devrait pour cela respecter la réglementation spécifique à son aménagement pour ce transport.

Il y a là aussi nécessité d'une élaboration d'un Code des Transports Routiers.

La réglementation en vigueur et pour celle qui est bien connue des acteurs est **mal respectée**. Les enquêtes O-D routières ont révélé une non-conformité réglementaire préoccupante, puisque en moyenne 11% des véhicules n'ont pas de certificat d'immatriculation, 49% des véhicules n'ont pas d'attestation d'assurance, 4% des conducteurs n'avaient pas de permis de conduire, 34% des véhicules ne présentaient pas de vignette fiscale¹⁹, 51% circulaient sans certificat de visite technique et 42% des véhicules commerciaux n'avaient pas d'autorisation de transport. En ce qui concerne les taux de chargement des véhicules de voyageurs, la surcharge est prouvée, au mépris de la sécurité. Par contre, paradoxalement, les taux de chargement des véhicules de marchandises observés lors de enquêtes ne révèlent pas de surcharge.

La banalisation des **barrages routiers** du fait de leur grande fréquence et de leur complaisance « rémunérée », a cultivé une telle situation. Mieux les perceptions systématiques instaurées par ces barrages, même si le conducteur et son véhicule sont pleinement en règle, induisent des comportements de refus de toutes les règles, ce qui ne pousse pas dans le sens d'une amélioration du parc de transport et des conditions de la sécurité routière.

En tout état de cause, ces barrages routiers ne jouent aucun rôle dans l'amélioration de la conformité réglementaire ou de la sécurité routière ; ils sont « une véritable plaie » pour le système de transports routiers à laquelle il conviendrait de trouver un remède..

Une des raisons invoquées lors des entretiens qui ont eu lieu avec les responsables de la DSCR est le niveau de qualification insuffisant des agents chargés des contrôles. Un

¹⁹ La conformité réglementaire ne va pas en s'améliorant dans ce domaine; le fichier des vignettes fiscales contenait en effet en 1996 moins de 25% des effectifs supposés du parc.

programme de formation devrait être à la base d'une éventuelle amélioration, mais le problème de la responsabilité dans l'instauration de ces barrages reste entier.

Un nombre croissant de **conducteurs professionnels** sont analphabètes. L'application et le respect des réglementations instituées s'en trouvent sérieusement contraints.

Des exigences réglementaires devraient être instaurées, en matière de niveau d'instruction scolaire et de qualification professionnelle, aussi bien pour l'accès et l'exercice à/de la profession de conducteur « professionnel » (pour les conducteurs de véhicules lourds et de véhicules de transports en commun en particulier), que pour le recrutement et l'assermentation du personnel chargé des contrôles du respect des réglementations.

Dans l'immédiat, une mise à niveau minimale est requise aussi bien pour les conducteurs que pour le personnel de contrôle (alphabétisation, formation-information sur la réglementation, à la sécurité, etc..). Sans la mise en œuvre de telles actions, il serait inutile de poursuivre la préparation de textes réglementaires.

1.5.2.2 *Propositions d'amélioration de la réglementation et de son application*

Comme dans le cas de l'amélioration du cadre institutionnel, il est proposé de faire une « mise à plat » des textes (par exemple sous l'égide du Conseil Supérieur des Transports dont la création est proposée), de tenir compte des besoins d'amélioration de l'activité (points de vues des professionnels et des usagers), de l'amélioration de la sécurité routière, de la capacité d'absorption du secteur et de préparer les textes en les simplifiant mais en veillant à les faire appliquer avec efficacité.

1.6 LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS

1.6.1 Fonctionnement des transports de voyageurs

1.6.1.1 *Diagnostic*

L'une des problématiques dominantes du sous secteur réside dans la confusion institutionnelle résultant de l'implication des syndicats professionnels comme opérateurs dans les activités du sous secteur (appropriation de l'exploitation de gares routières, organisation et imposition de tours de rôle aussi bien dans les transports voyageurs que dans les transports marchandises, mise en place d'un système d'assistance mutuelle des transporteurs couvrant les risques d'accident tendant ainsi à se substituer aux compagnies d'assurance, etc..). Les syndicats opèrent, dans ces cas, en lieu et place de Groupements d'Intérêt Economique avec souvent une accapuration de prérogatives de droits publics.

Il est acquis que les syndicats et l'UNTRG jouent un rôle déterminant en organisant et en gérant les gares routières en lieu et place des autorités compétentes qui sont respectivement :

- les collectivités pour les gares routières qui sont situées sur leur territoire
- les mêmes collectivités et l'Administration pour les gares routières où opèrent des véhicules des lignes entre la capitale et les chefs lieux de provinces

Cette situation pose deux (2) problèmes :

1. celui de la compatibilité entre les activités de gestion commerciale exercées par les syndicats et leurs statuts qui ne prévoient pas explicitement ce rôle qui en fait des entreprises commerciales s'apparentant à des GIE
2. celui de l'existence de « contrats » établissant les relations entre les collectivités et les syndicats ou organisations représentatives pour organiser les responsabilités respectives

Par ailleurs, cette prise en charge de la gestion des gares routières par les syndicats ou associations professionnelles a pour effets de :

- forcer les transporteurs qui fréquentent la gare routière à s'affilier à l'organisation qui en assure la gestion, sous peine de pénalités financières, ou
- de pousser les transporteurs à travailler de façon informelle dès lors qu'ils refusent le principe d'adhésion et les pénalités financières qui en découlent.

Cette pratique constitue une **entrave évidente à la liberté du travail et à la liberté d'entreprise**, même si on peut considérer que le rôle des syndicats ou associations professionnelles est positif dans la mesure les gares routières bénéficient d'une certaine organisation.

La gestion des gares par les **syndicats** donne lieu à des **prélèvements financiers** effectués par ces organisations. Ces prélèvements n'ont visiblement aucun rapport avec le coût de revient du service fourni au transporteur dans la gare et sont relativement élevés. **Ils atteignent dans certain cas jusqu'à 17% du chiffre d'affaire du transporteur**; ils renchérissent ainsi sans cause le prix du transport et grèvent les comptes des transporteurs. Ces derniers, devant les limites du pouvoir d'achat des consommateurs, réduisent leurs coûts par une réduction du coût du capital donc par un recours à des véhicules vétustes (mauvaise qualité de service, sécurité, pollution).

L'imposition de la pratique du **tour de rôle** par les syndicats professionnels au niveau des gares routières pour les transports voyageurs et dans certains segments du marché, pour les transports marchandises (transit portuaire, transports de produits vivriers, ...) contrarie la libre entreprise et la libre concurrence et se traduit par une médiocrité de la qualité de service. En particulier il s'agit là d'un des facteurs expliquant la vétusté du parc utilisé dans les transports publics laquelle se traduit à son tour par un défaut de fiabilité et de sécurité des transports, une perte de temps considérable et un manque de confort pour les voyageurs, etc... Cette pratique décourage les investisseurs potentiellement portés vers la modernité et la bonne qualité de service²⁰.

Les **syndicats fixent aussi les tarifs des transports voyageurs** au départ des gares, après concertation avec le MTPT. La liberté des prix est ainsi empêchée dans un système déclaré d'économie de marché.

Outre qu'ils sont imposés, les barèmes des tarifs au départ des gares ne semblent pas se situer dans la logique des comptes d'un exploitant de transports. Ils ne permettent pas toujours l'équilibre financier des lignes de transports des exploitants, et lorsque c'est le cas ils ne le permettent que pour des exploitations assurées dans les conditions actuelles d'âge avancé des véhicules utilisés. Pour entrer dans ses frais il faut opérer avec des

²⁰ Cette pratique pénalise en exemple les transporteurs tentés d'exploiter des véhicules performants et qui ont besoin d'accélérer leur rotation, par rapport à ceux qui ont des véhicules en mauvais état et qui profitent du « tour de rôle » pour effectuer les opérations nécessaires au maintien en ligne de leur véhicule.

véhicules vétustes et enfreindre à toutes les obligations financières réglementaires (vignette, visites technique, autorisation de transports, etc.). La tarification imposée perpétue ainsi la médiocrité actuelle des services en ne permettant pas des libertés de rémunération de services plus performants.. Il s'en suit aussi que les investisseurs professionnels potentiels dans des segments de marché avancés se détournent de l'activité. Les effets de cette tarification « obligatoire » de fait s'ajoutent à ceux de l'obligation du tour de rôle, des prélèvements excessifs par les syndicats dans les gares routières, des prélèvements excessifs aux barrages routiers, des complaisances au niveau de ces barrages quant à la régularité des véhicules et des conducteurs, etc..

La couverture des accidents de leurs adhérents par les syndicats, résultant d'actions sociales généreuses de solidarité de ces organisations²¹, empêchant très souvent le constat contradictoire faisant intervenir les forces de gendarmerie, conduit au risque de défaut d'assurance pour l'activité de transport de voyageur. Cette situation est grave dans la mesure où elle porte atteinte au principe de la responsabilité civile dans les actes quotidiens (la conduite) ou dans les activités de transport. La conséquence est le défaut très fréquent d'assurance qui aboutit à une insécurité accrue, à une défaillance du système de l'assurance automobile et à une dégradation de l'état des véhicules.

Les opérateurs du sous secteur se trouvent dans leur grande majorité en marge du droit ; le sous secteur est dominé par l'informel. Le statut « officieux » des propriétaires et des conducteurs de véhicules de transports publics tel qu'admis par les pratiques et les acteurs du sous secteur (y compris l'administration), n'est pas dans le respect des définitions du droit. Ces pratiques font que les syndicats professionnels de transporteurs ne sont pas véritablement représentatifs des professions de transporteurs.

Les conducteurs qui ne sont pas propriétaires-transporteurs sont rarement employés contractuellement dans le respect du Code du Travail. Pour certains leur statut est confus ; sont-ils transporteurs ou conducteurs salariés ?. Celui de certains propriétaires de véhicules utilisés pour les transports en commun l'est aussi ; sont-ils des particuliers, des loueurs de voitures, ou encore des transporteurs ?. Un grand pan de l'activité opère à l'écart du droit, empêchant l'assiette fiscale de s'élargir et contribuant à maintenir très bas le taux fiscale du pays . Il est recommandé d'engager une action pour normaliser la situation.

Par ailleurs une telle situation ne met pas tous les transporteurs dans des conditions équitables de concurrence ; les transporteurs structurés et soumis au contrôle de l'administration étant quasiment les seuls à opérer dans le respect du droit avec conséquemment un différentiel de coût ; elle empêche la promotion de cette catégorie d'opérateurs et décourage ainsi les investisseurs dans le sous secteur et empêche la modernisation de l'activité.

Les facilitations du transport sur le réseau routier sont encore insuffisamment développées. L'une des plus grandes gênes subies par les opérations du sous secteur, se traduisant par des surcoûts substantiels et des pertes de temps pour les opérateurs, est toujours le fait des nombreux **barrages de contrôle** rencontrés sur la route par les véhicules.

Les usagers interrogés lors des enquêtes OD réalisées dans le cadre des études préparatoires à l'élaboration du PNT, ont déclaré avoir rencontré 3,1 barrages (véhicules

²¹ L'organisation prend en charge la réparation des dommages et s'acquitte du dédommagement des victimes, mais en dehors des normes légales et réglementaires du système d'assurance automobile, et en deçà très probablement des droits des victimes dictés par la loi.

légers) et 5 barrages (véhicules lourds) au cours des 100 kilomètres effectués avant le lieu d'enquête ; ils ont également déclaré avoir acquitté en moyenne, au franchissement de chaque barrage 1 400 GNF (véhicules légers) et 3 900 GNF (véhicules lourds), en ayant perdu respectivement à chaque barrage 6' (véhicules légers) et 15' (véhicules lourds).

Les prélèvements financiers aux barrages routiers peuvent atteindre pour certains transporteurs jusqu'à 25% de leur chiffre d'affaires. De plus, comme il est expliqué par ailleurs, ces barrages ne jouent aucun rôle dans l'amélioration de la conformité réglementaire ou dans la sécurité routière.

Concernant **le recouvrement des recettes fiscales**, une des priorités de la politique générale du Gouvernement, l'enquête routière Origine-Destination, réalisée dans le cadre des études préparatoires du PNT, a révélé que 34% des véhicules en circulation interurbaine ne s'acquittent pas de leur vignette fiscale²². L'acquisition de la vignette est donc relativement peu respectée, ce qui est très préoccupant par la perte de recette qu'elle induit pour l'Etat et témoigne du peu d'efficacité des barrages routiers où sont contrôlés ces véhicules, contrôles qui devraient normalement exiger la conformité réglementaire.

Dans la situation qui prévaut, l'exercice de la profession et son expansion sont difficiles en dehors d'une part croissante du secteur informel. Les contraintes majeures subies constituent des entraves à la liberté du travail et à la liberté d'entreprise (affiliation obligatoire aux syndicats qui gèrent les gares routières desservies) et imposent des règles d'exploitation (tour de rôle) qui pénalisent les transporteurs organisés qui pourraient offrir une qualité de service supérieure à celle qui leur est imposée.

En ce qui concerne les revenus d'exploitation, ils sont fortement limités par les différents prélèvements effectués au titre de :

- la gestion de la gare routière
- des barrages informels.

1.6.1.2 Mesures d'amélioration

Pour ouvrir davantage l'activité des transports de voyageurs, il convient en premier lieu d'analyser la situation des gares routières dans le cadre de la « mise à plat » proposée pour améliorer les institutions et la réglementation des transports

Les contrôles seraient bénéfiques dans les gares routières où l'inscription des transporteurs habilités devrait être conditionnée par la preuve de leur « qualité de transporteurs » et la conformité réglementaire des véhicules exploités. La première mesure à envisager est donc de supprimer les contrôles routiers qui ne jouent aucun rôle dans l'amélioration de la conformité réglementaire ou dans la sécurité routière.

En contrepartie de ces mesures, (baisse des prélèvements effectués dans les gares routières et suppression des barrages routiers), il serait possible d'améliorer la qualité des services, et dans une certaine mesure de réduire les tarifs de transport interurbains de voyageurs :

- l'amélioration des services consisterait à supprimer le tour de rôle et à lui substituer des départs selon des horaires fixes, en prenant le risque que le véhicule

²² Par catégorie de véhicules ce pourcentage est le suivant : 38% des berlines et breaks, 28% des familiales utilisées essentiellement en taxi interurbain, 35% des camionnettes, 40% des minibus, 17% des autocars, 33% des camions solos, et 16% des ensembles articulées.

ne soit pas plein. Cette mesure profiterait aux voyageurs, mais aussi aux transporteurs qui pourraient organiser leur activité ;

- en cas de succès de cette mesure une baisse de tarif de 5% à 10% pourrait même intervenir, si les voyageurs, attirés par cette qualité des services, s'adaptent et permettent aux transporteurs d'exploiter leurs véhicules avec des taux de chargement voisins de la capacité offerte.

C'est à la condition de mise en œuvre de ces mesures que les bénéfices liés à l'amélioration des routes seront transférés aux exploitants, mais aussi que les voyageurs en bénéficieront.

1.6.2 Fonctionnement des transports de marchandises

1.6.2.1. Diagnostic de la situation actuelle

Les caractéristiques de la demande de transport de marchandises reconstituée à l'aide des échantillons enquêtés et des résultats des études socio-économiques permettent de scinder le transport des marchandises entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui qui est le plus important des deux segments.

Le transport pour compte d'autrui n'apparaît pas particulièrement plus répandu en Guinée que dans d'autres pays de la sous-région. En ce qui concerne les transports de marchandises par des véhicules lourds (camions ou ensembles articulés), le transport public est majoritaire, mais les transports pour compte propre représentent autour de 30% des types identifiés.

Le marché du transport public (ou transport pour compte d'autrui) se décompose en sous segments relatifs aux différentes marchandises à transporter selon leur spécificité.

Les principaux segments de marché se résument comme suit :

- le segment du transport d'hydrocarbures,
- le segment du transport de matériaux de construction,
- le segment du transport de conteneurs à l'enlèvement et en post-acheminement du port de Conakry,
- le segment du transport de conteneurs en pré-acheminement au port de Conakry,
- le segment du transport de coton ;
- le segment du transport intérieur des marchandises diverses portant en particulier sur les approvisionnements des marchés ;
- le segment du transport des marchandises diverses à l'enlèvement et en post-acheminement du port de Conakry

L'analyse des modes de fonctionnement de ces différents segments a abouti à une classification des activités en trois types :

- le premier correspond à un haut niveau de prestations et est assurée dans des conditions rémunératrices de l'activité s'effectuant dans le cadre d'une organisation en cartel chargeurs-transporteurs (transports de

conteneurs pour le compte des sociétés minières et transports d'hydrocarbures). De plus les transporteurs échappent aux différents prélèvements qui réduisent sensiblement les capacités de financement pour ceux qui y sont astreints.

- le second est largement pris en charge et organisée par l'UNTRG et d'autres syndicats (port de Conakry, et certaines gares routières de marchandises). Les tarifs sont généralement négociés par les syndicats avec les chargeurs, ou fixés par les syndicats. Pour ce groupe d'activités, les tarifs « imposés » ne permettent pas en général de rémunérer la totalité des charges des transporteurs. Les effets de telles conditions d'encadrement et de niveau tarifaires ne peuvent que s'ajouter à ceux de l'obligation du tour de rôle pour contribuer à maintenir le parc de transport dans son état médiocre actuel (et ses implications en matière de fiabilité, de nuisances et d'insécurité des transports),
- le troisième relève totalement de l'informel. Les opérateurs refusent l'affiliation à l'UNTRG ou à un syndicat .

Compte tenu de la concurrence et du « verrouillage » de la plus part des segments de marché par cartellisation pour les plus juteux ou par l'action des syndicats pour les autres, cette dernière activité est acculée à une marginalisation croissante. Dans un tel contexte, les artisans qui opèrent individuellement sont condamnés à la cessation d'activité à plus ou moins long terme.

Dans ce sous secteur des transports publics de marchandises, la situation s'apparente à celle du sous secteur voyageurs sur quelques segments du marché. Les syndicats exercent surtout leur influence sur les transporteurs artisanaux qui exploitent des véhicules anciens et en général en mauvais état. Ils jouent en particulier le même rôle d'organisation dans l'évacuation des marchandises diverses du port de Conakry et dans les approvisionnements des marchés des villes principales (pratique du tour de rôle, prélèvements financiers auprès des transporteurs, etc.), et monopolisent ces segments de marché (réservés aux seuls adhérents). Par une telle intervention, ils permettent le maintien d'exploitation avec des véhicules vétustes voire très vétustes (voir services au départ du port en particulier), et pérennisent des situations d'offres médiocres avec leurs lots de nuisances et d'insécurité, aidés il est vrai par un défaut d'application et/ou de contrôle du respect des réglementations en vigueur par les administrations compétentes.

Cette situation semble accommoder les chargeurs (principalement les grossistes-importateurs par le port de Conakry) qui peuvent ainsi profiter de prix de transport tirés vers le bas que permet la grande vétusté des véhicules utilisés mais sans avoir à supporter les coûts externes des nuisances de ces véhicules ; il n'y a pas non plus certitude que ce gain sur les prix de transports est répercuté sur le consommateur final pour expliquer une telle accommodation par la faiblesse du pouvoirs d'achat des populations.

Sur d'autres segments, des cartels chargeurs-transporteurs se sont formés en fermant pratiquement le segment de marché à d'autres transporteurs (hydrocarbures par exemple); les transporteurs sont agréés par les chargeurs²³ et sont organisés en association.

L'excédent actuel d'offre sur le marché et l'organisation en cartel fermé induisent sur la plus part des segments de marché un niveau de prix défavorable aux transporteurs, lesquels de surcroît ne semblent pas bien maîtriser leurs coûts manquant de professionnalisme, pour faire valoir ces coûts lors des négociations avec les chargeurs en

²³ Ces chargeurs sont principalement des chargeurs opérant dans le secteur moderne (industries, mines, etc.)

position de force. Dans la grande majorité des cas les recettes encaissées par les transporteurs ne leur permettent pas d'assurer l'équilibre de leur exploitation, encore mieux de faire des profits.

Les problématiques relevées au niveau du sous secteur des transports voyageurs concernant les pratiques en dehors du droit, le défaut de facilitations (barrages routiers, leur complaisance et leurs prélèvements financiers), et leurs effets, valent également dans ce sous secteur des transports marchandises.

Un tel diagnostic conduit à un besoin d'action publique sur le fonctionnement du marché de transports routiers de marchandises . Il faudrait arriver à mettre en place un système qui ne déroge pas au principe de la libéralisation de l'activité, en maintenant une concurrence loyale entre transporteurs, tout en respectant les règles en matière de sécurité.

C'est dans ce cadre seulement qu'il sera possible pour les transporteurs, d'atteindre un niveau de rémunération compatible avec les objectifs de renouvellement du par cet de développement de l'activité que ne permet pas la tarification actuelle pour la plus part des segments de l'activité de transport public.

Le cas particulier des facilitations du transit malien (état d'application du régime TRIE)

Une Convention relative au Transit Routier Inter Etats (TRIE) a été adoptée à Cotonou en 1982, et ratifiée, par les pays membres de la CEDEAO en vue de mettre en œuvre le principe de la Convention internationale relative au commerce de transit des pays sans littoral. La convention adoptée à Cotonou est communément appelée la Convention TRIE CEDEAO, et le régime qu'elle instaure, le régime TRIE. Ce régime permet le transport par route d'un bureau de douane d'un état membre, à un bureau de douane d'un autre état membre, de marchandises en suspension des droits, taxes et prohibitions. Il s'effectue sous la couverture d'un document douanier unique (la déclaration TRIE) et sans rupture de charge. Ce régime est permis sous conditions de l'utilisation de véhicules agréés à cet effet et de la garantie d'une caution agréée .

La mise en œuvre de cette convention en Guinée est plus spécialement indiquée pour la promotion du transit malien par le corridor guinéen, une fois la route bitumée Kankan-Bamako est mise en service (2003).

Par ailleurs, le Mali et la Guinée ont déjà passé des accords et conventions pour le transports routiers inter-Etats, l'utilisation du port de Conakry et le transit.

On peut dire que globalement le cadre réglementaire existe pour le développement des transports entre les deux Etats, et plus particulièrement des transports routiers sous régime TRIE.

En ce qui concerne l'application des conventions et accords, la création du Comité National de Suivi prévu pour leur mise en œuvre n'est pas effective. Ce Comité pourrait se prononcer sur l'exécution des formalités par les douanes au Port de Conakry (il est relevé des cas où il a fallu 3 semaines pour sortir 3 conteneurs destinés à Bamako), l'existence d'une taxe de transit de 3%²⁴ qui n'est pas prévue par les textes, pas plus que

²⁴ dont l'existence est rapportée dans le cadre de l'Étude des aspects logistiques liés à l'import-export – MTPT – février 2001

sur la fixation de frais d'escorte douanière dont les montants se situent actuellement à 300 000 GNF, pour un camion et à 150 000 GNF pour une voiture .

Par ailleurs, les documents dont doivent nécessairement disposer les transporteurs guinéens pour réaliser du transport routier sous couverture du TRIE ne sont toujours pas disponibles (la carte de Transport Inetr-État, lettre de voiture inter-Etats, etc.), pas plus qu'a été établie la liste des transporteurs guinéens disposant des autorisations de transport inter-Etats.

Pour être au rendez vous de l'ouverture du corridor guinéen en 2003, il est urgent d'activer la mise en œuvre effective du régime TRIE sur le corridor. La mise en place du comité de suivi cité plus haut apparaît urgente.

1.6.2.2 *Mesures d'amélioration*

Il conviendrait, autant que faire se peut, d'**ouvrir davantage l'activité** des transports de marchandises en :

- supprimant les entraves actuelles à l'activité,
- limitant autant que faire se peut les situations de cartels qui s'instaurent entre chargeurs et transporteurs
- veillant à la mise en place de critères d'accès à la profession pour que le transport de marchandises ne soit pas (tout comme le transport de voyageurs), une profession refuge vers laquelle se dirigent la main d'œuvre non qualifiée
- mettant en œuvre des programmes de formations diversifiées destinés à établir des critères de qualification professionnelle.

Dans le cadre de la « mise à plat » proposée pour améliorer les institutions et la réglementation des transports, le **rôle des syndicats et de l'UNTRG** devra être éclairci, car il conduit, comme dans le cas des transports de voyageurs, à une entrave à la liberté de l'activité et pousse les transporteurs à une marginalisation. Le système actuel a pour effet d'imposer des charges élevées aux transporteurs, dans un contexte tarifaire qui ne tient compte ni :

- des charges d'exploitation,
- du cloisonnement effectif du marché.

En ce qui concerne l'effet des **barrages routiers**, il a été souligné dans différentes études déjà réalisées et on ne peut que proposer leur suppression. Les contrôles seraient bénéfiques dans le cadre de mesures visant à réduire l'agressivité des véhicules et à accroître la protection du patrimoine routier. Ces mesures vont connaître un début de mise en œuvre avec la construction des postes de péage-pesage. La question est simplement de savoir si ces péages-pesages vont se substituer aux barrages, ou s'y superposer.

C'est à la condition de mise en œuvre de ces mesures que les bénéfices liés à l'amélioration des routes seront transférés aux exploitants et que la qualité des services redeviendra un critère de choix des transporteurs.

Concernant les **facilitations du transit malien**, le Comité de suivi de l'application des conventions et accords portant sur le TRIE devrait être créé pour veiller à la mise en œuvre des engagements par la partie guinéenne. Ce Comité devrait travailler à

la solution des difficultés suivantes :

mettre en place et superviser (comme ceci se fait en Côte d'Ivoire) la mise en place d'un système de contrôle routier qui permette la supervision de l'activité et exclut de façon formelle tout contrôle informel

établir un régime douanier stable qui soit en rapport avec les conditions offertes dans les pays disposant de corridors concurrents

mettre en œuvre une procédure de sélection des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises qui seraient agréés pour le transport avec le Mali, établir les autorisations de transport inter-état qui sont prévues. Les critères de sélection des transporteurs devraient être d'ordre professionnel (durée d'existence de l'entreprise, organisation, identification des conducteurs), réglementaire (les véhicules devraient être conformes à la réglementation, être en bon état et disposer de l'ensemble des documents prévus) et financier (mise en place d'une caution d'un montant approprié au cours de la période de validité de l'autorisation).

1.7 DIAGNOSTIC ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1.7.1 Le diagnostic du système de sécurité routière en place

1.7.1.1 Le système d'information de gestion de la sécurité routière

Toute politique préventive doit, pour être efficace, se fonder sur des faits objectifs et bien établis. De cette façon, l'action en vue d'améliorer la sécurité routière s'appuie sur une connaissance approfondie de la situation des accidents. Cette connaissance du phénomène n'existe pas actuellement. Pour y parvenir, un système de recueil des données sur les accidents de la route et leurs victimes, qui fonctionne en continu et qui soit fiable, est indispensable. La conception et la mise en place d'un tel système, de même que son utilisation, reposent sur l'organisation d'une structure institutionnelle adéquate et de la formation de son personnel à tous les échelons.

Avec l'aide de la coopération française, ce système est en cours de mise en place, en s'appuyant pour l'instant sur les institutions en place (gendarmerie nationale, police, et services de la DNTT). Une analyse des premiers résultats montre que le taux de transmission des BACC (bulletin d'accident de la circulation) à la DNTT par la gendarmerie et la police, est très faible (à peine un peu plus de 50% des bulletins) ; elle montre aussi une insuffisance d'application dans le remplissage de ces bulletins. Or la fiabilité d'un fichier sur les accidents repose sur l'exhaustivité et l'exactitude de son contenu.

En l'absence d'un fichier national d'accidents, comme il est le cas actuellement, il est impossible par exemple de localiser les accidents, d'évaluer leur poids sur les différents types de routes ou de connaître les principaux facteurs liés à l'infrastructure.

1.7.1.2 Les conditions de formation des conducteurs et de délivrance des permis de conduire

Les conditions de passation d'examen de permis de conduire et de délivrance du permis sont régies par des textes ; dans la pratique ces textes ne sont respectés rigoureusement. En particulier, il est primordiale de se prononcer sur la

continuation de la délivrance de permis de conduire à des analphabètes dans la ou les langues de la signalisation routière ; il est évident que cette pratique est en soit même un facteur d'insécurité.

La qualité de la formation d'un conducteur est un élément déterminant de son comportement au volant et participe indiscutablement à l'amélioration de la sécurité routière. La réglementation en vigueur précisent que les candidats au permis de conduire doivent obligatoirement suivre une formation en auto-école. Dans la pratique, seuls environ 50% des candidats suivent une telle formation. Les autres se présentent librement à l'examen et sont acceptés par la DNTT.

Un arrêté de 1988 réglemente l'exploitation des auto-écoles et un autre de 1989 réglemente les modalités de formation et d'évaluation à la profession de moniteur d'auto-école. La majorité des autos-écoles en exploitation ne respectent pas les normes fixées par la réglementation (équipement des salles de cours, niveau de qualification des moniteurs, etc...).

Le programme de formation utilisé par les autos-écoles continue d'être le code ROUSSEAU français qui est normalement sans rapport avec le contenu du code de la route en vigueur en Guinée.

Les épreuve théorique et pratique de l'examen du permis de conduire ne repose sur une procédure, un manuel de l'examineur avec une définition précise du contenu des épreuves, un barème de notation bien établie et des critères objectifs d'évaluation (ayant fait l'objet d'une étude d'établissement adéquate). Les questions posées et les tests de l'épreuve pratique ne couvrent pas convenablement les connaissances et les niveaux d'habilité minimum requis pour les besoins de sécurité routière, ou ne permettent pas de bien les apprécier. Par ailleurs dans de telles conditions, le pouvoir d'appréciation de l'examineur est très fort, ce qui limite la transparence de l'épreuve.

Il y a besoin de remédier à cette situation.

1.7.1.3 Le système de contrôle des conditions techniques de circulation des véhicules routiers

Des mesures réglementaires ont été adoptées pour accroître la sécurité des véhicules tout en freinant la dégradation de l'état du parc. Dans la pratique ces dispositions sont peu respectées ou mal appliquées.

En exemple, l'Arrêté n°3074/MTTP/CAB/88 du 30 avril 1988 portant organisation du marché des véhicules neufs et d'occasion, comporte une disposition qui stipule que tout véhicule d'occasion importé doit subir avec succès la visite technique auprès d'un garage agréé pour être autorisé à circuler sur la voie publique, donc à être immatriculé. L'Administration des Transports Terrestres ne respecte pas cette disposition alors qu'elle est l'initiatrice de cette réglementation; elle immatricule des véhicules importés d'occasion sans les obliger à subir de visite technique²⁵.

Depuis 1991, ont été institués par Décret les visites techniques obligatoires des véhicules routiers et leur périodicité. Il est stipulé que ces visites sont effectuées dans des centres de contrôles techniques agréés par l'Administration des Transports. Ces centres sont

²⁵ Il est même relevé que des véhicules dotés d'une conduite à droite ont été immatriculés et autorisés à circuler, alors que la réglementation en vigueur oblige que le poste de conduite soit à gauche pour des raisons de sécurité.

réglementés par Décret depuis la même année. Dans la mise en application du système, le contrôle technique est concédé d'une façon monopoliste à une société (la SIVITA).

Le système mis ainsi en place s'est, par manque de rigueur, progressivement effrité. Les automobilistes se sont habitués progressivement à délaissier cette formalité pourtant imposée par la réglementation. Les causes peuvent se résumer comme suit :

- les contrôles routiers ne font aucune obligation aux automobilistes d'être en règle dans le domaine ;
- le concessionnaire n'assure pas un suivi scrupuleux des visites techniques réalisées, et informe peu la DNTT sur son activité,
- l'Administration n'a pas clairement défini la politique générale du service concédé, ni mis en place un suivi et un contrôle permanents des activités de centre,

D'une façon générale, l'Etat n'a pas mis en œuvre tous les moyens de contrôle pour que la réglementation en vigueur soit appliquée.

1.7.1.4 La signalisation et les équipements de sécurité de l'infrastructure routière

Généralement la majorité des accidents graves se concentre sur le réseau bitumé à cause de la vitesse plus élevée qu'il autorise. Ce réseau devrait bénéficier d'un bon niveau de signalisation et d'équipement de sécurité.

Or il est constaté qu'en dehors des routes neuves, ces routes revêtues sont quasiment dépourvues de signalisation et de dispositifs de retenue (glissière de sécurité, parapets de ponts..). Si ces équipements ont existé à l'origine, ils ont disparu suite à des accidents ou à une récupération à d'autres fins par les populations. Les panneaux qui subsistent sont très vétustes. La signalisation horizontale a presque totalement disparu ; elle ne possède plus de qualités suffisantes de rétro réflexion et n'assure plus un guidage efficace de nuit. Les carrefours aménagés et signalés sont rares. Les plus importants bénéficient d'une signalisation de direction légère.

C'est la Direction Nationale de l'Entretien Routier (DNER) qui a en charge l'entretien du réseau national et de ses dépendances, mais elle consacre l'essentiel de son budget à la préservation de la chaussée.

Il n'existe pas de programme spécifique de maintenance des équipements de sécurité et de la signalisation à la DNER qui ne semble accorder qu'une priorité relative à ce domaine. Ce service élabore actuellement, sur financement de l'Union Européenne, une Banque de Données Routières qui devrait permettre une programmation aisée des travaux d'entretien routier mais aussi du renouvellement de la signalisation.

1.7.1.5 La réglementation de la circulation routière et de la conduite

Le **Code de la route** applicable est le code français de 1958 modifié par les textes pris depuis l'indépendance de la Guinée. Il ne semble pas avoir fait l'objet d'une publication sous forme d'un document officiel et n'est pas connu au sein de la DNTT.

En l'absence de code de la route guinéen, c'est le code de la route français qui est enseigné dans les auto-écoles, à partir de l'ouvrage édité par la société Rousseau.

Mais de nombreuses prescriptions du code français (obligation du port de la ceinture de sécurité, réglementation de l'alcool au volant, instauration de limitations générales de vitesse...) n'ont pas été adoptées par les autorités guinéennes.

La circulation routière et l'activité des transports sont réglementées par un certain nombre d'ordonnances, décrets et arrêtés mais seuls les textes pris depuis 1985 sont connus. Ils ont été regroupés dans deux documents récapitulatifs diffusés en 1990 et 1995 et disponibles à la DNTT.

1.7.1.6 *La prévention routière*

Tout action réglementaire visant à modifier le comportement de l'utilisateur doit s'accompagner de campagnes d'information destinées à le faire adhérer aux concepts défendus. En même temps, une politique efficace de contrôle doit permettre de renforcer le respect des mesures.

Des actions de sensibilisation du grand public à la sécurité routière sont menées régulièrement sur les ondes radio. Plusieurs émissions sont diffusées depuis de nombreuses années (1978 pour la plus ancienne).

La pérennité de ces émissions repose sur la volonté de deux journalistes particulièrement motivés ; mais ils ne disposent que de faibles moyens matériels et d'une documentation limitée. Par ailleurs, une certaine routine semble s'installer, et ces émissions ont besoin d'un rajeunissement pour capter plus l'auditoire. Il conviendrait pour redynamiser ces actions de procéder à une évaluation de la qualité des messages diffusés et de leur impact sur le public, et de redéfinir en conséquence le contenu et le style de ces émissions.

Au niveau de l'éducation des enfants, la sensibilité des enseignants sur le thème de l'insécurité routière est très forte et il est fréquent que ce sujet soit abordé lors des leçons d'éducation civique. Ils ne disposent cependant d'aucun support pédagogique.

1.7.2 Les mesures d'amélioration immédiates et à court terme

1.7.2.1 *L'amélioration de la collecte et du traitement des données relatives aux accidents de la route*

Une amélioration du taux de remontée des BAAC et de la qualité de leur remplissage est indispensable. Celle-ci consisterait comme suit :

l'établissement des BAAC devrait être étendu dès 2001 à l'ensemble des commissariats du pays ;

les anomalies constatées feraient l'objet d'une note aux unités de police et de gendarmerie ;

le circuit d'acheminement des BAAC transiterait, dans les régions intérieures, par le chef du Centre d'Administration Automobile (CADA dépendant du DNTT) qui, après vérification des BAAC, les transmettrait directement à la DNTT. Le chef de centre serait ainsi l'interlocuteur privilégié des brigades de gendarmerie et des commissariats de police pour assurer la formation des agents et un suivi efficace de l'opération.

Il conviendrait aussi d'envisager **une saisie sur support informatique** des données disponibles. Cette étape nécessite l'installation à la DNTT d'un équipement

informatique²⁶ et la formation de trois agents de la section Contrôles Routiers à la saisie au cours de laquelle seront opérés les derniers contrôles d'homogénéité et d'exhaustivité des données. Cette saisie sera pour l'instant centralisée à la DNTT et sera effectuée en continu.

Parallèlement, ces agents seront formés au traitement des données pour fournir :
des sorties périodiques de statistiques d'accidents destinées à surveiller l'évolution de la situation ;
des exploitations particulières sur des thèmes spécifiques (problématique des piétons, des transports en commun...).

1.7.2.2 *La réhabilitation du contrôle technique automobile*

Les dérives constatées entraînent actuellement une reprise en main du centre de contrôle technique de la SIVITA par l'autorité responsable de l'octroi de la concession et du suivi de son exécution, le MIPT.

Une meilleure application des termes de la convention entre la SIVITA et la DNTT devrait intervenir rapidement..

Cependant l'amélioration de l'état technique du parc automobile (voir de son rajeunissement) ne peut reposer que sur le **passage effectif des véhicules au contrôle technique**.

Ce résultat ne peut être atteint qu'à travers des campagnes de communication auprès des usagers et l'instauration d'une rigueur des contrôles routiers qui devraient être véritablement destinées à faire appliquer la réglementation.

1.7.2.3 *L'amélioration de la formation des conducteurs*

Le thème de la formation du conducteur et de l'épreuve du permis de conduire préoccupe la DNTT depuis de nombreuses années. Elle a donc sollicité une assistance technique du ministère français des Affaires Étrangères (ISTED) qui s'est traduite en 1999 par deux propositions :

le montage d'une action de formation ;
la réforme de l'épreuve du permis de conduire.

Ces deux actions qui n'ont pas encore été concrétisées restent une priorité pour la DNTT. L'assistance de l'ISTED devrait être relancée rapidement.

Action de formation des moniteurs et examinateurs

L'action de formation visent deux principales professions concernées par la formation du conducteur :

les moniteurs d'auto-école ;

²⁶ Un logiciel de saisie et de traitement des données est actuellement diffusé par le ministère français des Affaires Étrangères (ISTED) qui peut être saisi à cet fin.

les inspecteurs du permis de conduire.

Pour les premiers, il s'agit de leur permettre d'obtenir un diplôme de qualification, pour les seconds d'améliorer leurs connaissances et d'harmoniser leurs pratiques.

Cette formation se déroulerait au CEPERTAM en deux sessions co-animées par l'équipe pédagogique du CEPERTAM et un expert de la Coopération française.

Réforme de l'épreuve du permis de conduire

Pour que le permis de conduire acquiert une véritable crédibilité, il importe que l'épreuve se déroule dans des conditions de transparence totales et que des critères objectifs d'évaluation soient définis.

Cette réforme concernera à la fois l'épreuve théorique et l'épreuve pratique. Elle s'inspirera de la réforme engagée au Sénégal avec l'appui de la coopération française, qui peut être résumée comme suit :

Lors de **l'épreuve théorique**, les candidats sont interrogés individuellement en groupes de 15 à 20 à partir d'un livret de 25 questions (la plupart illustrées par des photographies) comportant des choix multiples de réponses. 12 séries de livrets sont disponibles.

Cette méthode réduit sensiblement la part d'arbitraire dans l'évaluation et repose sur un matériel simple ne nécessitant aucune maintenance. Elle reste par ailleurs compatible avec les supports audiovisuels utilisés par les auto-écoles.

- Pour **l'épreuve pratique**, les critères d'évaluation sont définis en distinguant :
 - un « comportement admis » qui représente tout ce qui est conforme à la raison et à l'usage pour faciliter la circulation et pour résoudre des situations particulières ;
 - un « comportement toléré » qui peut admettre des erreurs, même graves n'ayant pas mis immédiatement en cause la sécurité. Dès leur constat, le conducteur doit être prévenu. Dans le cas où la répétition de telles erreurs est significative d'une insuffisance de formation, l'ajournement est prononcé ;
 - un « comportement non toléré » qui résulte d'une action du conducteur plaçant les autres usagers ou le véhicule dans une situation où la sécurité ne dépendrait plus que des autres ; il implique nécessairement l'ajournement.

1.7.2.4 L'amélioration de la signalisation routière

Le réseau routier bitumé, sur lequel les accidents sont plus fréquents et plus graves du fait de la vitesse pratiquée, devrait prioritairement bénéficier d'un bon niveau de signalisation et d'équipement de sécurité. En premier lieu, il convient de veiller à ce que les projets de routes neuves ou de réhabilitation répondent bien à cette exigence. En second lieu, les programmes d'entretien de ces routes bitumées devaient dès maintenant comporter un volet **maintenance et entretien de la signalisation et un volet amélioration de la signalisation**.

1.7.2.5 L'amélioration du respect de la réglementation

Il est prioritaire qu'un Code de la Route guinéen soit élaboré et adopté. En attendant l'adoption d'un nouveau code, l'amélioration peut déjà porter sur l'application et le respect des textes existants, par l'instauration d'une rigueur des contrôles routiers supposant que cessent les pratiques complaisantes actuelles des contrôles sur

la route.

Par ailleurs, il pourrait être envisagé que des **contrôleurs assermentés** et rattachés au Ministère des Travaux Publics et des Transports participent à des opérations de police routière afin de vérifier la situation des chauffeurs professionnels en regard de leur autorisation de transport, du contrôle technique, de l'assurance, de la vignette, de la validité du permis de conduire.

1.7.2.6 *Actions de prévention*

Il ne peut être envisagé de doter L'ensemble des établissements de Conakry d'une vidéothèque **mais une expérience sur quelques écoles primaires** de la ville, choisies par le Ministère de l'Éducation Nationale, pourrait être entreprise.

1.7.3 La refonte totale du système de gestion de la sécurité routière

A plus long terme il convient de procéder à une refonte totale et à une action d'envergure pour la mise en place d'un véritable système efficace et performant. Il conviendrait alors d'entreprendre rapidement une étude pour le définir et le mettre en place. Celle ci couvrirait toutes les composantes du système :

- Formule institutionnelle de gestion du système,
- Banque de données informatisées sur les accidents avec ses procédures de collecte et de traitement de l'information, et d'édition périodique de bulletin,
- Formation des conducteurs, conditions de délivrance des permis de conduire, et mode d'évaluation des qualifications (examens) (autos-écoles, qualification des moniteurs, qualification des examinateurs, etc.);
- Réglementation technique des véhicules (dont réglementation de leur aménagement en fonction de leur usage),
- Réglementation des conditions de mise en circulation des véhicules,
- Contrôle technique des véhicules (formule de gestion, normes, etc.) ;
- Normes et réglementation de la signalisation routière et des équipements de sécurité de la route ;
- Réglementation de l'usage de la voie publique (Code de la Route),
- Prévention routière.

2 LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

2.1 L'ÉTAT DE L'OFFRE FERROVIAIRE

2.1.1. Les réseaux ferroviaires

- **Le réseau de l'ONCFG**

Le réseau ferroviaire public est constitué d'une seule ligne reliant Conakry à Kankan et longue de 662 km. Cette ligne, à voie métrique, a été construite entre 1900 et 1914 ; son armement a fait l'objet par endroit de renouvellement depuis ces dates. Globalement, cette ligne est aujourd'hui dans un état très avancé de vétusté.

A Conakry, la ligne dans sa partie sud se sépare en deux branches :

la première dessert le port, elle est totalement abandonnée aujourd'hui et enfouie sous la terre en de nombreux endroits ;

la seconde dessert la gare centrale de Almamya.

Des investissements modestes récents sur les 36 premiers kilomètres de la voie ont permis de remettre quelque temps en service l'exploitation de ce tronçon urbain.

- **Les réseaux miniers**

A côté du réseau public de l'ONCFG, trois réseaux privés sont exploités par les sociétés minières, pour leurs transports miniers et industriels :

- la ligne CBG longue de 136 km (à écartement normal), reliant les mines de Sangarédi au port d'évacuation minier de Kamsar (évacuation de bauxite) ;

- la ligne de FRIGUIA longue de 144 km (à écartement métrique), reliant les mines de Fria au port de Conakry (évacuation de l'alumine sur le port de Conakry) ;

- la ligne minière de SBK longue de 105 km (à écartement normal) reliant les mines de Kindia au port de Conakry (évacuation de la Bauxite sur le port de Conakry).

Ces lignes minières sont exclusivement utilisées pour le transport industriel pour compte propre; elle ne sont pas ouvertes aux transports publics.

2.1.2 L'exploitation publique ferroviaire (ONCFG)

2.1.2.1 *La situation actuelle*

Depuis 1995, la haute ligne au delà de Dubréka est livrée aux agressions de la nature.

Par contre, l'ONCFG assure un entretien périodique réduit des 36 premiers kilomètres en faisant circuler une draine d'entretien par semaine entre Almamy et Dubreka au Km 36. Les quelques dizaines d'agents encore employés sont rémunérés à l'aide des recettes issues des locations de possessions de l'ONCFG.

Des investissements modestes récents ont été réalisés sur cette partie de la voie; ils ont permis de remettre quelques temps en service l'exploitation de ce tronçon urbain.

L'emprise ferroviaire en milieu urbain, est encore libre et paraît être bien respectée par la population. En fait l'emprise bénéficie souvent de l'effet « protecteur » des collecteurs d'assainissement d'eaux usées et pluviales qui ont été construits ici et là sur son tracé.

Un atelier surveillé d'entretien des voitures et du matériel roulant préserve les rares équipements encore en état de fonctionner ou récemment réhabilités :

deux locomotives ALSTHOM et deux locomotives GM) qui ont été rénovées en 1998 avec une contribution de l'aide bi-latérale et de l'assistance technique canadienne

quelques voitures voyageurs et wagons marchandises.

Le service ferroviaire est totalement interrompu depuis 1995 sur cette ligne, à l'exception de :

quelques circulations expérimentales qui ont été effectuées par la société ayant envisagé d'exploiter les bauxites de Dobola Tougue

une relance des dessertes voyageurs en zone urbaine durant quelques mois (Avril 2000 à Février 2001) par l'ONCFG au prix d'un déploiement remarquable d'efforts et d'ingéniosité avec un AR Almamy-Sonfonia (km 26), au tarif de 500 GNF et un AR Almamy-Simbaya (km 16), au tarif de 300GNF.

2.1.2.2. *Les solutions de relance déjà envisagées*

Les études antérieurs ont montré, sous différentes hypothèses qu'il serait envisageable, sous certaines conditions, d'engager de nouveaux services ferroviaires sur la section urbaine et suburbaine comprise entre le PAC et le PK 36. Ces études n'ont pas permis de mobiliser les financements requis pour la mise en œuvre des solutions étudiées. voyageurs et plus de 2 500 Millions GNF pour les recettes provenant du transport de fret.

Investissements²⁷ : ils devraient atteindre 28 000 Millions GNF sur les 7 années considérées par l'Étude.

2.2 EXAMEN DU POTENTIEL DU CHEMIN DE FER

²⁷ Ces chiffres sont à comparer aux estimations beaucoup plus élevées de l'Étude Team Group de 114 M\$US de 1993 en phase 1, ou 270 M\$US pour les phases 1 et 2, le total étant de 460 M\$US.

Dans le cadre de la présente étude du PNT, les trafics potentiels ont été estimés sur la base des évaluations déjà faites du trafic total des différentes catégories de produits à l'horizon 2010.

2.2.1 Total Potentiel fret estimé à l'horizon 2010

Le Tableau ci-après résume les différents courants de trafics de marchandises susceptibles d'utiliser le chemin de fer, à l'horizon 2010.

Tableau 23 : Estimation des trafics dérivables vers le chemin de fer (cas du scénario 2 de l'étude du Plan de Transport de 1987)

Nature des produits	montée		descente	
	minimum	maximum	minimum	maximum
Clinker et gypse	140 000	220 000	0	0
Déchets urbains	140 000	220 000	0	0
Marchandises diverses (port sec)	75 000	135 000	45 000	75 000
Voie Guinéenne vers le Mali	200 000	300 000	30 000	50 000
Blé, céréales et riz	60 000	104 000	0	0
Sucre	10 000	12 000	0	0
Hydrocarbures	0	0	0	0
Minerais (fer, alumine, bauxite)	utilisant d'autres réseaux de chemin de fer			
Total	625 000	991 000	75 000	125 000

Selon ces estimations, le trafic total du chemin de fer représenterait entre 50% et 37% du trafic potentiel total hors minerais qui sont transportés à l'aide de réseaux particuliers.

2.2.2 Estimation sommaire du trafic ferroviaire de voyageurs

Les estimations fournies par l'étude SGTE paraissent pouvoir être retenues comme point de départ de l'analyse pour ce qui concerne l'année 2000. La demande de transport de voyageurs pour tous les modes motorisés devrait être de l'ordre de 1 Million de voyages quotidiens tous modes de transports réunis sur les 16 premiers km du parcours. On peut retenir l'estimation d'une activité quotidienne de 7,7 millions de voyageurs-kilomètres.

On peut admettre aussi l'hypothèse selon laquelle, du fait de la densité décroissante de population, la zone comprise entre le PK 16 et le PK 36 génère 4 fois moins de voyages, soit environ 250 000 voyages par jour. Mais, compte tenu de l'éloignement croissant par rapport au centre ville, la distance moyenne à parcourir serait de l'ordre de 12 km, ce qui implique une activité de 3 millions de voyageurs-kilomètres.

Sur un site aussi linéaire (et donc favorable) que celui présenté par l'agglomération de Conakry, une offre ferroviaire n'aurait de sens que si elle captait au moins 10% à 15% du trafic de voyageurs en modes motorisés. On aboutit ainsi à 125 000 et 185 000 voyages quotidiens pour un total de 1,1 à 1,6 million voyageurs-kilomètres par jour (soit une activité annuelle comprise entre 275 millions de voyageurs-kilomètres et 400 millions de voyageurs-kilomètres, sur la base de 250 jours d'activité moyenne dans l'année).

2.2.3 Estimation des besoins en matériel roulant et normes d'exploitation

Nombre de trains nécessaires au transport du fret

Selon le cas, la circulation occasionnée nécessiterait un train par sens toutes les 3 heures (trafic minimum) ou 1 train toutes les 2 heures (trafic maximum) pendant une

amplitude de service de 18 heures. La satisfaction de cette circulation requerrait entre 1 (trafic minimum) et 2 rames (trafic maximum) circulant en navette entre le Port de Conakry et le Port Sec du PK 36 (ou respectivement la cimenterie).

Nombre de trains nécessaires au transport de voyageurs

Faisant l'hypothèse de mise en ligne de rames tri-caisses à 600 places, occupées en moyenne par 500 personnes et d'une occupation de chaque place par 4 voyageurs, sur un parcours de bout en bout, chaque train assurerait le transport de 2 000 voyageurs. Pour assurer la demande totale que pourrait capter le chemin de fer (entre 125 000 et 185 000 voyages quotidiens), il serait nécessaire de mettre en ligne entre 60 trains et 90 trains par jour, ou entre 30 à 45 trains par sens sur l'amplitude de service de 15 heures (période 6h-21h) communément admise pour les transports de voyageurs.

Parc de matériel

L'ensemble de la relation pourrait être parcourue en 75' environ, avec une durée de 15' pour effectuer le retournement au terminus. Le cycle complet (la rotation d'un convoi jusqu'à son point d'origine durerait au total 180' (ou 3 heures). Une rame assurerait 5 rotations sur l'amplitude de service de 15 heures. Pour effectuer les 30 ou 45 rotations requises, 6 à 9 rames automotrices seraient nécessaires, besoin auquel s'ajoute une rame pour constituer une réserve d'entretien.

2.2.4 Coûts d'investissement du service ferroviaire

Les visites effectuées par l'expert le long de la ligne desservant l'agglomération de Conakry permettent de conclure à la nécessité de reconstruire totalement l'infrastructure comme préalable à la remise en service.

Sur la base de la consistance des services à offrir, les coûts d'investissements en infrastructures, superstructures et matériels roulants ont été sommairement estimés (hors expropriations, éventuels travaux d'amélioration de l'insertion de la voie ferrée dans le site urbain et de sécurité des populations traversées : passages supérieurs ou inférieurs, par exemple) en utilisant les bases communément admises. Ce coût d'investissement qui s'élève à 134 M€, se décompose comme suit :

- reconstruction de la voie sur 36 km ; coût unitaire 2,5M€/km ;	
coût total :	90M€
- reconstruction et équipement des ateliers : forfait :	5M€
- acquisition de 8 automotrices (bi ou tri-caisse) ; coût unitaire 3M€ ;	
coût total :	24M€
- acquisition de matériels roulants destinés au transport de fret : forfait	15M€

2.2.5 Recettes issues du projet

Le tarif envisageable aux conditions économiques du premier semestre 2001 pour le service voyageurs pourrait se situer autour de 75 GNF par km taxes incluses soit un billet de prix moyen de l'ordre de 600 GNF pour des trajets de distance moyenne facturée autour de 8km. Les niveaux d'activités envisagés (respectivement de 275 millions de voyageurs-kilomètres pour l'hypothèse modérée ou 400 millions de voyageurs-kilomètres pour l'hypothèse haute) produiraient ainsi une recette de 20,6 milliards GNF ou 30 milliards GNF, selon l'hypothèse (en €, ces recettes s'établissent à 12,6 millions € ou

18,3 millions € en valeur toutes taxes incluses.

L'hypothèse est faite que la tonne-km de marchandise ne peut être vendue au dessus de 75 GNF (0,046 €/t-km) pour d'évidentes raisons commerciales liées à la concurrence routière.

Le trafic potentiel généré sur la ligne est estimé selon le scénario de demande entre 700 000 tonnes et 1,1 millions tonnes par an. Les transports de ces volumes d'échanges produiraient entre à 24,5 millions tonnes-kilomètres et 39 millions tonnes-km. La recette totale annuelle s'établirait donc à 1 838 millions GNF ou 2 925 millions GNF (environ 1,13 million € ou 1,79 millions €, selon le scénario.

2.2.6 Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation des différents services n'ont pu être estimées dans le détail. Il est cependant possible de retenir les évaluations faites dans le cadre des études antérieures, lesquelles conduisent à une dépense totale annuelle de 18 000 millions GNF (11,04 millions €), hors amortissements des dépenses en capital.

Ces dépenses courantes seraient réparties approximativement à 15% pour la production des services de marchandises et à 85% pour les services de voyageurs. Ceci donnerait les imputations suivantes :

2 700 millions GNF (1,67 millions €) pour les services de marchandises ;

15 300 millions GNF (10,43 millions €) pour les services de voyageurs.

L'exploitation courante dégagerait les résultats suivants :

dans le cas le moins favorable d'une activité de 275 millions voyageurs-kilomètres et de 24,5 millions tonnes-kilomètres, l'ensemble de l'activité produirait des recettes totales courantes totalisant annuellement 22 438 millions GNF (13,76 millions€), en valeur TTC ou en valeur hors taxes 18 000 millions GNF (11,04 millions€). Les dépenses directes totales étant de 18 000 millions GNF (11,04 millions €), l'excédent courant d'exploitation serait nul et le « petit équilibre serait obtenu.

2.2.7 Amortissement des investissements

La prise en considération des amortissements des investissements nécessite des hypothèses sur les durées d'amortissement qui sont respectivement de 30 ans pour les infrastructures et de 15 ans pour le matériel roulant et les ateliers et leurs équipements. Sur ces bases et en retenant un amortissement linéaire et l'absence de charges financières sur les emprunts, le montant annuel de l'amortissement annuel est de 5,93 millions € (9 674 millions GNF).

En prenant en considération les amortissements, le résultat global d'exploitation deviendrait négatif et atteindrait une perte annuelle de - 9 674 millions GNF(- 5,93 millions€). Cette perte serait imputée aux services voyageurs et marchandises.

2.3 LES PROBLÉMATIQUES DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS FERROVIAIRES

Les problématiques actuelles du sous secteur des transports publics ferroviaires sont attachées aux perspectives de réalisation d'un schéma directeur de fait projeté par les pouvoirs publics concernant la réhabilitation, la relance et le développement du chemin

de fer public.

Ce schéma peut être résumé ainsi :

- l'exploitation urbaine et suburbaine des 38 premiers kilomètres, par la création d'un métro de surface pour le transports de voyageurs et par la mise en place d'un brouettage terminal des trafics maritimes associé à l'exploitation d'une plate forme multimodale dont le statut pourrait être un port sec ou un centre de gros, ou les deux en même temps .
- la réhabilitation et l'exploitation de la ligne Conakry-Kankan avec son prolongement future jusqu'à Bamako (connexion des réseaux).

En l'état actuel d'insuffisance de développement de la demande de transports lourds pouvant rentabiliser de tels investissements, situation qui se poursuivra au cours de la prochaine décennie, et du risque de défaut de pérennité de tels exploitations attaché aux difficultés persistantes des finances publiques et aux difficultés conséquentes qui seront rencontrées pour garantir les transferts sociaux (subventions) indispensables à cette pérennité et justifiés par les économies externes pour la collectivité, et étant donné l'importance des investissements physiques requis, il serait difficile d'envisager la faisabilité de tels projets au cours de la décennie à venir.

2.1.1 La problématique de la relance de l'exploitation des 38 premiers kilomètres

Etant donné la configuration quasi en Y de l'agglomération de Conakry, et le niveau de congestion des trafics urbains, l'idée d'un métro urbain et suburbain de surface est séduisante. Cependant, le coût financier direct d'une telle exploitation ne peut être couvert par les seuls usagers dans le cadre d'une tarification en libre concurrence avec les transports routiers urbains. L'intérêt du métro pour la collectivité au travers de la réduction des coûts externes (pollution, congestion, etc..) peut néanmoins suffisamment justifier la réalisation d'un tel projet. Il ne peut l'être alors que si l'Etat intervient par un mécanisme financier de transferts sociaux garantissant l'équilibre financier à l'exploitant ; la collectivité profitera alors des économies externes que lui assure une telle exploitation. Mais, étant donné les problèmes persistants de la gestion des finances publiques, il serait risqué pour l'instant d'envisager un tel projet pour la décennie à venir.

En tout état de cause, tout projet d'aménagement d'un métro urbain et suburbain relève plus de la planification des transports urbains que de l'élaboration d'un Plan National de Transport qui ne couvre que les transports interurbains entre préfecture. Il appartiendra à la planification des transports urbains d'arrêter une stratégie dans ce domaine.

L'analyse d'une exploitation des 38 km par un brouettage marchandises couplé avec un port sec conduit à la même conclusion que celle exposée ci-dessus pour le projet de métro de surface. Un tel système de traitement terminal des trafics maritimes de marchandises se traduirait par un surcoût financier de la chaîne de transport, laquelle grèverait la compétitivité du port de Conakry et par ricochet celle des exportations du pays, et renchérirait les marchandises importées pour les populations, à moins que ce surcoût soit suffisamment couvert par des transferts sociaux trouvant leur justification dans les économies externes qui en résulteraient.

Si pour l'instant, un tel projet comporte des risques attachés surtout aux difficultés persistantes de la gestion des finances publiques, son intérêt collectif demeure (pour les économies en coûts externes qu'il peut générer) ; aussi il est recommandé de réétudier au cours de la décennie à venir sa faisabilité pour la décennie suivante. Cette étude pourrait être intégrée dans une étude globale d'un schéma optimum pour l'organisation de l'interface mer-terre (avenir du port de Conakry, identification éventuelle d'un

autre site portuaire à développer, centre de gros, port sec, etc.), pour l'après 2010.

2.1.2 La problématique de la relance de l'exploitation de la haute ligne Conakry-Kankan

La demande de transports publics ferroviaires, actuelle et prévisible pour les dix prochaines années, est encore insuffisante pour rentabiliser une relance de l'exploitation de la haute ligne de Conakry à Kankan.

Seule l'opportunité d'une exploitation minière lourde dont l'exploitant accepterait d'utiliser la voie public ou de partager une ligne minière avec une exploitation de transports publics, pourrait relancer un transport public ferroviaire intérieur. L'exemple actuellement en négociation du projet de transguinéen²⁸ en est une illustration.

La veille devrait être maintenue dans ce sens.

L'ONCFG, structure autonome de dimension aujourd'hui réduite, et dont les charges de fonctionnement sont couvertes par l'exploitation de son patrimoine immobilier, devrait être maintenue dans sa forme actuelle en lui attribuant la gestion de cette veille, et la surveillance et la protection du patrimoine ferroviaire actuel.

²⁸ Chemin de fer destiné à l'évacuation des minerais de fer de la Guinée Forestière.

3 LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

3.1 L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIALE

3.1.1 État des infrastructures et équipements portuaires

La Guinée est dotée de deux ports principaux, Conakry (port de commerce de la Guinée) et Kamsar (grand port minéralier), et d'un certain nombre de petits ports secondaires et débarcadères.

3.1.1.1 *Le port de Kamsar*

Le port de Kamsar est un port intégré à l'exploitation des mines de bauxite de Sangarédi. Il a été construit au titre du projet « Bauxite de Boké », il est géré par la CBG et est presque exclusivement utilisé par l'activité minière. Il traite environ 10 millions de tonnes de bauxite par an à l'export et un million de tonnes d'hydrocarbures à l'import. De petites quantités de marchandises diverses (40 000 tonnes environ à l'import comme à l'export) y transitent pour le compte de la CBG.

Il dispose :

d'un quai minéralier de 250 m avec une jetée de 1600 m et une profondeur de 13,5 mètres ;

d'un quai commercial de 80 m de long, avec une profondeur de 3 m, utilisé par les petits navires ;

et d'un quai de servitude avec une jetée de 140 m avec une profondeur de 3 m, pour le cabotage.

Les investissements et la maintenance de ce port sont étudiés et financés dans le cadre du développement et de l'exploitation des activités minières de la zone. Néanmoins ses possibilités de contribution au cabotage devraient être étudiées avec la CBG.

3.1.1.2 *Le port de Conakry*

Le port de Conakry est le port de commerce international.

Suite aux investissements réalisés dans le cadre du deuxième projet portuaire, et décrits plus haut, le port dispose de 10 postes à quai d'une longueur totale de 1 668m. 6 postes sont utilisés pour le traitement des marchandises diverses et des marchandises en vrac et 4 postes sont spécialisés :

un terminal à conteneurs,

un terminal pour l'exportation de l'alumine,

un terminal pour l'exportation de la bauxite,

un appontement pétrolier (importations d'hydrocarbures).

A ces quais s'ajoutent 790 m de quais situés dans une darse qui accueillent les bateaux de pêche, les unités de service du port ainsi que les bateaux de la Marine Nationale.

L'accès maritime se fait par un chenal d'une longueur d'environ 5 km, d'une largeur de 150m et d'un tirant d'eau de -9,50 m obtenu par dragage périodique et coûteux.

3.1.1.3 Les petits ports et appontements

Le Ministère chargé de la Pêche a aménagé les débarcadères de : Téménétaye, Boulbinet, Bonfi, Dixinn, Kamsar nouvelle base et Landréah²⁹. Selon les techniciens de l'ANAM³⁰, les infrastructures en place ne sont pas adaptées pour les types de barques qui y escales. De plus, à marée basse, les barques ne peuvent pas accoster.

D'autres débarcadères devraient, selon l'ANAM, faire l'objet de rénovation et/ou d'aménagement, aussi bien pour les besoins des activités de pêche que pour les besoins des activités de transports par voie d'eau : Boussoura, Dabondi, Kaporo, Kassa, Dixinn port bois, Koundindé (Boffa), Guéméyiré (Boké), et Sangbon (Forécariah).

Actuellement il n'existe aucune infrastructure consistante sur ces sites, la construction d'infrastructure d'accostage et l'aménagement de terre-plein sont indispensables.

Selon l'ANAM, d'autres embarcadères pourraient soutenir, si elles sont dotées d'infrastructures adéquates, la promotion du tourisme. Actuellement sur ces sites potentiels, il n'existe aucune infrastructure d'accueil des bateaux, ce qui rend difficile et même périlleux le déplacement des personnes sur ces lieux. Il s'agit :

de projets à SORRO et ROOM qui nécessitent la construction d'une jetée à une profondeur de 2,5m et l'aménagement d'un quai de 20m de long.

d'un projet à BEL AIR qui nécessite aussi la construction d'une jetée et l'aménagement d'un quai de 25m de long avec 3,0m de profondeur.

Ces débarcadères doivent être construits pour recevoir des bateaux à fond plat ou des vedettes de plaisance dont le tirant d'eau n'excède pas 1,5m.

3.1.2 Situation de la voie fluviale et de ses équipements

Le transport fluvial est limité à 4 mois de l'année, pendant et après la saison des pluies :

sur le Niger, de Kouroussa à Siguiri et Bamako, sur environ 400 kilomètres

sur le Milo, un affluent du Niger³¹, de Kankan à Siguiri.

Les transports fluviaux, limités en territoire guinéen à la Haute Guinée, sont effectués par des chalands maliens et des pirogues traditionnelles. Le transports par pirogues se concentre sur les transports locaux et à courte distance de produits agricoles. Le système n'a pas fait l'objet d'investissements publics au cours des dix dernières années.

²⁹ ces débarcadères ont été construits sous la tutelle du Ministère de la Pêche avec un financement de la Banque Mondiale. Leur gestion actuelle relève du Ministère de la Pêche et pose un problème institutionnel eu égard des attributions du MTPT en charge des ports et de la mission de l'ANAM. Il conviendrait d'y apporter des solutions.

³⁰ Agence chargée de l'exploitation des ports secondaires et embarcadères.

³¹ confluence à Niandakoro

Il n'y a pas d'étude sur le transport fluvial qui reste peu connu. Il serait opportun d'effectuer un diagnostic pour en apprécier l'évolution, en tenant compte de l'ouverture de la route bitumée Kankan-Bamako. Selon des informations recueillies auprès de l'ANAM qui assure le contrôle de la sécurité de cette navigation fluviale, les trois embarcadères principaux, Kouroussa, Kankan et Siguiri, qui accueillent les chalands maliens, sont vétustes. Ces débarcadères ont besoin d'une rénovation. Une étude de réhabilitation serait engagée dans le cadre du programme d'investissements publics.

3.1.3 Situation de la voie fluviale et de ses équipements

Le transport fluvial est limité à 4 mois de l'année, pendant et après la saison des pluies :

sur le Niger, de Kouroussa à Siguiri et Bamako, sur environ 400 kilomètres
sur le Milo, un affluent du Niger³², de Kankan à Siguiri.

Les transports fluviaux, limités en territoire guinéen à la Haute Guinée, sont effectués par des chalands maliens et des pirogues traditionnelles. Le transports par pirogues se concentre sur les transports locaux et à courte distance de produits agricoles. Le système n'a pas fait l'objet d'investissements publics au cours des dix dernières années.

Il n'y a pas d'étude sur le transport fluvial qui reste peu connu. Il serait opportun d'effectuer un diagnostic pour en apprécier l'évolution, en tenant compte de l'ouverture de la route bitumée Kankan-Bamako. Selon des informations recueillies auprès de l'ANAM qui assure le contrôle de la sécurité de cette navigation fluviale, les trois embarcadères principaux, Kouroussa, Kankan et Siguiri, qui accueillent les chalands maliens, sont vétustes. Ces débarcadères ont besoin d'une rénovation. Une étude de réhabilitation serait engagée dans le cadre du programme d'investissements publics.

3.1.4 État de la flotte maritime guinéenne

3.1.4.1 État de la flotte de la SNG

La flotte de la SNG se limite à deux caboteurs dans un état de vétusté avancé³³ :
le « 3 Avril » d'une capacité de 250 tonnes de fret ;
le « Overbeck », caboteur mixte, d'une capacité de 250 passagers et 60 tonnes de fret.

3.1.4.2 La flotte de chalutiers

Il y a 15 chalutiers immatriculés auprès de l'ANAM.

3.1.4.3 La flottille légère

La flotte de pirogues et autres embarcations légères a été récemment recensée le long du littoral, elle compte 1 511 unités dont 52% sont motorisées. Ce sont des unités de pêche (963 ou 64%) et des embarcations de transports (548 ou 36%) :

³² confluence à Niandakoro

³³ la SNG exploite une liaison de cabotage entre Conakry et Freetown à raison d'une fréquence par semaine. 15 000 passagers ont utilisé ce service en 2000, y compris un trafic de réfugiés.

48% des unités de pêche sont motorisés ;
cette proportion est de 58% pour les embarcations de transport.

La composition de cette flottille est précisée dans le **tableau** ci-dessous :

	motorisées	non motorisées	Total
unités de pêche	465	498	963
unités de transport	317	231	548
Total	782	729	1 511

source : ANAM, mai 2001

3.2 CARACTERISTIQUES ET CONTRAINTES DU PORT DE CONAKRY

3.2.1 Les infrastructures existantes

Le port de Conakry dispose de 11 postes à quai pour les opérations commerciales et d'une darse de pêche et de servitude.

Le poste 00 a une longueur de 200 m et un tirant d'eau de 10,0 m. Il est réservé aux exportations d'alumine de la société Friguia et à ses importations de soude caustique et de chaux. Il est équipé d'un portique de chargement d'alumine, de bacs de réception de soude caustique et de 4 silos d'alumine en arrière-quai (3 x 17.000 tonnes + 20.000 tonnes).

Le poste 01 a une longueur de 150 m et un tirant d'eau de 10,0 m. Il dispose d'un terre-plein d'environ 10.000 m² et d'un système de convoyeurs reliant le quai au dépôt de clinker en arrière-quai. Il est réservé aux navires de clinker en vrac et de ciment en sacs. Mais il reçoit également des navires de marchandises diverses ou des porte-conteneurs quand le poste spécialisé est occupé.

Les postes 02 à 05 totalisent un linéaire de quai de 480 m avec un tirant d'eau de 8,0 à 8,5 m. Ils reçoivent les navires de marchandises diverses (sacherie, produits métallurgiques, véhicules, etc) et de vrac alimentaire. Ils disposent de trois magasins-cales (MC1-MC2-MC3) situés à 25 m du bord à quai et totalisant 8.600 m² de surface couverte. Ils desservent en arrière-quai un terre-plein clôturé d'environ 18.000 m², utilisé comme parc de véhicules. Depuis 1996, les Grands Moulins de Guinée ont implanté dans le prolongement du terre-plein un silo à céréales relié par convoyeur au poste 04.

Les postes 06 à 07 constituent la darse de pêche et de servitude qui coupe le port en deux parties avec les postes 10 et 00 à 05 à l'Ouest et les postes 08-09-11 à l'Est.

Le poste 08 a une longueur de 180 m avec un tirant d'eau de 11,0 m. Il est dédié aux exportations de bauxite de la SBK. Il est équipé d'un portique de chargement relié au dépôt de bauxite par un système de convoyeurs.

Situé dans le prolongement du poste 08, le poste 09 a une longueur limitée à 70 m avec un tirant d'eau de 11,0 m. Il dispose d'une surface attenante d'environ 2.000 m² et reçoit tout type de navire quand les autres quais sont occupés.

Au-delà du poste 09, l'appontement pétrolier constitue le poste 11 avec une longueur de 300 m et un tirant d'eau de 10,0 m. Il est équipé de 3 mâts de déchargement et d'un

système de pipelines relié au dépôt pétrolier de la SGP situé à environ un kilomètre du quai.

Le poste 10 est situé à l'opposé de l'appontement pétrolier, à l'entrée du bassin portuaire. Il jouxte le poste 00 réservé au trafic d'alumine. Il a une longueur de 285 m et un tirant d'eau de 10,5 m. Il dessert les 70.000 m² de terre-pleins du terminal à conteneurs.

3.2.2 Les contraintes d'accès nautique

Le port de Conakry est situé au Nord-Ouest de la presqu'île de Tombo et au Sud de la Baie de la Sangarea.

Le chenal d'accès au port a une longueur de 5 kilomètres, une largeur de 150 m et une profondeur théorique de 9,50 m. Il passe entre la presqu'île de Tombo et les Iles de Los qui constituent une protection naturelle de l'entrée du port.

Jusqu'en 1989, le port disposait de trois ouvrages de protection isolés les uns des autres : la digue de la Prudente, la digue Nord et l'épi Nord.

La circulation des courants de jusant et de flot le long de la presqu'île de Tombo et entre celle-ci et les Iles de Los entraînait un envasement important du chenal d'accès et du bassin portuaire, avec des dépôts de vase atteignant 1,25 m/an en certains endroits.

La réalisation des digues de fermeture en 1990-91 (2^{ème} projet portuaire) visait à améliorer la protection du bassin portuaire, réduire l'envasement du chenal d'accès et diminuer les coûts de dragage d'entretien des profondeurs.

Les digues de fermeture ont permis au port de Conakry de disposer d'un bassin bien protégé. Mais elles n'ont pas permis de réduire l'envasement du port dans les proportions prévues par le projet.

Selon le bureau d'études Lackner & Partner³⁴, la comparaison des niveaux d'envasement avant (1991) et après (1999) la fermeture des digues montre que :

La sédimentation annuelle s'est certes réduite d'environ 51% dans le bassin portuaire mais il subsiste un envasement d'environ 125.000 m³ / an ;

La réduction de la sédimentation annuelle dans le chenal d'accès s'est par contre limitée à 16% et le rythme d'envasement se maintiendrait à 212.500 m³ / an.

Sur la base de nouvelles observations des courants et mouvements de sédiments, le PAC a proposé en option dans son troisième projet portuaire de prolonger la digue de la Prudente d'environ 600 m et construire de l'autre côté de la passe d'entrée un barrage de 500 m pour détourner les mouvements de sédiments et réduire les dépôts de vase dans le bassin et le chenal. Ces investissements, proposés en option, coûteraient 4,4 millions de US\$.

3.2.3 Les contraintes d'accès terrestre

Le port de Conakry est situé à l'extrémité de la presqu'île de Tombo dans la commune de Kaloum qui abrite le centre administratif et commercial de la capitale de Guinée. Il dispose des accès terrestres suivants :

³⁴ Le bureau d'études Prof. Dr. Lackner & Partner a réalisé toutes des études des 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} projets portuaires.

- Une voie ferrée à écartement standard (1,435 m) dédiée aux exportations de bauxite de la SBK ;

Carte 3 : Projet d'extension des ouvrages de protection portuaire

- Une voie ferrée à écartement métrique dédiée aux importations et exportations de l'usine d'alumine de Fria ;
- Une seconde voie ferrée à écartement métrique reliant le port à l'axe ferroviaire Conakry-Kankan dont l'exploitation publique a été arrêtée en 1995 ;
- L'accès routier principal par le rond-point du port où aboutit la corniche Nord (KA.086) et d'où part la rue KA.050 qui rejoint la route du Niger et la corniche Sud (KA.094) ;
- L'accès peu utilisé du terminal à conteneurs, soumis aux contraintes de sécurité et d'horaires de circulation liées à la proximité de la Présidence de la République.

Les produits transportés par les voies ferrées des chargeurs industriels, SBK et Friguia, constituent 55% du tonnage total transitant par le port de Conakry. Déduction faite des produits pétroliers transportés par pipelines, 32% du trafic portuaire soit environ 1,3 millions de tonnes sont transportés par camions et soumises aux conditions de circulation très contraignantes du réseau routier urbain de Conakry.

Tous les véhicules entrant ou sortant de la commune de Kaloum sont obligés d'emprunter l'une des deux routes (KA.086 au Nord et KA.094 au Sud) qui traversent le goulot d'étranglement naturel constitué par l'isthme Tombo-Moussoudougou. Pour faire face à cette situation, des règles de circulation urbaine ont été instaurées :

Entre 7 heures et 10 heures, la circulation est à sens unique sur les deux routes KA.086 et KA.094 avec les flux entrant à Kaloum par la corniche Nord et les flux sortant par la corniche Sud ;

Entre 7 heures et 10 heures, puis entre 16 heures et 18 heures, les camions n'ont pas le droit de circuler sur tout le réseau urbain de Kaloum.

L'utilisation de la porte du terminal à conteneurs est de plus soumise à des contraintes spécifiques liées aux impératifs de sécurité de la Présidence de la République. Les camions ne peuvent théoriquement y passer qu'entre 7 heures et 16 heures 30. Mais elle est actuellement fermée toute la journée et les camions de conteneurs doivent passer par la porte principale du port.

Le port de Conakry dispose en fait d'un accès unique par le rond-point KA.054. Les camions doivent arriver au port avant 7 heures du matin et ne peuvent circuler qu'entre 10 heures et 16 heures, ou au-delà de 18 heures.

Le trafic routier généré par le port de Conakry en 1999 représentait une moyenne de 660 camions/jour avec des pointes de 1.000 camions/jour. Tout ce trafic passe par le rond-point du port dont le trafic automobile global est estimé à environ 30.000 véhicules/jour. A l'horizon 2010, le trafic routier généré par le port atteindrait une moyenne de 1.000 camions/jour avec des pointes de 1.500 camions/jour³⁵.

Dans le cadre de l'étude de faisabilité du 3^{ème} projet portuaire, différentes variantes de réaménagement du rond-point KA.054 ont été envisagées pour améliorer les conditions d'accès routier au port.

Mais aucune de ces variantes n'est satisfaisante ; la seule vraie solution résiderait dans la construction de la route côtière reliant le port à l'autoroute de Gbessia au niveau du carrefour de Moussoudougou (Pont du 8 novembre).

³⁵ Source : Tome I-2 de l'étude de faisabilité du 3^{ème} projet portuaire consacré à la situation du transport à Conakry.

3.3 LA DEMANDE PORTUAIRE AU PORT DE CONAKRY

3.3.1 La demande actuelle

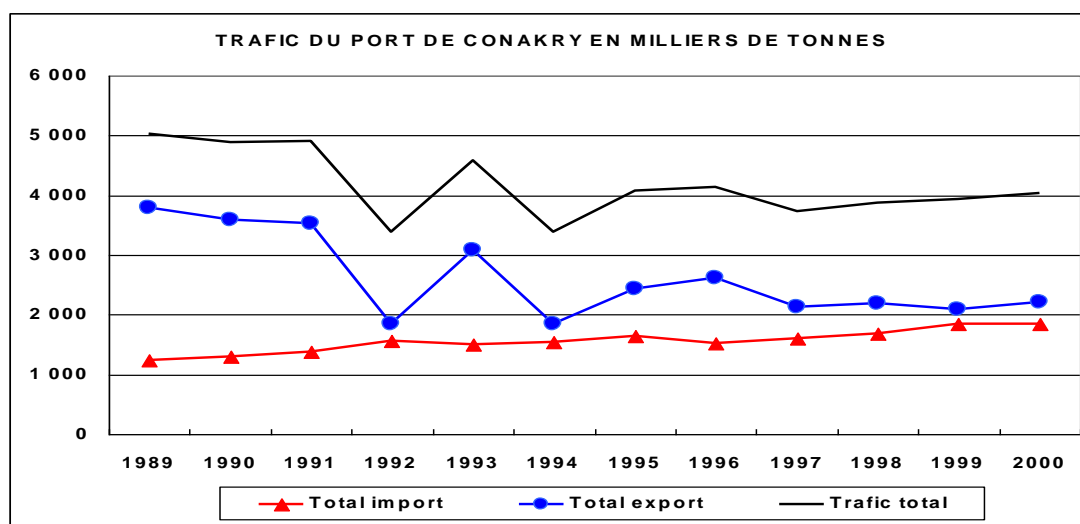
3.3.1.1. Les flux export et import

Le trafic export de Conakry s'élevait à 3,8 millions de tonnes en 1989. Il a chuté à 1,84 millions de tonnes en 1992 et fluctue entre 2,1 et 2,6 millions de tonnes depuis 1995.

La diminution du trafic export résulte principalement de la chute des exportations de bauxite. Elles ne représentent plus que 1,5 millions de tonnes en 2000 alors qu'elles s'élevaient à 3,2 millions de tonnes en 1989.

Les exportations d'alumine se situaient entre 600 et 650 mille tonnes par an jusqu'en 1996. Elles ont diminué depuis et fluctuent entre 480 et 560 mille tonnes.

Les autres produits d'exportation (café, cacao, fruits, coton, etc) ont atteint 160 mille tonnes en 1998 et 99. La part de ces produits dans le trafic export s'est élevée à près de 8% en 1999 alors qu'elle représentait moins de 1% en 1989.



Le trafic import de Conakry suit une tendance globalement croissante depuis 1989. Il a augmenté de 1,25 millions de tonnes en 1989 à 1,84 millions de tonnes en 2000, soit une croissance moyenne +3,6% par an.

Cette évolution contribue au rééquilibrage des flux export et import. Les importations ne constituaient que 25% du trafic portuaire en 1989. Elle ont atteint 46% en 2000.

Le trafic import des dernières années se compose de 45 à 50% de marchandises diverses, 27 à 31% de produits pétroliers et 22 à 27% de vrac solide.

3.3.1.2. *Les vracs solides et liquides*

La chute des exportations de bauxite a réduit la part de trafic des vracs de 89% en 1989 à 75% en 2000. Mais le trafic portuaire de Conakry reste dominé par les vracs solides et liquides.

Les exportations de vracs ont totalisé 2,06 millions de tonnes en 2000 dont 1,5 millions de tonnes de bauxite et 560 mille tonnes d'alumine.

Les importations de vracs se composent principalement de produits pétroliers, de clinker, de soude caustique et de céréales.

Le trafic de produits pétroliers a augmenté de 392 mille tonnes en 1989 à 512 mille tonnes en 2000, soit une croissance moyenne de +2,5% par an.

Les importations de clinker fluctuent entre 230 et 280 mille tonnes par an. Elles sont destinées à l'usine des Ciments de Guinée dont la capacité de production est de 300 mille tonnes.

L'entreprise Friguia importe annuellement 120 à 175 mille tonnes de soude caustique et chaux vive. Ce trafic est destiné à l'usine d'alumine de Fria qui a exporté 560 mille tonnes en 2000 pour une capacité de production de 650 mille tonnes.

Depuis 1995, l'entreprise Grands Moulins de Guinée importe du blé en vrac pour ses besoins de production de farine. Ce trafic a atteint 85 mille tonnes en 2000 et devrait doubler au cours des prochaines années.

3.3.1.3. *Le trafic de marchandises diverses*

Le trafic total de marchandises diverses a augmenté de 509 mille tonnes en 1989 à près de 850 mille tonnes en 1999. Malgré les reculs subis certaines années, il suit une tendance globalement croissante à un rythme moyen de +4,5% par an.

Les marchandises diverses constituent 45 à 50% du trafic import. Elles se composent principalement de conteneurs, de produits en sacs (riz, farine, sucre, ciment, etc), de véhicules et de produits industriels divers (produits métallurgiques, etc).

La sacherie représente environ la moitié du trafic de marchandises diverses. Elle a augmenté de 200 mille tonnes en 1990 à 460 mille tonnes en 1995. Mais elle s'est réduite à 345 mille tonnes en 1998 et a tendance à régresser.

Le taux de conteneurisation des marchandises diverses augmente régulièrement avec y compris des marchandises en sacs transportées en conteneurs pour des raisons de sécurité. Entre 1995 et 2000, le taux de conteneurisation est passé de 36% à 46%.

3.3.1.5. *Le trafic conteneurs*

Le trafic conteneurs du port de Conakry totalisait 25.793 TEU en 1992. Il a quasiment doublé en 7 ans et atteint 50.668 TEU en 1999. Malgré le recul subi en 2000, il augmente en moyenne de 7% par an depuis 1992.

En moyenne sur les dernières années, le trafic conteneurs du port de Conakry se répartit en 55% d'import et 45% d'export (en nombre de TEU).

Le trafic export comprend 78% de vides et 22% de pleins. Les conteneurs 20' constituent 60% des exportations de conteneurs pleins. Ils représentent également 60% du trafic import.

Tableau : Trafic conteneurs en TEU

Année	Import	Export	Total
1992	16 613	9 180	25 793
1993	16 007	13 284	29 291
1994	19 347	17 897	37 244
1995	19 857	16 221	36 078
1996	18 357	14 102	32 459
1997	22 228	18 231	40 459
1998	24 696	19 057	43 753
1999	28 244	22 444	50 688
2000	25 543	18 888	44 431

3.3.1.6. Le trafic de navires

Entre 1995 et 2000, le trafic maritime du port de Conakry a fluctué entre 600 et 660 navires par an.

Tableau : Trafic par type de navire

Type navires	1998	1999	2000	% 2000
Porte Conteneurs	200	211	238	36%
Rouliers	90	88	82	12%
Cargos conventionnels	90	92	87	13%
Porte Barges	23	10	5	1%
Minéraliers	36	44	43	7%
Aluminiers	32	28	41	6%
Vraquiers	23	24	18	3%
Tankers	42	46	56	9%
Chalutiers	49	51	59	9%
Autres	24	27	29	4%
Total	609	621	658	100%

Les porte-conteneurs représentent 36% des navires reçus en 2000. Ce trafic croissant reflète le développement de la conteneurisation des échanges maritimes de la Guinée.

Les navires de lignes régulières porte-conteneurs et ro-ro constituent près de la moitié (48%) du trafic de Conakry.

Les navires de vrac liquide ou solide opérant en tramping constituent environ un quart (24%) du trafic de Conakry.

Sur les 56 tankers reçus en 2000, 35 ont été opérés au poste pétrolier avec des cargaisons moyennes de 14.500 tonnes par navire. Les autres tankers concernent principalement les importations de soude caustique de Friguia.

Les 43 minéraliers reçus en 2000 ont chargé 18.000 à 44.000 tonnes de bauxite par escale avec une moyenne de 31.600 tonnes.

Le nombre de navires d'alumine a augmenté en 2000. Mais leur cargaison moyenne s'est réduite de 19.000 tonnes à 13.000 tonnes par navire.

Les autres navires vraquiers déchargent principalement du clinker ou des céréales. Les cargaisons de clinker se situent entre 30 et 35.000 tonnes par navire. Les cargaisons de céréales se limitent pour leur part à moins de 10.000 tonnes par navire.

Outre les lignes régulières porte-conteneurs ou ro-ro et les différents types de vraquiers en tramping, le dernier quart de trafic navires de Conakry se répartit principalement entre les cargos conventionnels et les bateaux de pêche.

Les cargaisons diverses transportées par cargos conventionnels sont de taille très variable. Elles peuvent dépasser 20.000 tonnes, mais la moyenne se situe autour de 5.500 tonnes par navire.

3.3.2 Les prévisions de trafic portuaire

L'étude de faisabilité du 3^{ème} projet portuaire a donné lieu à des prévisions de trafic que nous retiendrons comme base d'évaluation des besoins en capacités portuaires.

Elles sont fondées sur une hypothèse moyenne de croissance du PIB de 5% par an, avec une hypothèse faible de 3% et une hypothèse forte de 7%. Elles sont résumées par le [tableau](#) suivant.

Tableau : Prévisions de trafic portuaire en milliers de tonnes

Année Hypothèse	2005	2005	2005	2010	2010	2010
	Faible	Moyenne	Forte	Faible	Moyenne	Forte
Total import	1 712	2 126	2 608	1 886	2 553	3 500
Produits en vrac	971	1 092	1 228	996	1 178	1 354
Marchandises conteneurisées	379	557	814	478	809	1 373
Autres marchandises diverses	362	477	566	412	566	773
Total export	2 263	2 797	3 391	2 368	2 864	3 507
Produits en vrac	2 100	2 600	3 150	2 100	2 600	3 150
Marchandises conteneurisées	82	106	140	149	148	216
Autres marchandises diverses	81	91	101	119	116	141
Trafic total	3 975	4 923	5 999	4 254	5 417	7 007
Trafic total conteneurs (TEU)	42 660	66 890	104 650	53 750	97 110	176 580

Source : Troisième projet portuaire (juin 2000)

Les prévisions d'exportations de produits en vrac sont stationnaires jusqu'à 2010. Par rapport au trafic réalisé en 2000, elles augmenteraient cependant de 2% en hypothèse basse, 26% en hypothèse moyenne et 53% en hypothèse haute.

Les taux de croissance des autres produits exportés seraient plus importants. Ils entraîneraient entre 2000 et 2010, une croissance globale des exportations de 8% en hypothèse basse, 30% en hypothèse moyenne et 59% en hypothèse haute.

Entre 2000 et 2010, la croissance globale des importations serait de 2% en hypothèse basse, 39% en hypothèse moyenne et 90% en hypothèse haute.

En hypothèse basse, les vracs et marchandises diverses non conteneurisées auraient tendance à diminuer. Mais ces trafics augmenteraient respectivement de 16 et 25% en hypothèse moyenne et 33 et 71% en hypothèse haute. Le tonnage conteneurisé import augmenterait pour sa part quelle que soit l'hypothèse retenue. Cette croissance atteindrait 117% en hypothèse moyenne.

Entre 2000 et 2010, la croissance du trafic total du port de Conakry atteindrait 5% en hypothèse basse, 34% en hypothèse moyenne et 73% en hypothèse haute. En 2010, le trafic total de Conakry se situerait entre 4,25 et 7 millions de tonnes.

Sur la même période, la croissance du trafic conteneurs exprimé en TEU serait beaucoup plus forte. Elle atteindrait 21% en hypothèse basse, 119% en hypothèse moyenne et 297% en hypothèse haute. En 2010, le trafic conteneurs de Conakry se situerait entre 53.750 et 176.580 TEU. En hypothèse moyenne, ce trafic atteindrait 66.890 TEU en 2005 et 97.110 TEU en 2010.

3.4 LES BESOINS EN CAPACITÉS PORTUAIRES AU PORT DE CONAKRY

3.4.1 Analyse des opérations portuaires

3.4.1.1 Les temps d'opérations et rendements

Le **tableau** ci-dessous indique le nombre de navires opérés sur chaque poste à quai en 2000, avec les temps moyens de séjour à quai exprimés en heures et en jours.

Tableau : Trafic navires et temps de séjour à quai

Postes à quai	Nombre Navires	Séjour quai Heures	Séjour quai Jours
Poste 00	74	92	3,8
Poste 01	44	120	5,0
Poste 02	36	66	2,8
Poste 03	24	100	4,2
Poste 04	28	117	4,9
Darse de pêche			
Poste 08	55	124	5,2
Poste 09	35	94	3,9
Poste 10	272	13	0,54
Poste 11	35	52	2,2

Source : Statistiques PAC & Traitement du consultant

272 navires ont été opérés au poste 10 du terminal à conteneurs en 2000. La durée de séjour à quai par navire est de 13 heures en moyenne pour une cargaison de 1.700 tonnes ou 165 TEU par escale.

Le rendement brut³⁶ de manutention est de 131 tonnes par heure de navire à quai, soit une moyenne d'environ 13 TEU ou 10 conteneurs (20' ou 40'). Il correspond au standard régional de productivité sans portique et les armements semblent satisfaits de leurs manutentionnaires qui dans le cas de Maersk et Delmas font partie du même groupe.

La durée moyenne de séjour à quai des navires opérés au poste 08 est de 5,2 jours pour une cargaison de 27.200 tonnes par escale. Il s'agit principalement de navires vraquiers chargeant de la bauxite. Le rendement brut moyen au poste 08 est de 5.265 tonnes par jour de navire à quai.

La durée moyenne de séjour à quai est de 5 jours par navire au poste 01 alors qu'elle est inférieure à 4 jours au poste 00. Les tonnages d'escales moyens se situent autour de 11.000 tonnes par navire sur les deux postes à quai. Mais les types de cargaisons qui y sont opérées ne sont pas homogènes.

Le poste 00 reçoit principalement des navires chargeant de l'alumine et des navires déchargeant de la soude caustique ou de la chaux. Le rendement brut moyen y est supérieur à 2.800 tonnes par jour de navire à quai.

Le poste 01 reçoit généralement les navires déchargeant du clinker en vrac. Mais d'autres types de navires y déchargent également des marchandises diverses en sacs (ciment, etc) ou sous autre conditionnement (conteneurs, véhicules, fardeaux, etc) . Le rendement moyen de manutention de ces cargaisons diverses est d'environ 2.225 tonnes par jour de navire à quai.

Le poste 11 reçoit exclusivement des tankers de produits pétroliers avec des cargaisons moyennes de 14.440 tonnes par navire. La durée moyenne de séjour à quai y est de 2,2 jours par navire avec un rendement brut de 6.665 tonnes par jour à quai.

Hormis le poste 01, les autres postes de vrac (00-08-11) sont équipés de moyens de manutention spécialisés exploités par les entreprises industrielles qui y sont installées (SBK, Friguia et SGP). Les niveaux de performances de ces postes à quai dépendent des choix d'investissement et du mode d'organisation des exportateurs ou importateurs concernés.

Les autres postes à quai (02-03-04-09) reçoivent des trafics divers et notamment l'essentiel du trafic sacherie. La durée moyenne de séjour à quai est de 3 à 5 jours avec des cargaisons moyennes de 1.500 à 3.500 tonnes par navire. Les rendements bruts moyens sont compris entre 400 et 720 tonnes par jour. Ces niveaux de rendements correspondent aux standards régionaux pour les marchandises diverses.

3.4.1.2 *Les taux d'occupation de quais*

Le **tableau** ci-dessous indique le trafic navires 1999 et 2000 par poste à quai et les taux d'occupation de ces quais.

³⁶ Le rendement brut de manutention « berth productivity » correspond à la durée totale de séjour à quai du navire, y compris les attentes et arrêts d'opérations divers.

Tableau : Trafic navires et taux d'occupation des quais

Postes à quai	Trafic	Navires 1999	% Occup. 1999	Navires 2000	% Occup. 2000
Poste 00	Alumine et soude	64	71%	74	77%
Poste 01	Clinker et divers	57	72%	44	61%
Poste 02	Divers	56	38%	36	27%
Poste 03	Divers	19	45%	24	27%
Poste 04	Divers	20	38%	28	37%
Darse de pêche					
Poste 08	Bauxite	63	73%	55	78%
Poste 09	Divers	37	33%	35	38%
Poste 10	Conteneurs	244	39%	272	41%
Poste 11	Hydrocarbures	34	21%	35	21%

Source : Statistiques PAC & Traitement du consultant

Le poste 10 du terminal à conteneurs est celui qui reçoit le plus grand nombre de navires. Mais le séjour à quai moyen de ces navires de lignes régulières est de 13 à 14 heures par escale. Le taux d'occupation du poste 10 a atteint 41% en 2000.

Au-delà de 40% d'occupation, le taux d'attente sur un poste unique spécialisé dépasse rapidement 25% et devient non compétitif pour des lignes régulières conteneurisées. Le poste 10 a donc atteint le seuil où l'absence d'accroissement de productivité rendrait nécessaire la mise en service d'un second poste à quai.

Les taux d'occupation des postes 00 et 08, respectivement dédiés aux entreprises Friguia et SBK, ont dépassé le seuil de 70% généralement admis pour les trafic de vrac industriel.

Les attentes d'accostage sur ces postes à quai s'allongent et entraînent des surcoûts de transport maritime (surestaries). Mais dans la mesure où les tonnages traités sur ces postes ont sensiblement diminué au cours des dernières, l'accroissement de leurs taux d'occupation pose d'abord un problème de baisse de productivité ou de nécessité de modernisation des équipements.

Le taux d'occupation du poste 01 a atteint 61% en 2000 et 72% en 1999. Ces variations sont liées au nombre et à la diversité des navires opérés sur ce poste (clinker en vrac, ciment en sacs et divers). Le dépassement du seuil de 65% d'occupation pour un poste à quai polyvalent pose cependant un problème de niveau de productivité et de nécessité de réorganisation des opérations.

Les taux d'occupation de l'appontement pétrolier (poste 11) et des autres postes pour marchandises diverses sont relativement bas et restent bien en-deçà des seuils de saturation généralement admis pour ces types de trafics.

Sous réserve des contraintes de tirants d'eau (10,0 m au poste 01 et 8,0 à 8,5 m aux postes suivants), la proximité et le niveau d'occupation des postes pour marchandises diverses permettraient de réduire l'occupation du poste 01 par une optimisation des placements de navires. Une autre possibilité serait d'améliorer le niveau de rendement de

manutention du poste 01 qui se limite actuellement à 2.225 tonnes par jour de navire.

3.4.1.3 *L'occupation des espaces portuaires*

Les superstructures du port de Conakry comprennent :

- 70.000 m² de surface de terre-pleins au terminal à conteneurs ;
- 30.000 m² de terre-pleins d'entreposage de marchandises diverses dont :
 - 18.000 m² de parc pour véhicules derrière les magasins-cales des postes 02 à 04,
 - 10.000 m² au niveau du poste 01,
 - 2.000 m² au niveau du poste 09 ;
- 8.600 m² répartis entre les 3 magasins-cales MC1-MC2-MC3 situés en bordure des postes à quai 02 à 04 ;
- 9.300 m² de magasins en arrière-quai dont :
 - 1.600 m² au magasin d'emportage/dépotage du terminal à conteneurs ;
 - 3.900 m² répartis entre les 5 magasins MC6 à MC10 situés en arrière de la darse de pêche ;
 - 2.000 m² des entrepôts du Mali et 1.800 m² de l'entrepôt de coton de la CFDT situés de part et d'autre de la porte principale du port ;
- 172.000 m² de surfaces occupées par les dépôts et installations spécialisées des chargeurs de vrac solide dont :
 - 94.000 m² de surface occupée par les entreprises Friguia et Ciments de Guinée ;
 - 73.000 m² de surface occupée par l'entreprise SBK ;
 - 5.000 m² de surface occupée par les Moulins de Guinée ;
- plus de 55.000 m² de surfaces occupées par la pêche, la marine nationale et les activités diverses implantées autour de la darse de pêche ;
- les surfaces occupées par les voies de circulation intérieure.

Hors voies de circulation, les surfaces du port de Conakry totalisent près de 345.000 m² dont 290.000 m² affectés au trafic commercial hors hydrocarbures et 55.000 m² occupés par la pêche et des activités diverses.

Les surfaces affectées au trafic commercial se répartissent en 24% pour les conteneurs, 17% pour les marchandises diverses et 59% occupés par les dépôts et installations pour vracs solides.

Le trafic portuaire hors hydrocarbures a totalisé plus de 3,5 millions de tonnes en 2000 dont 13% de trafic conteneurisé, 14% de marchandises diverses et 73% de vracs solides.

Le trafic conteneurisé occupe annuellement environ 7 tonnes/m², les marchandises diverses 10 tonnes/m² et les vracs solides 15 tonnes/m².

Les installations dédiées aux trafics de vrac solide ont déjà permis de traiter plus de 4 millions de tonnes par an alors le trafic réalisé en 2000 s'est limité à 2,5 millions de tonnes.

Le terminal à conteneurs a traité 44.430 TEU en 2000 dont 67% de conteneurs pleins. Selon les statistiques du CTS, le stock de conteneurs entreposés sur le terminal en décembre 2000 représentait 1.023 pleins et 884 vides. Ce stock correspond à des durées de séjour moyennes de 12,6 jours pour les conteneurs pleins et 21,8 jours pour les vides.

Les manutentionnaires du terminal opèrent avec un système de chariots frontaux, stackers et tracteurs-remorques qui nécessite des voies de circulation de 13,50 m de large. Ils gerbent actuellement sur un maximum de 3 hauteurs sans densification des vides en block-stowe.

Sur la base de ces données d'exploitation, on peut estimer que le trafic réalisé en 2000 correspond à 88% de taux d'occupation des 70.000 m² du terminal.

Tableau : Occupation du terminal à conteneurs

Désignation	Unité	Conteneurs	Conteneurs	Total
		Pleins	Vides	
Trafic 2000	TEU	29 652	14 780	44 432
Séjour moyen	Jours	12,6	21,8	15,6
Stock moyen	TEU	1 024	883	1 906
Gerbage maximum	TEU	3,0	3,0	
Surface nette	m ² /TEU	19	19	
Surface brute nécessaire	m ²	23 735	20 469	44 205
Surface complémentaire		40%	40%	
Surface totale nécessaire	m ²	33 229	28 657	61 886

Le taux d'occupation des terre-pleins d'un terminal à conteneurs peut cependant être réduit par différentes mesures d'optimisation de son exploitation : densification des vides par entreposage en block-stowe, possibilités d'augmentation de la hauteur de gerbage suivant la portance du sol, réduction de la durée de séjour des conteneurs et, si nécessaire, densification de l'entreposage des pleins par un investissement de changement de système de manutention (passage aux cavaliers-gerbeurs ou aux portiques de parc).

Un entreposage des vides en block-stowe ou une réduction des délais de séjour moyens de 30% permettraient par exemple d'accroître les réserves de capacité du terminal en limitant son taux d'occupation à 62%.

Les délais de séjour retenus pour l'évaluation du taux d'occupation du parc (12,6 jours pour les conteneurs pleins, 21,8 jours pour les vides et 15,6 jours pour l'ensemble) sont des moyennes annuelles estimées sur la base du stock entreposé en décembre 2000.

Ils sont variables selon les opérateurs du terminal. Les 12,6 jours de délai moyen pour les conteneurs pleins en 2000 correspondent à 17,4 jours Delmas, 12,1 jours pour Getma et 7,8 jours pour Maersk³⁷.

L'étude sur les aspects logistiques de l'import-export maritime (février 2001) fournit une analyse plus fine des temps de séjour des conteneurs pleins import, réalisée sur un échantillon de 9.200 TEU soit 36% du trafic 2000. Elle montre que :

³⁷ Les délais de séjour des conteneurs sont issus des statistiques du CTS citées par le rapport BIPE sur les performances du port de Conakry (avril 2001).

- 43% des conteneurs pleins ont un délai de séjour inférieur à 7 jours ;
- 27% un délai compris entre 8 et 14 jours ;
- 14,5% un délai compris entre 15 et 21 jours ;
- 15,5% un délai supérieur à 21 jours.

Ces différences importantes de temps de séjour selon les opérateurs indiquent les possibilités d'action sur la vitesse de rotation du stock de conteneurs et leur impact potentiel sur le taux d'occupation des terre-pleins du terminal.

Le trafic de marchandises diverses a totalisé 500.000 tonnes en 2000 dont environ 215.000 tonnes de sacherie alimentaire (riz, sucre, farine), 175.000 tonnes de ciment en sacs, 50.000 tonnes de produits métallurgiques et 30.000 tonnes de véhicules et engins.

Ces trafics divers ont des besoins différents en surfaces portuaires. Les produits métallurgiques peuvent être entreposés en magasin ou sur terre-plein. La sacherie nécessite des surfaces couvertes. A Conakry, elle est souvent opérée en sous-palan avec enlèvement direct par camions. Cette pratique limite l'utilisation des magasins-cales et allonge les durées de séjour des navires. Les véhicules et engins utilisent les terre-pleins en arrière des magasins-cales. Leur durée de stationnement au port est allongée par les formalités administratives diverses.

Les surfaces couvertes et non couvertes dont dispose le port de Conakry pour les marchandises diverses sont relativement insuffisantes, dispersées et inadaptées à une exploitation portuaire performante.

3.4.1.4 Le défaut de performance de l'organisation actuelle de l'espace portuaire

Le port a hérité d'un agencement de ses différentes infrastructures et superstructures aujourd'hui dénué de cohérence par rapport aux besoins de l'exploitation portuaire. Ce développement non maîtrisé est à l'origine de nombreuses difficultés d'exploitation et notamment des problèmes d'insécurité dans l'enceinte du port.

Les différents projets portuaires ont « accompagné » ce développement non maîtrisé et s'y sont adaptés sans prendre en compte ses conséquences économiques sur la cohérence de l'exploitation du port et la viabilité de ses investissements sur le long terme.

La localisation des activités de pêche et de la marine nationale au centre du port commercial est inadaptée et pénalisante. Elle rend inévitable l'entrée au port d'une multitude de personnes qui n'ont rien à voir avec les activités portuaires commerciales. Elle favorise le développement inquiétant de l'insécurité dans l'enceinte portuaire (vols, agressions, etc). Elle entraîne la multiplication des contrôles administratifs à l'entrée et à l'intérieur du port. Ces contrôles sont d'une efficacité très limitée sur la réduction des circulations de personnes. Mais ils pénalisent lourdement l'image commerciale du port de Conakry par des entraves à la fluidité du trafic et une augmentation injustifiée des surcoûts de passage portuaire.

La dispersion des trafics de vrac solide aux deux extrémités du port n'est pas cohérente avec un plan d'aménagement rationnel du port. Le développement des installations de Friguia, puis des Ciments de Guinée, entre les quais et terre-pleins de marchandises diverses et le terminal à conteneurs se répercute sur les coûts et la qualité de service des opérations portuaires. Il entrave l'optimisation du développement naturel de la conteneurisation des trafics de marchandises diverses. Il empêche la

récupération économique des linéaires de quai et des surfaces libérées par la tendance à la diminution des trafics conventionnels au profit de la conteneurisation. Il alourdit les coûts d'opérations des navires polyvalents transportant à la fois des conteneurs et des véhicules ou d'autres marchandises diverses. Ces derniers sont obligés de subir un déhalage du navire ou une distance importante d'extra-portage des marchandises.

L'insuffisance et les difficultés d'optimisation des espaces portuaires pénalise le développement du port de Conakry. La localisation actuelle de la darse de pêche prive l'exploitation portuaire de 55.000 m² de surface opérationnelle au centre du port et à proximité de l'essentiel des magasins de seconde zone. L'étalement des installations de Friguia et Ciments de Guinée sur une profondeur de 200 m en arrière des postes 00 et 01 occupe un espace de plus de 80.000 m² qui pourrait constituer la réserve d'extension la plus économique du terminal à conteneurs.

Les difficultés d'accès terrestre entravent la fluidité du trafic portuaire. La localisation de la porte du terminal à conteneurs à proximité des locaux de la Présidence de la République et dans une zone résidentielle est la source de conflits récurrents avec les contraintes de sécurité et de circulation urbaine. Le maintien de l'accès principal du port par le rond-point KA.054 est difficilement conciliable sur le long terme avec les difficultés objectives de circulation automobile dans la ville de Conakry.

3.4.2. Les besoins en capacités portuaires

Sur la base des prévisions de trafic résumées ci-dessus, l'évaluation des besoins en capacités portuaires faites par le PAC se résume comme suit :

Les capacités des installations dédiées aux trafics de vracs solides et liquides sont suffisantes jusqu'à l'horizon 2010 ;

Les capacités des infrastructures et superstructures existantes pour les marchandises diverses non conteneurisées seraient également suffisantes jusqu'en 2010, avec cependant un risque de goulot d'étranglement dès 2005 dans le cas de l'hypothèse haute ;

La capacité du quai du terminal à conteneurs est limitée à 54.000 TEU et les besoins en surfaces de terre-pleins en 2005 dépasseraient de 35% la capacité du parc existant.

L'analyse des niveaux de rendement des opérations et des taux d'occupation de quais et de surfaces (voir ci-avant) confirme que le port de Conakry dispose de réserves de capacités suffisantes pour les vracs solides et liquides, et dans une moindre mesure pour les marchandises diverses non conteneurisées.

Les taux d'occupation des postes à quai pour vracs solides peuvent être réduits par une amélioration des rendements de manutention. Ceux des postes pour produits pétroliers et marchandises diverses non conteneurisées sont relativement bas. Mais les surfaces de terre-pleins et magasins pour marchandises diverses sont inadaptées et pénalisent les performances d'exploitation portuaire.

La capacité d'un terminal à conteneurs se décompose en capacité d'accueil du quai et capacité d'entreposage du parc.

Le taux d'occupation du poste à quai du terminal se situe autour de 40%. Il a déjà atteint le seuil d'acceptabilité généralement admis pour les navires porte-conteneurs. Il peut certes être réduit par un accroissement de la productivité. Mais les rendements actuellement réalisés limitent les réserves de productivité, dans la mesure où le niveau de trafic ne justifie pas d'investissement en portique de quai. Le terminal à

conteneurs nécessitent donc un second poste à quai.

Les besoins en surfaces d'entreposage des conteneurs sont par contre discutables.

Le PAC a estimé ces besoins pour 2005 à 70.000 m² en hypothèse basse, 108.000 m² en hypothèse moyenne et 169.000 m² en hypothèse haute. C'est sur cette base qu'il justifie la nécessité de 77.000 m² d'extension du terminal à conteneurs.

Mais il n'est pas pris en compte les possibilités d'amélioration des performances d'exploitation du terminal et leur impact sur les besoins réels en surface de parc. Le ratio tonnage conteneurisé par surface de parc disponible se limitait en 2000 à 6,6 tonnes³⁸/m². Avec les prévisions de trafic et les besoins de surfaces retenus par le PAC pour 2005, il serait égal en à 6,14 tonnes/m² en hypothèse moyenne et 5,65 tonnes/m² en hypothèse haute.

Or sans investissement en équipements de parc, ce ratio pourrait être sensiblement augmenté et atteindre 10 à 13 tonnes/m² grâce à une densification de l'entreposage des vides et/ou une réduction des temps de séjour des conteneurs.

La prise en compte des possibilités d'amélioration des conditions d'exploitation du terminal à conteneurs de Conakry permettrait de réduire sensiblement ses besoins en extension de terre-pleins.

Un entreposage des conteneurs vides en block-stowe, combiné avec une réduction du temps de séjour moyen à 12,5 jours (-20%), auraient par exemple permis de réduire en 2000 le taux d'occupation du terminal de 88% à 50%. Ces mêmes conditions d'exploitation permettraient de réduire les besoins en extension du terminal à moins de 20.000 m² en 2005.

3.4.3. L'analyse du troisième projet portuaire

Le 3^{ème} projet portuaire du PAC est évalué à 73,35 millions \$US avec des options complémentaires totalisant 11,25 millions de \$US.

Les principales composantes du 3^{ème} projet portuaire sont :

- Extension du terminal à conteneurs avec un 2^{ème} quai de 225 m, un quai feeders de 150 m et 77.000 m² de terre-pleins : 30,87 millions de \$US ;
- Aménagement de 30 hectares de terre-pleins viabilisés dans la zone Sud-Est du port en arrière de l'appontement pétrolier : 15,67 millions de \$US ;
- Construction d'un port de servitude et d'une capitainerie à l'entrée du port : 9,68 millions de \$US ;
- Construction d'une digue de protection du port de servitude et du terminal à conteneurs : 3,02 millions de \$US ;
- Aménagement deux aires de stationnement pour camions (11 ha ex-Unipra et 11 ha ex-Entrat) : 3,78 millions de \$US ;
- Aménagement d'installations pour produits dangereux : 1,08 millions de \$US ;

³⁸ 462.000 tonnes de trafic conteneurisé en 2000 par 70.000 m² de surface de parc disponible.

Carte 5 : Le 3^{ème} projet portuaire

- Equipements de sécurité et signalisation maritime : 1,17 millions \$US ;
- Travaux de réparation de quais : 3,28 millions \$US ;
- Services d'ingénierie : 4,79 millions \$US.

Les composantes optionnelles du 3^{ème} projet portuaire sont :

- Dragage du chenal d'accès et du bassin portuaire : 2,43 millions \$US ;
- Extension des ouvrages de protection pour limiter l'envasement : 4,41 millions \$US ;
- Réparation des quais de la darse de pêche : 3,32 millions \$US ;
- Aménagement d'un terre-plein de 8.000 m² entre le terminal à conteneurs et les installations de Friguia : 1,08 millions \$US.

Le niveau de justification économique des différentes composantes du 3^{ème} projet portuaire est très inégal. Leur coût total de réalisation est par ailleurs inadapté à la situation financière du PAC et à sa récente restructuration (juin 2000) visant à le soulager du poids étouffant de la dette générée par les 1^{er} et 2^{ème} projets portuaires.

L'extension du terminal à conteneurs est la seule composante pour laquelle le PAC a identifié et valorisé des avantages économiques pris en compte dans l'étude de rentabilité du projet. Mais ces avantages sont insuffisants pour justifier économiquement l'ensemble des composantes du 3^{ème} projet dont le coût de réalisation totaliserait plus de 73 millions \$US.

L'extension du terminal à conteneurs répond à un besoin réel de second poste à quai. Mais le quai feeders de 150 m n'est justifié par aucun trafic clairement identifié et la surface de terre-pleins projetée (77.000 m²) est surdimensionnée. Elle ne prend pas en compte les possibilités d'optimisation de l'exploitation des surfaces existantes. Sa réalisation devrait faire l'objet d'un phasage adapté à l'évolution prévisionnelle des besoins réels en surfaces d'entreposage des conteneurs.

L'aménagement de 30 hectares de terre-pleins viabilisés en arrière de l'appontement pétrolier constitue la seconde composante du 3^{ème} projet portuaire. Cet aménagement serait justifié par des besoins de magasins et dépôts exprimés par les opérateurs. Il constituerait peut-être une zone logistique utile pour le développement d'activités connexes. Mais il est sans lien direct avec les besoins d'exploitation des quais et zones opérationnelles du port. Sa localisation inadaptée risque d'aggraver les problèmes de circulation dans l'enceinte portuaire et d'hypothéquer encore plus les possibilités de réaménagement cohérent du développement du port. Il se situerait dans la zone où devraient être transférés à terme les trafics de vracs industriels et les activités de pêche afin de libérer les espaces nécessaires à l'amélioration des performances portuaires.

Malgré son coût élevé (21% du montant total du 3^{ème} projet), cet aménagement n'a donné lieu à aucune identification d'avantages économiques valorisables. Il risque d'aggraver à nouveau la situation financière du PAC en annulant l'effet bénéfique de sa récente restructuration.

La construction d'une capitainerie, d'un port de servitude et d'une digue de protection au sud de l'extension du terminal à conteneurs constituerait 17% du montant total du 3^{ème} projet. Cette composante est sans lien direct avec les besoins d'exploitation des quais et zones opérationnelles du port. Un nouveau port de servitude et de pêche se justifierait probablement dans le cas d'une fermeture de l'actuelle darse de pêche et

d'une localisation cohérente avec le développement à long terme du port³⁹. Mais dans la mesure où un tel objectif n'est pas visé par le 3^{ème} projet portuaire, le rapport coût/avantage de cette composante n'est pas adapté à la situation financière du PAC.

Hors services d'ingénierie, les autres composantes du 3^{ème} projet portuaire (travaux de réparation et entretien, aménagement d'installations pour produits dangereux, équipements de sécurité et signalisation, aménagement de parkings pour camions) correspondent plus à des besoins d'amélioration des conditions d'exploitation du port. Leur coût total de réalisation (9,1 millions \$US) doit être cependant adapté aux capacités financières du PAC.

Les principales composantes optionnelles du 3^{ème} projet (prolongation de la digue de la prudente, réalisation d'un barrage et dragage) coûteraient 6,84 millions \$US et sont liées au problème récurrent d'ensablement du port. Le maintien des profondeurs d'accès nautique est une nécessité vitale pour une exploitation performante du port. Il serait nécessaire cependant de procéder à une étude plus fine visant à vérifier la capacité réelle des investissements projetés à résoudre définitivement le problème d'ensablement du port. Outre ses aspects techniques, cette étude devra évaluer la rentabilité économique à long terme des investissements récurrents liés à l'ensablement par rapport d'autres solutions telles que l'investissement dans des moyens de dragage locaux (au niveau national ou sous-régional) ou la recherche d'un nouveau site portuaire en eau profonde.

Les autres composantes optionnelles du 3^{ème} projet coûteraient 4.4 millions \$US. La réparation des quais de la darse de pêche est un investissement contradictoire avec la nécessité de déplacer ces activités pour améliorer les conditions d'exploitation du port. L'aménagement d'un terre-plein dans la zone de Friguia s'inscrit dans la perspective de récupération des espaces occupés par les trafics de vracs industriels. Mais l'efficacité de cette action est limitée par la surface réduite du terre-plein (environ 8.000 m²) et par son difficile accès aux quais 00 et 01.

3.5 LES COÛTS DES PASSAGES PORTUAIRES AU PORT DE CONAKRY

3.5.1 Les coûts de passage des navires

Le tableau ci-dessous compare les coûts de passage portuaire d'un même navire PC à Conakry, Dakar et Abidjan.

Les caractéristiques de navire retenues pour la comparaison correspondent aux moyennes observées sur le terminal à conteneurs de Conakry⁴⁰ en 2000. La comparaison est basée sur un taux de change de 7,10 FF pour 1 \$ US (octobre 2001).

Le mode de tarification est différent selon les ports. Le volume du navire constitue la base de tarification principale dans les 3 ports. Mais le tonnage de jauge brute intervient également dans les tarifs de remorquage à Dakar. Les droits de port sont facturés sous différentes appellations dans chaque port. Ils se décomposent en 3 sous-rubriques à Abidjan, dont l'une prend en compte le tonnage chargé/déchargé par le navire.

³⁹ Zone du « petit bateau » au fond du bassin portuaire.

⁴⁰ Le volume moyen observé en 2000 au poste 10 de Conakry est de 38.237 m³. Mais il est variable selon les opérateurs et se répercute différemment sur leurs coûts d'escale : 31.220 m³ en moyenne pour GETMA en 2000, 32.150 m³ pour Maersk et 51.100 m³ pour Delmas.

Tableau : Comparatif de coûts navires en FF

ELEMENTS	ABIDJAN	DAKAR	CONAKRY
Volume navire	38 237	38 237	38 237
TJB navire	16 160	16 160	16 160
Tonnage d'escale	1 700	1 700	1 700
Pilotage	7 418 F	7 647 F	9 773 F
Remorquage	6 930 F	8 469 F	28 234 F
Amarrage	985 F	1 147 F	
S/Total Droit et redevances	4 155 F	4 588 F	24 433 F
Droit de port	2 371 F	4 588 F	24 433 F
Redevance d'abri	765 F		
Redevance sur tonnage	1 020 F		
Total escale	19 488 F	21 851 F	62 441 F

Comparativement à Dakar et Abidjan, le coût de passage d'un navire est nettement plus cher à Conakry. Il est 2,9 plus cher qu'à Dakar et 3,2 fois cher qu'à Abidjan.

Le surcoût de pilotage à Conakry est de 30% par rapport à Dakar et Abidjan.

Le port de Conakry ne facture pas ses prestations d'amarrage. Ces dernières sont fournies comme dans les autres ports, après ou avant les opérations de remorquage. En cumulant les coûts de remorquage et d'amarrage, le port de Conakry est cependant 2,9 plus cher que Dakar et 3,6 plus cher qu'Abidjan.

A Dakar et Abidjan, le service de remorquage est fourni par une entreprise privée. A Conakry, il est encore assuré par le port autonome. Mais même comparativement à Cotonou où l'autorité portuaire assure elle-même le remorquage, Conakry est nettement plus cher avec un tarif de 0,052 \$/m³ contre 0,066 FF/m³.

Le mode de tarification des droits et redevances d'usage des infrastructures est variable selon les ports. Conakry facture une redevance unique basée sur le volume du navire indépendamment de sa durée de séjour. Dakar fait payer une redevance prenant en compte le volume du navire et sa durée de séjour. Abidjan facture une redevance d'abri basée sur le volume, un droit de stationnement tenant compte du volume et de la durée de séjour et une redevance par tonne de marchandises chargées ou déchargées.

Les écarts de coûts relatifs à ces droits et redevances d'usage des infrastructures sont encore plus marqués entre les 3 ports. Pour un navire PC, Conakry est globalement 5,3 plus cher que Dakar et 5,9 fois cher qu'Abidjan.

Ces différences de coûts sont très sensibles au facteur durée de séjour des navires. La non prise en compte de ce facteur défavorise Conakry sur les porte-conteneurs de lignes régulières dont les opérations durent généralement moins d'un jour. Elle a un effet inverse et amplifié sur les vraquiers et cargos conventionnels dont les opérations durent systématiquement plusieurs jours.

Un cargo conventionnel de taille équivalente au PC retenu ci-dessus et transportant 8.000 tonnes de marchandises diverses nécessite par exemple 11 à 12 jours

d'opérations. La prise en compte de cette durée de séjour rend le coût de passage portuaire total à Conakry équivalent à celui de Dakar, malgré le maintien du surcoût de remorquage.

Les droits et redevances portuaires correspondent théoriquement à la couverture des coûts d'investissements en infrastructures (quais, digues, etc). Les clés de répartition de cette couverture⁴¹ dépendent des choix de stratégie tarifaire et commerciale de l'autorité portuaire. L'historique et la charge financière des investissements à Conakry ne sont certes pas identiques dans les ports voisins.

Mais un écart de 1 à 5 sur les coûts de navires de lignes régulières pose un sérieux problème de compétitivité du port de Conakry. Il exclut toute perspective de développement d'un trafic de transbordement à Conakry. Il rend nécessaire une révision de sa stratégie tarifaire et commerciale.

Les surcoûts de passage des navires à Conakry sont accentués par une TVA de 18% non récupérable, qui n'est pas appliquée dans les ports voisins, et par la redevance encore perçue par la SNG sur les marchandises importées (ex. 10 \$US par conteneur 20' en provenance d'Europe et 22 \$ s'il provient d'Asie ou d'Amérique).

3.5.2 Les effets des coûts d'escales portuaires sur la desserte maritime du port de Conakry

Malgré des coûts de passage portuaire plus élevés, le port de Conakry est desservi par la plupart des armements de lignes régulières qui touchent Dakar et Abidjan avec des taux de fret maritimes relativement équivalents.

Chaque armement s'efforce cependant d'adapter l'organisation et les moyens de sa desserte de Conakry de façon à réduire l'impact des coûts de passage portuaire.

Le port de Conakry est actuellement desservi par une quinzaine d'armements de lignes régulières qui se répartissent entre les trois principaux consignataires maritimes de la place : Maersk, Getma et le groupe SDV incluant Saga et Socopao.

En 2000, le trafic de lignes régulières sur le terminal à conteneurs a totalisé 272 escales de navires se répartissant comme suit :

Maersk : 83 escales (31%) de navires d'un volume moyen de 32.150 m³ et 39% des conteneurs pleins⁴² ;

Getma : 89 escales (33%) de navires d'un volume moyen de 31.220 m³ et 29% des conteneurs pleins ;

SDV : 67 escales (25%) de navires d'un volume moyen de 51.100 m³ et 27% des conteneurs pleins.

Maersk représente l'armement Maersk-Sealand et sa filiale Safmarine (SCL). Toute la stratégie de desserte régionale de Maersk est basée sur son hub d'Algésiras d'où partent tous ses feeders desservant l'Afrique de l'Ouest. Il assure deux services hebdomadaires à Conakry :

⁴¹ Entre les différents types de navires, entre les navires et les marchandises, etc.

⁴² Statistiques CTS (terminal) pour le nombre de conteneurs pleins et statistiques PAC pour les navires.

Un service import le mardi avec des navires PC de 800 à 900 TEU de capacité et 22 à 26.000 m³ de volume ; Ce service à la descente touche Conakry sans passer par Dakar ; Il touche également Monrovia, Freetown, Banjul et Nouakchott ;

Un service export le samedi avec des navires PC de 1.100 à 1.200 TEU de capacité et 30 à 37.000 m³ de volume ; Ce service vient d'Afrique du Sud via Luanda ; Il touche Conakry et les ports voisins sans passer par Abidjan.

La desserte du port de Conakry est ainsi déconnectée de celle des ports de Dakar et Abidjan. Le marché régional de la COA est décomposé en différents segments de taille différente.

Cette organisation permet à Maersk d'offrir des transit-time plus intéressants sur Conakry, tout en utilisant des tailles de navires adaptées⁴³ qui lui permettent de réduire l'impact des coûts de passage portuaire basés sur le volume.

Getma représente principalement les armements Messina, WAL et Torm Line. Il représente également des armements touchant plus rarement Conakry comme Gold Star, CMA-CGM ou Grimaldi-Cobelfret.

Messina assure un service Méditerranée avec trois touchées par mois à Conakry via Dakar. Il utilise des navires Conro de 1.100 à 1.700 TEU de capacité et 62 à 75.000 m³ de volume⁴⁴.

WAL assure un service Nord-Europe avec trois touchées par mois à Conakry via Dakar. Il utilise des navires PC de 900 à 1.100 TEU de capacité et 22 à 32.000 m³ de volume.

Torm Line assure un service USA avec trois touchées par mois à Conakry après transbordement à Dakar. Il utilise souvent des petits feeders de 200 à 250 TEU de capacité et 9 à 10.000 m³ de volume. Il utilise plus rarement des feeders d'environ 700 TEU de capacité et 40.000 m³ de volume⁴⁵.

La desserte du groupe SDV-OTAL est assurée par des navires PC de 1.000 à 1.400 TEU de capacité et 56 à 69.000 m³ de volume. Cette taille de navires plus élevée que celle des autres armements a tendance à pénaliser le groupe Delmas.

Mais ce dernier a réorganisé sa desserte de Conakry en 2001. Il conserve uniquement son service Nord-Europe à Conakry avec trois touchées par mois via Dakar. Le service Méditerranée qui touchait auparavant Conakry transborde son trafic guinéen à Dakar sur les navires du service Nord-Europe.

Cette réorganisation allonge les transit-time et réduit la qualité de service offerte aux chargeurs sur la Méditerranée. Elle permet cependant au groupe Delmas de diminuer ses coûts de passage portuaire à Conakry.

3.5.3 Les coûts de passage des marchandises

Les coûts de passage portuaire des marchandises comprennent la manutention bord prise en compte par l'armateur dans le taux de fret maritime, les différents services

⁴³ Par exemple, le Maersk Nouadhibou qui touche Conakry a 21.600 m³ de volume et 800 TEU de capacité alors que le Claes Maersk qui touche Dakar et Abidjan a 54.700 m³ de volume et 1.400 TEU de capacité.

⁴⁴ Jolly Smeraldo, Jolly Celeste, Jolly Rosso, Jolly Rubino, etc.

⁴⁵ Torm Sénégal, Torm Togo ou Torm Alexandra pour les petits et Torm Freya ou Torm Birgitte pour les plus gros.

fournis à terre par les manutentionnaires (aconage, relevage, etc) et les redevances perçues par le port autonome.

Les coûts de manutention bord sont négociés entre des armateurs et des manutentionnaires qui opèrent généralement à Conakry et dans les différents ports de la région. Souvent internes à un même groupe (ex. Maersk et Delmas), ces négociations permettent aux armateurs et manutentionnaires d'établir pour des prestations similaires des prix de marché relativement équivalents dans les différents ports.

Les coûts de manutention bord sont d'un niveau comparable à Conakry, Dakar ou Abidjan (300 à 400 FF pour un conteneur de 20').

Les redevances portuaires sur marchandises sont perçues en Francs Guinéens à Conakry et y sont relativement moins chères qu'à Dakar ou Abidjan. Ces tarifs par type de marchandise se décomposent en 24 rubriques à Conakry dont :

- 4,40 FF pour le sucre contre 5,70 F à Dakar et 10,55 F à Abidjan,
- 9,12 FF pour les produits pharmaceutiques contre 19,70 F à Dakar et 35,50 F à Abidjan,
- 31,20 FF pour les textiles importés contre 69 F à Dakar et 83 F à Abidjan, etc.

Le niveau moins élevé des redevances marchandises du port de Conakry est lié à ses redevances navires généralement plus chères qu'à Dakar ou Abidjan. Cette situation résulte d'une structure tarifaire où la couverture des coûts portuaires pèse plus sur les navires. Elle se reflète dans la structure des recettes du port de Conakry dont 52% proviennent des navires et 36% des marchandises. Elle dépend des choix de politique tarifaire de chaque port. A Cotonou par exemple, les navires ne fournissent que 20 à 25% des recettes portuaires.

Les différentes prestations fournies par les manutentionnaires et les consignataires font l'objet de tarifs publics qui ont été revalorisés en septembre 2001. Pour un conteneur plein de 20', le coût de passage portuaire se décompose par exemple comme suit :

- Bon à enlever payé au consignataire :	84.938 GNF
- Frais de dossier du consignataire :	49.831 GNF
- Vacation douane :	43.888 GNF
Sous-total consignataire :	178.657 GNF
- Aconage :	204.450 GNF
- Relevage :	90.197 GNF
- Manipulation de vide :	69.752 GNF
- Passage sur terre-plein :	74.150 GNF
- Frais de dossier aconage :	27.500 GNF
Sous-total aconage :	466.049 GNF
Total consignation + aconage :	644.706 GNF

Hors redevance portuaire sur la marchandise, le coût de passage d'un conteneur de 20' s'élève ainsi à 644.706 GNF, soit l'équivalent de 2.580 FF hors taxes et 3.045 FF TVA incluse.

Ce coût de passage d'un conteneur à Conakry est plus élevé que dans les ports européens. A titre indicatif, les THC⁴⁶ payés par les chargeurs sur les lignes de la COA dans les ports européens se situent entre 665 et 1.000 FF pour un conteneur de 20'. Ils sont à comparer au sous-total acconage qui s'élève à 466.049 GNF soit 1.865 FF à Conakry.

La revalorisation intervenue en septembre 2001 représente 38% d'augmentation du coût de passage d'un conteneur par rapport aux tarifs antécédents qui dataient de 1995. Elle correspond à une augmentation moyenne de 5,5% par an.

Cette augmentation ramène les coûts de manutention du port de Conakry à un niveau comparable à ceux pratiqués à Dakar ou Abidjan. Leurs tarifs d'acconage et le relevage se situent entre 760 et 1.450 FF par conteneur 20', soit une moyenne d'environ 1.100 F contre l'équivalent de 1.180 FF à Conakry.

3.6 LES POTENTIALITES DE DEVELOPPEMENT DU TRAFIC DE TRANSIT MALIEN

3.6.1 Le trafic de transit malien par corridor

En 1996-98, le trafic de transit malien se situait entre 1,4 et 1,6 millions de tonnes par an dont 80 à 83% d'importations.

Tableau : Trafic de transit malien par corridor en milliers de tonnes

Année	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Abidjan	574	695	634	939	1 114	932
Dakar	311	344	405	422	435	425
Lomé	4	7	3	9	9	6
Autres	25	14	22	20	26	46
Total	914	1 060	1 064	1 390	1 584	1 409

Source : Entrepôts Maliens

Le trafic de transit malien passe principalement par les voies ivoirienne et sénégalaise. La part de la voie ivoirienne est dominante. Elle se situe entre 65 et 70%. La part de la voie sénégalaise s'est réduite de 38% en 1995 à 27-30% en 1996-98. Les autres voies d'accès au Mali se limitent à 2 ou 4% par an.

3.6.2 Les corridors d'accès à la mer du Mali

La voie d'accès ivoirienne relie Bamako au port d'Abidjan et comprend :

Une liaison routière de 1.225 km de route bitumée dont 755 km en Côte d'Ivoire ;

Une liaison mixte avec 608 km de voie ferrée et 569 km de route.

⁴⁶ Les THC couvrent tout les coûts de passage d'un conteneur par le terminal, hors frais de consignataire ou transitaire.

La voie sénégalaise relie Bamako au port de Dakar et comprend :

Une liaison ferroviaire de 1.228 km dont 644 km au Sénégal ;

Une liaison routière partiellement bitumée et passant par la ville de Kayes au Mali à 745 km de Dakar.

Le port de Conakry constitue le point d'accès à la mer le plus proche de Bamako. La liaison Conakry-Bamako se limite à 960 km, soit environ 265 km de moins par rapport à Abidjan et Dakar. Mais cet avantage n'a pu être exploité jusqu'à présent pour des raisons physiques objectives. La liaison Kankan-Bamako n'est pas encore bitumée et les camions sont obligés d'emprunter un bac pour traverser le fleuve Niger.

Le projet d'achèvement du bitumage de la liaison Conakry-Bamako et la construction de ponts à l'échéance 2003 vont modifier sensiblement les conditions de concurrence entre corridors d'accès au Mali.

L'avantage de distance plus courte et les liens socio-culturels entre le Mali et la Guinée devraient permettre au port de Conakry d'attirer rapidement une part importante du trafic de transit malien.

Malgré l'existence d'un entrepôt malien de 2.000 m² au port de Conakry, ce trafic est actuellement symbolique et s'est limité à moins 1.000 tonnes en 2000. Mais dès la mise en service de la route bitumée, le port de Conakry peut se fixer comme objectif réaliste d'attirer rapidement au moins 10% du trafic de transit malien, soit environ 150.000 à 200.000 tonnes par an. La réalisation de cet objectif suppose toutefois des conditions de transit portuaire et terrestre compétitives sur l'ensemble de la voie guinéenne.

3.6.3 Les conditions de développement du transit malien

L'avantage d'une liaison routière plus courte avec Bamako est important mais ne suffit pas pour garantir la compétitivité de la voie guinéenne. La réussite du basculement du trafic de transit malien sur la voie guinéenne est également conditionnée par :

Des liaisons maritimes de qualité entre le port de Conakry et le reste du monde ;

Des conditions de passage portuaire performantes à la fois en termes de coûts, de qualité de service et de délais ;

Des formalités administratives et douanières adaptées aux spécificités du trafic de transit ;

Une réduction des tracasseries et prélèvements abusifs sur les routes.

Malgré le niveau élevé de ses coûts de passage de navires (cf. §5.1), le port de Conakry bénéficie de taux de fret maritime comparables à ceux de Dakar ou Abidjan. Mais pour réduire leur compte d'escale à Conakry, certains armements ont engagé des réorganisations de desserte maritime avec transbordement à Dakar (cf. §5.2) qui allongent les transit-time.

Le trafic captif guinéen subit cette réduction de qualité de service et n'a pas d'alternative pour y échapper. Ce n'est pas le cas du trafic de transit malien qui peut se soustraire aux contraintes du transbordement et n'est pas obligé de prolonger son transport maritime jusqu'à Conakry.

Depuis 1998, le port de Conakry offre au trafic de transit malien un délai de franchise

d'entreposage étendu à 20 jours et une réduction de 50% sur les redevances portuaires payées par la marchandise.

Le port de Dakar offre également 50% de réduction des redevances pour les marchandises en transit. Cette réduction est limitée à 20% au port d'Abidjan, avec une exonération de TVA pour les marchandises en transit et une franchise d'entreposage de 20 jours, étendue à 30 jours pour les cargaisons homogènes supérieures à 5.000 tonnes.

Les autres coûts de passage portuaire (aconage, manutention, etc) sont relativement chers à Conakry (cf. §5.3). Ils sont certes comparables à ceux de Dakar ou Abidjan. Mais contrairement au trafic local captif, le trafic de transit est très volatile et sensible à la moindre différence de coût. Il est particulièrement sensible aux conditions d'application des tarifs publics par les opérateurs et à leurs possibilités d'accorder des réductions et ristournes spécifiques. Son développement et sa fidélisation nécessitent un effort particulier et une plus grande attention sur le niveau de compétitivité des tarifs réellement pratiqués.

Les rendements de manutention, les délais de séjour des navires, la rapidité des formalités administratives et douanières et la sécurité des marchandises dans l'enceinte portuaire constituent également d'importants critères d'évaluation de la compétitivité d'un port. Le développement du trafic de transit en Guinée nécessite impérativement une amélioration sensible des conditions de passage à Conakry avec notamment :

La garantie d'un niveau de sécurité comparable à celui offert par les ports voisins ;

Des mesures de facilitation des procédures administratives et douanières visant à réduire les délais de passage portuaire des marchandises ;

Une application des accords sous-régionaux de la CEDEAO en matière de réglementation et de taxes appliquées au trafic de transit ; ce dernier paye actuellement en Guinée 3% de la valeur CAF à l'import et 2% à l'export contre 0% au Sénégal et 0,70% en Côte d'Ivoire ;

Une réduction du nombre de barrages sur les routes et la suppression des prélèvements informels qui atteindraient jusqu'à 1.600. 000 GNF entre Conakry et Bamako.

3.7 LES RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PORT DE CONAKRY

3.7.1 Un plan de développement cohérent du port

Le port de Conakry doit cesser de « subir » son développement non maîtrisé pour rétablir une cohérence de ses affectations d'espaces et assurer une meilleure rentabilité de ses investissements.

Il nécessite un plan de développement cohérent à long terme visant à :

- Fermer l'actuelle darse de pêche et déplacer les activités de pêche et de marine nationale au fond du port (dans la zone de l'épi nord et du petit bateau) pour libérer des espaces opérationnels, maîtriser les circulations de personnes et rétablir la sécurité dans l'enceinte portuaire ;
- Regrouper sur un site unique spécialisé les trafics de vracs industriels (alumine, soude, clinker, etc) dans un terminal multi-vracs au-delà du quai minier de SBK ou le long de

la digue de fermeture ;

- Récupérer les quais et terre-pleins actuellement occupés par les installations de Friguia et Ciments de Guinée comme zone d'extension naturelle du terminal à conteneurs, adaptée à la tendance au développement de la conteneurisation au détriment des marchandises diverses conventionnelles ;

- Réaménager les surfaces actuellement réservées au trafic conventionnel et celles libérées par la darse de pêche pour satisfaire la demande des opérateurs portuaires et les besoins prévisionnels du trafic de transit malien ;

- Aménager une voie de circulation portuaire interne reliant le terminal à conteneurs et les autres quais à une nouvelle porte principale située au-delà du dépôt pétrolier de SGP et débouchant directement sur la corniche Nord et le projet de nouvelle route côtière ; cette voie interne permettrait de libérer le trafic portuaire des contraintes de circulation urbaine liées à la proximité des quartiers administratifs et résidentiels de la commune de Kaloum.

3.7.2 Adapter le 3^{ème} projet portuaire

L'adoption d'un plan de développement cohérent à long terme remettrait en cause la définition actuelle du 3^{ème} projet portuaire et nécessiterait son adaptation aux choix de réaménagement opérationnel des espaces portuaires.

Dans le cas contraire, le 3^{ème} projet nécessite néanmoins une adaptation de son contenu aux besoins réels et aux capacités financières du PAC.

Le niveau de justification économique des différentes composantes du 3^{ème} projet est très inégal (cf. §. 4.3). Son coût de réalisation ne tient pas compte de l'expérience récente du PAC et de ses difficultés à faire face aux conditions de remboursement de la dette générée par les 1^{er} et 2^{ème} projets portuaires.

Malgré la restructuration financière de juin 2000, un investissement de 73 millions de \$US risque de mettre à nouveau le PAC dans l'incapacité de réduire ses coûts pour améliorer son niveau de compétitivité.

Le projet d'extension du terminal à conteneurs doit être limité à la réalisation d'un second poste à quai avec un phasage de l'aménagement des terre-pleins prenant en compte les possibilités d'amélioration et d'optimisation de l'exploitation des surfaces existantes.

L'aménagement des 30 hectares de terre-pleins viabilisés en arrière de l'appontement pétrolier doit être justifié par l'identification et la valorisation de ses avantages économiques et financiers.

L'intérêt de la construction d'une capitainerie et d'un port de servitude avec digue de protection doit être réévalué en fonction des capacités financières réelles du PAC.

Les travaux de réparation et entretien des quais, l'aménagement d'installations pour les produits dangereux, la réalisation de parkings pour camions et l'acquisition d'équipements de sécurité et signalisation maritime, correspondent à des besoins d'amélioration des conditions d'exploitation du port. Ils doivent être maintenus en s'efforçant de réduire leur coût de réalisation évalué à 9,1 millions \$US.

L'option de prolongation de la digue de la prudente, de construction d'un barrage et de réalisation de travaux de dragage coûterait 6,84 millions \$US. Sa mise en œuvre doit s'inscrire le cadre d'une recherche de solution durable aux problèmes d'ensablement. Le

maintien des profondeurs d'accès nautique est une nécessité vitale pour une exploitation performante du port. Il faut cependant s'assurer préalablement de la capacité réelle des investissements projetés à réduire efficacement le niveau et le caractère récurrent des charges de dragage du PAC.

L'option de réparation des quais de la darse de pêche doit être abandonnée. L'objectif de fermeture et déplacement de cette darse pour améliorer les conditions d'exploitation du port est contradictoire avec un nouvel investissement évalué à 3,32 millions \$US.

3.7.3 Trouver une solution durable à l'ensablement

Au-delà de l'horizon 2010, le port de Conakry dispose de réserves d'extension importantes à l'intérieur de l'espace limité par ses digues de protection. De nouveaux quais sont réalisables de l'autre côté du bassin portuaire avec des surfaces importantes de terre-pleins adossés à la digue Nord et la digue de fermeture. Les capacités du port peuvent être ainsi doublées et répondre à ses besoins de développement à long terme (horizons 2020-2030) sans surcoût d'investissement en ouvrages de protection.

Mais ces possibilités de développement sont conditionnées par la mise en œuvre d'une solution durable aux contraintes d'accès nautiques et aux problèmes récurrents d'ensablement.

Le bilan des travaux réalisés à cet effet dans le cadre des 1^{er} et 2^{ème} projets portuaires n'est pas satisfaisant.

Les investissements complémentaires proposés dans le cadre du 3^{ème} projet ne semblent pas plus garantir une solution définitive aux problèmes d'ensablement.

La recherche d'une solution durable à ces problèmes d'ensablement nécessiterait une étude approfondie mettant en rapport le coût de réalisation des différentes solutions envisageables avec la rentabilité économique à long terme des coûts récurrents de dragage et d'investissements en ouvrages de protection.

Toutes les solutions envisageables doivent être évaluées, y compris les possibilités de création de moyens locaux ou sous-régionaux de dragage et la recherche d'un nouveau site portuaire en eau profonde.

Outre les coûts récurrents de dragage, cette étude devra prendre en compte les perspectives d'évolution de la desserte maritime de l'Afrique de l'Ouest et la place que peut y occuper la Guinée.

Le port de Conakry dispose actuellement d'un tirant d'eau théorique de 9,50 m à 10,00 m dans le chenal d'accès et le bassin et d'un tirant d'eau de 11,00 m à 10,50 m aux quais 10 et 00.

Les navires de lignes régulières reçus à Conakry ont un tirant d'eau maximum de 11,40 m (PC Delmas) à 11,80 m (Conro Jolly Rubino de Messina). Ils peuvent y entrer à marée haute ou s'ils ne sont pas à pleine charge. Ces bateaux sont également les plus gros dans les autres ports de la COA.

Le marché international de transport maritime de conteneurs se caractérise par une course à l'accroissement de taille des navires, en particulier sur les ligne Est-Ouest (6 à 8.000 TEU). Cette tendance au gigantisme ne touche pas les ports de la COA qui sont encore desservis par des navires d'une capacité maximum de 1.500 à 2.000 TEU.

Mais la libération de navires de 2 à 4.000 TEU sur les autres segments de marché peut amener les armateurs à essayer de les repositionner à terme sur la COA. Cette

perspective est certes limitée par la taille du marché de la COA et les contraintes de tirant d'eau de la plupart de ses ports. Elle pourrait cependant se concrétiser par le développement de 2 ou 3 ports comme hubs régionaux de transbordement.

Tous les ports de la région veulent devenir l'un de ces hubs de transbordement. Mais le nombre d'élus sera nécessairement limité et leur choix dépendra des armements et de leur intérêt à favoriser la concurrence. Les chances de la Guinée dans cette course régionale au transbordement doivent être évaluées. Elles sont à prendre en compte pour évaluer l'intérêt économique qu'aurait la Guinée à disposer de tirants d'eau de 12 m ou plus.

3.7.4 Réviser la stratégie tarifaire du port

L'amélioration du niveau de compétitivité du port de Conakry nécessite une étude de redéfinition de sa stratégie tarifaire et commerciale.

Cette étude globale doit prendre en compte :

- La situation financière du PAC après restructuration ;
- Les charges de remboursement et d'amortissement des investissements des 1^{er} et 2^{ème} projets portuaires ;
- Le montant d'investissement et les conditions de financement du 3^{ème} projet portuaire ;
- Une identification claire des différents centres de coûts et de profit du PAC ;
- Les possibilités de réduction des coûts d'exploitation portuaires ;
- La spécificité de la Guinée et de sa monnaie fragile par rapport aux pays voisins de la zone franc ;
- La nécessité d'assurer un équilibre adapté entre les recettes en devises générées par les navires et les recettes en francs guinéens facturées aux chargeurs ;
- Une répartition adéquate de la couverture des coûts d'exploitation portuaires entre :
 - les différents types de navires : lignes régulières et tramp, PC, cargos, vraquiers, etc,
 - les différentes catégories de marchandises : marchandises « riches » ou « pauvres, vrac, conteneurs ou divers, import et export, etc,
 - les navires d'une part et les marchandises d'autre part ;
- L'impératif de compétitivité du port de Conakry par rapport à ses voisins et concurrents ;
- Des mesures commerciales incitatives visant à favoriser une desserte maritime de qualité pour la Guinée et un développement du trafic de transit malien.

3.8 LES BESOINS DES ACTIVITES DU PETIT CABOTAGE CÔTIER, INSULAIRE ET DE VOISINAGE

3.8.1 Les besoins d'aménagement nouveaux de débarcadères pour soutenir les activités de petit cabotage côtier et de voisinage et de désenclavement des îles

Le petit cabotage côtier est très actif. Une enquête Origine-Destination aux débarcadères de l'agglomération de Conakry réalisée dans le cadre de la préparation de l'élaboration du PNT a révélé toute l'importance de cette activité pour

- l'approvisionnement de l'agglomération à partir des préfectures littorales, des îles, et des pays voisins (Sierra Léones et Sénégal) en produits du secteur rural (produits de la pêche, riz, manioc, fruits et légumes, huiles de palmes et palmistes, sel, bois de chauffe, etc..) . En exemple 75% des volumes de bois de chauffe de l'agglomération sont acheminés par le cabotage côtier, par des unités à voile ou motorisées.
- l'approvisionnement, à l'inverse à partir de Conakry, des zones littorales et des îles, en produits de l'intérieur, en produits d'importations, en produits de l'industrie locale (boissons gazeuses, ciments, bois sciés, etc..) ;
- le transports de voyageurs, principalement entre les îles et Conakry, mais aussi entre les zones littorales et Conakry, et même en transports urbains entre les débarcadères de Conakry.

La flotte légère littorale de la Guinée (challands, pirogues et autre embarcation légère), recensée récemment, compte un peu plus de 1 500 unités dont 64% sont utilisées pour la pêche et 36% pour le transports de personnes et de marchandises . Près de 60% de la flottille de transports sont motorisés.

Certains sites d'accostage, à Conakry, dans les îles et dans les préfectures littorales, très fréquentés, ne disposent d'aucune infrastructure et superstructure. Il s'agit des débarcadères de Boussourra (Conakry), de Dixinn Port à Bois (Conakry), de Sorro (îles de Loos), de Sangbon (île de Kaback, Préfecture de Forécariah), de Bel-Air (Préfecture de Boffa), et de Guémeyre (Préfecture de Boké).

3.8.2 La problématique de la sécurité de navigation maritime du petit cabotage côtier et insulaire

Comme rapporté plus haut l'activité de la flotte légère, que ce soit pour la pêche ou le transport, est relativement importante, tout au long du littoral. La sécurité de navigation , plus particulièrement la navigation de nuit ou par temps de brouillard ou de mauvais temps, est très mal assurée.

L'ANAM qui est chargée de ce service public ne dispose pas d'équipements et de moyens pour bien remplir cette mission. La signalisation maritime au niveau des ports secondaires et débarcadères (et voies fluviales navigables) est quasiment inexistante.

De plus le personnel de pilotage des embarcations n'est pas suffisamment contrôlé quant à ses qualifications et, les règles ne sont pas toujours rigoureuses quant aux exigences de qualification de ce personnel. Seules les visites de partance des embarcations au niveau des débarcadères sont assurées..

L'ANAM, chargée aussi du sauvetage en mer n'est pas également équipée pour assurer un tel service public.

Une telle situation est dommageable, plus particulièrement pour le transports de voyageurs; il n'existe pas de statistiques sur les accidents en mer et les nombre de victimes pour en mesurer les effets. Selon l'ANAM, les accidents seraient fréquents avec des pertes de vie humaines (naufrages par mauvais temps, collisions, incendies, ect).

Il convient de remédier à cette problématique pour offrir de meilleures conditions de sécurité à ce transport, qui est vitale pour les populations du littorale.

3.9 LA PROBLEMATIQUE DU RECOUVREMENT DES COUTS DES INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS PORTUAIRES ET DE NAVIGATION MARITIME

Les réformes institutionnelles et/ou d'ajustement structurel commencées dans le secteur en 1982⁴⁷ et accélérées à l'avènement de la Seconde République, avaient entre autres objectifs celui de disposer d'un mécanisme de recouvrement par les usagers des coûts des infrastructures, équipements et services portuaires et de navigation maritime⁴⁸.

Dans un contexte de difficultés de recouvrement de la fiscalité et d'insuffisance de capacité de gestion des recouvrements et des transferts, les prélèvements directs au point de passage portuaire et leur allocation directe à la couverture des coûts ci-dessus constituait pour les pouvoirs publics une solution garantissant aux activités concernées une disponibilité et une suffisance des ressources.

Ainsi la Société Nationale du Port Autonome de Conakry se devait de recouvrir ses charges auprès des usagers de ses infrastructures, équipements et services. L'Agence de Navigation Maritime (ANAM) a également charge de recouvrir ses coûts auprès des bénéficiaires et/ou usagers de ses équipements de sécurité et d'aide à la navigation, de ses interventions et services, et des débarcadères dont elle a la gestion et l'exploitation.

- Le cas du Port Autonome de Conakry

Pour le financement de la réalisation du premier et second projet portuaire, l'Etat a rétrocédé au PAC des dons et prêts concessionnels qu'il a obtenu à cet fin auprès de bailleurs de fonds (IDA, BAD, KFW). Cette rétrocession a été faite à des conditions reconstituant pour le PAC des conditions proches de celles du marché financier pour placer les opérations portuaires dans des conditions commerciales normales.

Le PAC n'a pas été en mesure d'assurer, auprès de ses usagers, le recouvrement de ses charges résultant de ces emprunts (pertes de changes, intérêt et remboursement du principal). Du fait des pertes ainsi cumulées, il ne disposait plus au 31/12/1999 de fonds propres, et son fonds de roulement se trouvait largement négatif (-25,3 milliards FG)⁴⁹, se trouvant ainsi dans une situation de cessation de paiement.

Cette situation a obligé l'Etat à intervenir pour rétablir une structure financière normale pour la société. L'intervention a consisté à capitaliser une partie de la dette, à alléger de plus de la moitié les taux d'intérêt et à rééchelonner le reste de la dette, et à transférer à l'Etat les risques de change des emprunts en devises.

⁴⁷ Création du Port Autonome de Conakry doté d'un statut d'EPIC

⁴⁸ phares et balises et autres équipements et/ou services d'aide à la navigation, contrôle de la sécurité de navigation , etc..

⁴⁹ Source : Revue du Cadre Réglementaire pour la Participation du Secteur Privé dans les Infrastructures ; Rapport Sectoriel Ports. Décembre 2000

On relève qu'il y a là un manque à gagner des Finances Publics résultant d'une insuffisance des prélèvements du port auprès de ses usagers ou alors d'un endettement trop lourd qui ne peut être répercuté sur les usagers sans provoquer un processus de désaffectation du port ou d'une façon générale sans nuire au développement des autres secteurs de l'économie. L'intervention de l'Etat était opportune pour corriger la situation dans laquelle s'est retrouvé le PAC mais elle n'a pas été accompagnée d'une analyse identifiant les responsabilités et/ou les contraintes ayant obligé à un non ajustement de la tarification portuaire pour la couverture de ses coûts. Pour expliquer l'incapacité du port à assurer son équilibre financier (en absorbant les charges de son endettement), il a bien été mis en avant dans les rapports consultés un risque de désaffectation du port par les navires au profit des autres ports de la sous région si les tarifs sont relevés, mais aucune étude sur cette problématique n'a été identifiée. Actuellement le port n'est chère que pour les navires et cette cherté n'a d'effets dissuasifs sensibles que sur les navires rapides porte-conteneurs ; une marge de hausse tarifaire existe pour les autres catégories de navires, ainsi que sur le passage des marchandises, les locations, etc..; ajoutons que certains trafics sont captifs du port, tel les trafics minéraliers. Il y avait certainement des marges de manœuvre tarifaires qui n'ont pas été mises à profit.

Cette situation conforte le besoin d'une étude de réforme et d'ajustement des tarifs portuaires associés à un plan financier du port, tenant compte bien entendu des contraintes particulières de compétitivités portuaires au niveau sous régionale sur les segments de marché à compétition et de compétitivité des exportations guinéennes à l'échelle internationale, mais prenant en compte le principe de base de recouvrement des coûts auprès des usagers..

Par ailleurs, deux indicateurs de performance de gestion du PAC révèlent quelque part des insuffisances de la capacité de gestion du PAC mais aussi de la faiblesse de la capacité de l'Administration de tutelle à exercer sa mission de tutelle technique et financière sur le PAC ; il s'agit du taux de croissance de la masse salariale et du taux de recouvrement des créances :

- la masse salariale du PAC a cru de 1991 à 2001 avec un taux annuel moyen de croissance de près de 16% l'an,
- en 1991, la provision pour créances douteuses du PAC a été de près de 5 milliards FG . Après avoir chuté très fortement l'année suivante et ramenée à un peu moins de 500 millions FG, elle s'est remise à croître progressivement pour atteindre en 1997 un peu plus de 2,2 milliards FG. Après 1997, elle a été ramenée à un peu plus de 500 millions FG mais approche de nouveau 1 milliard FG en 2000. Ces chiffres sont excessifs. Mieux ils correspondent suivant les années à un pourcentage compris entre 10 et 30% des créances du PAC. Le PAC aurait dû tout mettre en œuvre pour contraindre ses utilisateurs à régler leurs obligations dans les délais convenus.

Aujourd'hui, le PAC repart avec une structure de bilan assainie. Il convient de veiller dorénavant :

- à une plus grande rigueur de gestion en matière d'investissements portuaires, tant en volume qu'en choix des investissements, pour éviter un endettement excessif par rapport aux contraintes de compétitivité du port et de l'économie guinéenne en général, aux contraintes de soutien à la lutte pour la réduction de la pauvreté,
- à améliorer la capacité de gestion du PAC pour une régulation

continue de ses comptes financiers, en recettes et en dépenses, et un recouvrement performant de ses créances,

- au respect du principe de base d'un recouvrement des charges directement auprès des usagers, au travers d'une tarification adéquate.

- Le cas de l'ANAM

L'ANAM a pour mission principale d'assurer la police maritime et fluviale (en particulier : sécurité de la navigation et lutte contre la pollution marine le long du littoral), et de gérer les ports secondaires y compris les débarcadères qui lui sont concédés par l'Etat.

Les ressources de l'ANAM proviennent essentiellement des activités suivantes : visites techniques de partance des navires et embarcations, droits de navigation et de feux (actuellement perçues par le PAC et le port de Kamsar), titres de navigation, documents d'identification des gens de mer, pénalités, etc...

L'ANAM rencontre beaucoup de difficultés pour percevoir ces droits et redevances pourtant autorisées par ordonnance⁵⁰, du fait souvent de situation de conflit d'intervention avec certaines administration (Finances et Trésor, Pêche, PAC etc.), par défaut d'internalisation de la mission et du rôle de cette agence, dont l'importance est encore mal mesurée.

Ce défaut de recettes empêche l'ANAM de réaliser correctement sa mission et est source de démotivation de son personnel et de démobilitation de ses services.

Une action correctrice est nécessaire et urgente.

3.10 LA PROBLEMATIQUE DES INSUFFISANCES DU CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DU SOUS SECTEUR, ET DES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT ET DE LIBERALISATION DU MARCHE DES TRANSPORTS MARITIMES

Un nouveau Code de la Marine Marchande a été adopté et publié en 1995. Les textes d'application de ce code ne sont pas encore pris.

La DNMM a profité d'une appui technique de l'Organisation Maritime International (OMI) pour l'élaboration de projets d'arrêtés d'application du Code de la Marine Marchande. Indépendamment de ces projets élaborés avec l'appui de l'OMI, la DNMM a élaboré d'autres projets d'arrêtés. Tous ces textes seraient toujours en projet.

Plus particulièrement, et cela malgré l'étendue important des domaines couverts par le Code de la Marine Marchande, le sous secteur souffre de l'absence d'un cadre législatif et réglementaire précis sur :

- le régime du sous secteur dans sa composante activités de transports maritimes (libéralisation ou pas, etc...)
- la définition d'un transporteur maritime,

⁵⁰ Ces droits et redevances ont été autorisés pour l'ANAM par l'Ordonnance n°068/PRG/SGG/89

- les conditions d'accès à cette profession,
- les conditions d'exercice de l'activité de transports maritimes.

La Société Navale Guinéenne dispose toujours de privilège de protection de la part de l'Etat (son capitale est toujours détenu totalement par l'Etat) ; Elle prélève une redevance armatoriale au port de Conakry instaurée par décret, sans contrepartie de service au navire. Une telle situation n'est pas de nature à susciter des vocations dans le sous secteur et conséquemment à promouvoir des initiatives du secteur privé.

Une étude devrait être entreprise pour la définition et la mise en place d'un cadre juridique précis, s'inscrivant dans une contribution à la réalisation des objectifs de la politique générale de développement

3.11 LA PROBLEMATIQUE DE LA CAPACITE DE GESTION DU SOUS SECTEUR

L'administration du sous secteur des transports maritimes a été réformée en 1988 suivant le principe de séparation de l'administration d'opération de l'administration de développement et de régulation.

L'administration d'opération a été organisée et transformée en deux structures autonomes :

- la Société Nationale du Port Autonome de Conakry dont l'objet est d'assurer l'exploitation et la gestion de port de Conakry,
- l'Agence de Navigation Maritime (ANAM), Etablissement Public à caractère dont la mission est principalement d'assurer la police maritime et fluviale et de gérer les ports secondaires et débarcadères.

La Direction Nationale de la Marine Marchande (DNMM) a charge de l'administration de développement et de régulation.

Outre la problématique concernant les capacités de gestion du PAC (cité et développée par ailleurs), quelques autres problématiques sont identifiées dans le domaine de la capacité de gestion du sous secteur :

- insuffisance d'internalisation de la mission et du rôle de l'ANAM,
 - vieillissement de l'encadrement de la DNMM et de l'ANAM, besoins en recrutement et formation,
 - mauvaises conditions de locaux et de fonctionnement de la DNMM,
 - besoin d'un appui institutionnel de la DNMM pour essentiellement élaborer la réglementation de la profession et des activités de transporteurs maritimes en Guinée, et aider à assainir la situation quant au statut et au devenir de la SNG.
- La problématique en matière d'insuffisance d'internalisation de la mission et du rôle de l'ANAM

Contrairement à l'ANA qui est un peu son répondant dans le sous secteur de l'Aviation Civile, l'ANAM, rencontre des difficultés exogènes dans la réalisation de la

mission de service publique qui lui est confiée et recouvrement de ses droits et redevances.

L'Etat n'a toujours pas pris de disposition pour consolider l'ANAM dans la mission qu'il lui a confiée, dans la mesure où

- aucune convention de concession de gestion et d'exploitation commerciales de ports secondaires et de débarcadères n'a été signée pour l'instant entre l'ANAM et l'Etat, comme prévu dans les textes organiques de l'ANAM;

- aucun effort d'investissement n'est pour l'instant consenti par l'Etat pour assurer la sécurité de navigation (en dehors du port de Conakry), la lutte contre la pollution marine, le sauvetage en mer, etc..., dans les eaux territoriales de la Guinée dans lesquelles logiquement l'ANAM a mission d'intervenir. L'absence de moyens financiers ne donne pas à l'ANAM la capacité de faire face à ses obligations en matière de signalisation maritime par exemple.

- une décision vient d'être prise transférant au Trésor Public la perception de la redevance pour délivrance des titres de navigation aux navires originaires de l'Union Européenne⁵¹.

- l'Administration de la Pêche interfère avec les attributions de l'ANAM ou empêche l'ANAM de bien réaliser sa mission ; l'ANAM ne parvient pas à obtenir de cette administration l'acceptation de pouvoir faire appliquer la réglementation en matière de titre de navigation aux navires de pêche opérant dans les eaux territoriales guinéennes, et de contrôler ces navires.

Une étude serait nécessaire pour édifier les décideurs sur la problématique institutionnelle du sous secteur et proposer des solutions d'assainissement de la situation, afin de permettre à l'ANAM de se concentrer définitivement sur sa mission. Cette étude devrait aussi définir les investissements requis à cet effet. Elle devrait théoriquement réaffirmer l'autorité de l'ANAM tout en réajustant ses ressources.

- Le vieillissement de l'encadrement de la DNMM et de l'ANAM, et les besoins en recrutement et formation,

La DNMM comme l'ANAM sont confrontées au vieillissement de leurs cadres et conséquemment à un besoin de préparation de renouvellement de leurs ressources humaines. Un rapprochement avec l'Université, comme l'a fait l'ANA devrait permettre de sélectionner et de prendre des stagiaires en vue de leur intégration future dans les services de la DNMM et de l'ANAM, après une sélection ultime en fin de stage..

Le processus de formation spécifique et de qualification à l'issue du stage probatoire est long et onéreux. Il conviendrait donc, pour assurer la continuité et éviter une régression possible des qualifications de ces deux institutions, de planifier dès maintenant, un programme intégré de formation qui dans certains domaines peut porter sur plusieurs années avant que les agents soient opérationnels.

- La problématique relative aux mauvaises conditions de locaux et de fonctionnement de la DNMM,

⁵¹ L'ANAM fait actuellement des démarches longues et difficiles auprès des autorités publiques chargées des finances publiques pour essayer de récupérer ces redevances.

Depuis plusieurs années, la DNMM ère d'un local délabré à un autre. Depuis sa création en 1988, elle n'a jamais été mise dans de bonnes et motivantes conditions de travail. Ses services sont souvent dispersés.

Ce problème de locaux est déjà soulevé plus haut au niveau des besoins de l'ensemble de l'Administration du secteur (du MTP) ; il est encore plus critique pour la DNMM.

La solution globale est préférable, celle d'un investissement dans un bâtiment pour l'ensemble du Ministère, agencé en tenant compte des besoins fonctionnels de l'ensemble de l'administration. A défaut, l'attribution ou l'aménagement d'un bâtiment en état d'occupation, à la DNMM, est urgente.

- Le besoin d'un appui institutionnel de la DNMM pour essentiellement élaborer la réglementation de la profession et des activités de transporteurs maritimes en Guinée, et aider à assainir la situation quant au statut et au devenir de la SNG.

Il est cité haut plus un manque de clarté du cadre juridique de la profession de transporteur maritime et d'exercice de ses activités, eu égard au régime d'économie de marché adopté par le Gouvernement pour sa stratégie générale de développement socio-économique.

Cette situation se traduit par le besoin d'un appui à la DNMM pour l'étude conceptuelle de ce cadre et l'élaboration des projets de texte correspondant.

4 LE SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS

4.1 ÉTAT ACTUEL DES INFRASTRUCTURES ET DES MOYENS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS AÉRIENS

4.1.1 État des infrastructures et des équipements aéroportuaires

La Guinée dispose de 11 aéroports ouverts à la circulation publique :

- un aéroport international, Conakry-G'Bésia, en excellent état,
- trois aéroports régionaux⁵² : Kankan, Labé, N'Zérékoré,
- huit aéroports secondaires : Boké, Faranah, Fria, Kissidougou, Macenta, Sambailo, Siguiiri, et Gbenko⁵³

Par ailleurs, trois aérodromes privés sont exploités par les sociétés minières : Gbenko (Compagnie diamantaire), Kamsar et Sangaredi (tous deux de la Compagnie de bauxite CBG), et Lero.

L'aéroport minier de Kamsar a fait récemment l'objet d'un allongement de la piste portée à 1 500m et a été doté d'un balisage lumineux permettant son utilisation nocturne. La Compagnie CBG envisage de demander son ouverture à la circulation publique.

Avec l'appui financier de l'AFD, le Ministère des Transports va engager la réalisation d'une étude sur les performances du secteur aéroportuaire et le développement des aéroports de l'intérieur, principalement des trois aéroports régionaux⁵⁴.

4.1.1.1 L'aéroport international de Conakry-G'Bésia

L'aéroport international de Conakry–Gbésia est idéalement localisé à une douzaine de kilomètres du centre ville, l'approche et le dégagement des aéronefs par la mer permettant une bonne cohabitation ville-aéroport. La pression de l'habitat côté mer grève cependant son éventuelle extension qui ne peut se faire qu'en gagnant du terrain sur la mer. Une solution de délocalisation nécessiterait la recherche d'un site éloigné compte tenu du relief accidenté à la sortie de l'agglomération. Il est regrettable qu'une politique foncière n'ait pu empêcher cette urbanisation côté mer.

L'aéroport dispose des infrastructures et principaux équipements suivants :

⁵² Il n'y a pas de classification officielle ; cette désignation d'aéroports régionaux n'est que le fait de l'usage, du fait de l'importance et de la localisation de ces aéroports.

⁵³ cet aéroport était à l'origine un aéroport minier privé qui a appartenu à l'ex compagnie diamantaire ARETOR. Depuis la liquidation de cette compagnie, cet aéroport est intégré dans les aéroports publics de l'Etat. Il est fréquenté actuellement par la société diamantaire RIO-TINTO qui opère en hélicoptère pour son propre compte.

⁵⁴ Il est prévu que le PNT intègre les résultats de cette étude. Or elle n'est actuellement qu'au stade du lancement de l'appel d'offre, pour un dépouillement des offres prévu pour 21 mai 2001. Les résultats ne seraient pas prêts avant six mois, alors qu'il est prévu que le rapport provisoire du PNT soit remis dans ces dates.

- piste, revêtue en bon état, d'une longueur de 3 300 m, aux normes B747, d'orientation 06/24 (seuil 06 et seuil 24) ;
- voie de circulation revêtue parallèle à la piste d'une longueur de 900m⁵⁵ ;
- aire de stationnement (en dalle de béton), d'une superficie de 2 500m² ;
- d'une tour de contrôle (bloc technique) ;
- d'une aérogare internationale d'une surface utile de 5 150 m² dimensionnée théoriquement pour un trafic de 500 000 passagers/an ;
- d'une aérogare nationale d'une surface de 2 500m², dimensionnée théoriquement pour un trafic de 100 000 passagers/an ;
- d'un hangar de fret de 1 800m².

Ces infrastructures, superstructures et équipements de base sont placés depuis 1987 sous l'autorité de la SOGEAC, ils sont convenablement entretenus et sont en bon état. L'aérogare internationale est en particulier jugée fonctionnelle, largement dimensionnée et d'un bon niveau de confort.

L'aéroport est, par ailleurs, équipé en instruments d'aide à la navigation qui permettent son exploitation par tout temps, de jour comme de nuit. Ces équipements techniques sont sous la responsabilité de l'ANA qui assure le service d'aide à la navigation d'approche et de décollage à l'aéroport. Ils profitent d'une maintenance normale et sont en excellent état de fonctionnement. Les aides à la navigation et à l'atterrissage font l'objet en particulier chaque année d'un contrôle et d'une vérification de leur calibrage par une société extérieure spécialisée (ASECNA), sous contrat avec l'ANA. Ces équipements comprennent, outre les équipements de télécommunications HF et VHF :

- d'un ILS (système d'atterrissage aux instruments),
- de trois radiobalises,
- d'un VOR (radiophare),
- d'un DME (équipements de mesure de distance),
- d'un balisage lumineux de piste de basse intensité⁵⁶,
- d'une ligne d'approche simplifiée au seuil 06 de la piste,
- d'un PAPI (indication visuel de pente d'approche) au seuil 24.

La capacité de l'aéroport en mouvement d'avions est de l'ordre de 200 mouvements par jour. Les données suivantes pour l'année 1999 permettent de situer l'utilisation de la capacité offerte :

- 9 544 mouvements d'avions, soit une moyenne journalière de 27 mouvements (14% de la capacité de l'aéroport) ;
- 245 000 passagers, en trafic international (hors transit) soit à peine 50% de la capacité de l'aérogare internationale ;
- 25 000 passagers, en trafic national soit 25% de la capacité de l'aérogare nationale.

⁵⁵ raccordée, à chaque bout, à la piste par une bretelle, et desservant l'aire de stationnement au droit des aérogares (équipement de sécurité et de capacité particulièrement en pointe de mouvements d'aéronefs),

⁵⁶ Ce balisage est entretenu par la SOGEAC pour le compte de l'ANA

Le service de sécurité incendie est équipé de trois véhicules de capacité de 9 000 litres, 6 000 litres et 1 000 litres. Ce service est placé sous la responsabilité de la SOGEAC qui assure aussi la maintenance du balisage pour le compte de l'ANA.

Enfin des installations de stockage et d'avitaillement de carburant avion sont gérées et exploitées dans l'enceinte aéroportuaire par la société mixte SOMCAG.

L'aéroport de Conakry connaît des problèmes d'assainissement qui se sont aggravés avec le développement de l'urbanisation et de la voirie à ses alentours⁵⁷. Un projet pour améliorer l'assainissement de la zone aéroportuaire est en cours sur financement AFD.

4.1.1.2 Les aéroports régionaux

Les aéroports régionaux sont au nombre de trois : Labé, Kankan et N'Zérékoré, situés respectivement à 360km, 620km et 842km de distance par route de la capitale Conakry⁵⁸.

Les dessertes de ces trois aéroports pourraient probablement être profitables par leur intégration dans un réseau de lignes couvrant les dessertes intérieures et les dessertes régionales, judicieusement étudié et avec des appareils adaptés.

Aéroport de Labé

L'aéroport de Labé est équipé d'une piste en latérite de 3 000 m en bon état. Les superstructures et équipement de sécurité de l'aéroport sont également en bon état et comprennent une aérogare, un parking en dalles de béton, une tour de contrôle, une radio balise, VHF, HF (alimentation par énergie solaire).

Aéroport de Kankan

L'aéroport de Kankan dispose des mêmes infrastructures, superstructures et équipements que l'aéroport de Labé, lesquels sont également en bon état.

Aéroport de N'Zérékoré

Cet aéroport, contrairement aux deux premiers, n'a pas été réhabilité au cours des dernières années, sauf pour les équipements de sécurité. Son niveau de service est plus faible. La piste, en latérite est longue de 1 500m, le parking est en latérite. L'aérogare et la tour de contrôle sont vétustes. Par contre les équipements d'aide à la navigation sont en bon état.

4.1.1.3 Les aéroports secondaires

Les huit aéroports secondaires ne sont desservies par aucune ligne aérienne régulière, et la quasi totalité d'entre eux n'ont qu'une activité occasionnelle et deux d'entre eux sont utilisés par des compagnies minières, Siguiiri et Benko. L'aéroport de Siguiiri est utilisé par la compagnie de transports à la demande PROBIZ-GUINÉE qui y opère un Beechcraft 200 pour le compte de la société minière SAG⁵⁹. La compagnie diamantaire RIO-TINTO dessert l'aéroport de BENKO avec ses hélicoptères.

⁵⁷ L'urbanisation croissante de la zone située au Nord de l'aéroport a accru le ruissellement à travers le domaine de l'aéroport en direction de l'océan. Les aménagements routiers dans les environs de l'aéroport pourraient avoir aggravé le problème.

⁵⁸ L'expérience dans la région montre qu'une route bitumée offrant un bon niveau de service « tue » le transport aérien sur des distances atteignant 500 km. Le trafic aérien chute à des niveaux tellement bas qu'il ne peut plus être opéré que par des aéronefs de petite capacité (20 à 30 places). Mieux, un manque de régularité du service aérien peut faire désaffecter totalement la liaison.

⁵⁹ Société Aurifère de Guinée

L'aéroport de Faranah dispose d'une piste asphaltée fortement dégradée. Tous les autres aéroports secondaires ont des pistes en latérite et sont opérationnels de jour.

4.1.2 État de la flotte guinéenne d'aéronefs

4.1.2.1 État de la flotte d'AIR GUINÉE

Le parc d'aéronefs en propriété propre de la Compagnie Nationale AIR GUINÉE se compose d'un Boeing 737-200C⁶⁰ acquis neuf en 1981 (soit 20 ans d'âge) et d'un Dash7-102⁶¹ acquis neuf (don canadien) et mis en service en 1985 (soit 16 ans d'âge) :

- le Boeing 737-200C a fait l'objet d'une révision de classe « Check C » en 1999 auprès de la RAM, après avoir effectué une grande révision de classe « Check D » en 1997. L'avion est en bon état ;

- le Dash 7 est immobilisé depuis 1994 et dans un état délabré, en particulier du fait de la corrosion.

Depuis 1997, AIR GUINÉE exploite aussi en leasing un Y7-100 de 1985, turbopropulseur chinois de 52 places. Pour des raisons de coût élevé d'exploitation, l'avion est immobilisé depuis quelque temps⁶². De plus ses moteurs nécessiteraient d'être remplacés. AIR GUINÉE assure actuellement certains de ses vols intérieurs et de voisinage en recourant à la sous-traitance avec d'autres compagnies aériennes agréées de la place.

4.1.2.2 L'état de la flotte des autres compagnies aériennes

Les autres compagnies aériennes ne disposent pas d'appareils en pleine propriété. Elles opèrent toutes avec des avions loués sur une longue période. Quatre compagnies parmi la douzaine de compagnies agréées sont opérationnelles : UTA, Guinée Paramount, Galex Guinée, Proniz-Guinée. Deux autres sont en cours d'installation, Mytena Label Guinée et Guinée Express Air (transports à la demande). L'état de leur flotte est résumé dans le **tableau** ci-après.

⁶⁰ d'une capacité de 126 places en version « full pax ».

⁶¹ d'une capacité de 50 places

⁶² Des négociations sont en cours avec le partenaire chinois qui a fourni l'avion pour trouver d'autres conditions contractuelles réduisant les prix de revient.

Identification	nbre	type	capacité passagers	Capacité fret (t)	1 ^{ère} Année de mise en service	Pays de construction	Pays d'immatricul.	Dernière révision
UTA	1 4	AN24 IL410	48 17	21 5,8	1977 1984 - 85	URSS Tchequie	Sierra-Leone Guinée / S.L.	1995 91 / 92
Guinée Paramount	1	AN24	48	21	1973	URSS	Guinée	1999
Galex- Guinée	2	IL410	17	5,8	1986	Tchequie	Guinée	1997-99
Mytena Label Guinée	1	AN24	48	21	1970	URSS	Ukraine	1993
Proniz-Guinée	1	Beech craft 200	10	5,67		USA	Afrique du Sud	2000
Guinée Express Air	2	(hélico)	20	12	1973	URSS	Guinée	1997

La presque totalité des aéronefs utilisés par les compagnies aériennes agréées sont des avions de conception ancienne. De ce fait leurs coûts d'exploitation sont élevés et leur consommation de carburant élevée grève en particulier ces coûts.

4.1.2.3 État de la flotte des compagnies minières

La CBG opère un DHC 6 Twin Otter dont le tableau ci-après rappelle l'état.

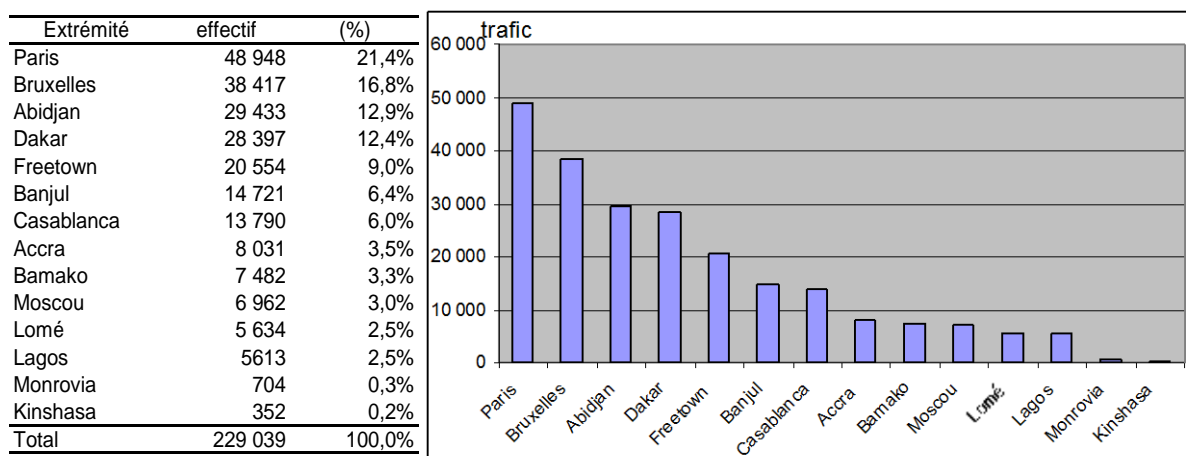
	nbre	type	capacité passagers	Capacité fret	Année de 1 ^{ère} mise en exploitation	Pays de construction	Pays d'immatricul.	Date de Dernière révision
CBG	1	DH6	17	5,67	1978	Canada	Guinée	2000

4.2 LA DEMANDE DE TRANSPORT AERIEN

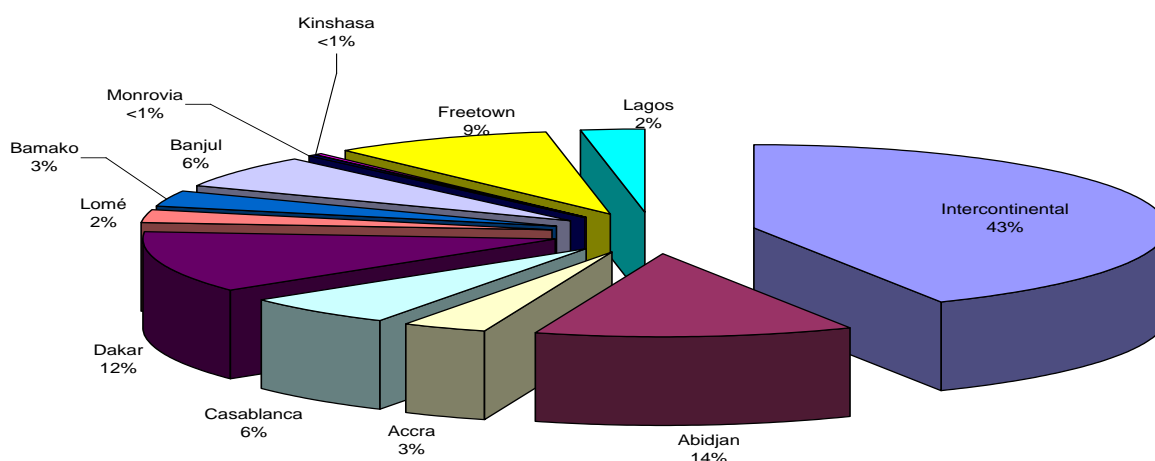
4.2.1 La demande actuelle de transports internationales par destinations finales

Cette estimation a pu être conduite sur la base des informations données par les compagnies aériennes. Elle concerne les destinations des passagers qui se rendent ou débutent leur voyage à Conakry. Cet exercice a été rendu nécessaire par le nombre importants de vols à plusieurs tronçons pour lesquels les compagnies ont des droits de trafic (ou des exceptions) et peuvent donc débarquer des passagers à chaque escale.

Tableau et Graphique : Extrémité des trafics de l'aéroport de Conakry en 2000 (estimations du Consultant)



Graphique : Répartition par origine et destination de la demande de Conakry en 2000



On constate donc la prédominance de deux lignes sur l'Europe : Paris et Bruxelles, mais environ 48% sont en correspondance. Parmi les destinations africaines, Dakar et Abidjan dominent largement les autres lignes et représentent 45% du trafic continental.

Les autres destinations africaines sont moins importantes, notons toutefois un groupe de trois destinations intermédiaires qui sont Freetown, Banjul et Casablanca avec 16% du trafic Afrique pour la première, et 11% chacune pour les deux autres. Les autres destinations représentent en cumul 17% du trafic et aucune ne dépasse individuellement 6% du trafic.

Le trafic international de Guinée est donc concentré sur 6 destinations africaines et 3 destinations européennes qui représentent 83% du trafic. Cette concentration n'est pas anormale et correspond à une situation commune sur les aéroports du monde entier.

4.2.2 Les Prévisions de la demande internationale future

La demande de transport aérien guinéenne est, de l'avis de tous les

professionnels rencontrés pour cette étude, majoritairement induite par les échanges économiques, et, en particulier, par le commerce. En conséquence, les relations susceptibles d'exister entre les principaux agrégats économiques et l'évolution du trafic international ont été recherchées.

La corrélation la plus intéressante a été faite avec le PIB, qui correspond en fait à l'indicateur le plus couramment utilisé pour évaluer la demande de transport aérien. En effet, le PIB représente l'activité économique d'un pays en prenant en compte l'ensemble des acteurs économiques (ménages, administrations et entreprises).

Le taux de croissance moyen du PIB et de la demande de transport aérien ont été assez proches, respectivement 3,9% et 4,4%. En conséquence, l'évolution du PIB peut être considérée comme le facteur explicatif majeur du trafic. Remarquons à ce sujet que la croissance du marché Europe a été sur la période légèrement supérieure au marché Afrique avec respectivement un taux annuel moyen de croissance de 5,2% contre 3,9% ce qui a induit une légère diminution dans la répartition du trafic international, la part de l'Afrique par rapport au marché total des passagers locaux international passant de 61% à 58%.

La relation entre la croissance du trafic international et le PIB fait donc apparaître une élasticité⁶³ de 1,13 (le trafic passagers croît en moyenne de 1,13% quand le PIB augmente de 1%), phénomène dû à l'amélioration de l'offre (amélioration des horaires ou des fréquences, baisses des tarifs, meilleure qualité de service par exemple).

La méthodologie jugée la plus réaliste et qui a été retenue a consisté :

- à évaluer une tendance moyenne valable à moyen et long terme, mieux adaptée à l'objet du Plan National des Transports de Guinée, et
- puis à identifier et étudier les axes de développement qui semblent les plus réalistes pour expliquer la tendance future.

4.2.2.1 *Demande passagers Afrique*

L'évolution du PIB, attendue par la Direction Nationale du Plan, est la suivante :

2001-2005 : 6,3% de croissance moyenne annuelle ;

2005-2010 : 7,3% de croissance moyenne annuelle.

En conséquence, la croissance annuelle de la demande en terme de passagers peut être estimée à 7,1% en moyenne sur la période 2001-2011.

4.2.2.2 *Demande passagers sur le réseau intercontinental*

Après consultations des compagnies aériennes de Conakry présentes sur ce marché (Air Afrique, Air France, Sabena et Aeroflot), la méthodologie retenue pour la modélisation du trafic a été différente. C'est en définitif la projection du trafic passé vers l'intercontinental qui sert de base aux prévisions, le seul élément perturbant est l'arrêt

⁶³ L'élasticité est le rapport de la variation de la demande de transport aérien international à la variation du PIB

prévu de la desserte vers Moscou d'Aéroflot à la fin de l'année. En conséquence la croissance annuelle attendue du marché intercontinental passager entre 2001 et 2011 est estimée à 5,2% en moyenne.

4.2.2.3 Marché fret

Le marché fret est resté stable dans le passé mais sa composition a profondément évolué avec une forte croissance de l'export de denrées périssables, en particulier vers l'Europe. Cet essor devrait perdurer dans l'avenir car la consommation de ces denrées est en augmentation sur les marchés européens et que la construction d'un terminal fruitier à l'aéroport de Conakry va permettre de faire face à cette potentialité d'accroissement des exportations.

De plus, la croissance des échanges entre les pays africains du fait des processus d'intégration régionale et de libéralisation économique devraient logiquement permettre un développement du fret aérien régional.

L'analyse de l'évolution au cours des 10 dernières années, montre une décroissance annuelle moyenne de 6,5% des importations. En conséquence, nous prendront l'hypothèse conservatoire d'une stabilisation de ce marché dans le futur à son niveau de 2000, compte tenu de l'augmentation attendue des besoins économiques du pays.

Les exportations sur le continent africain étant reliées à l'activité économique, la progression attendue du PIB, telle que déjà évaluée pour la demande passagers (croissance annuelle moyenne de 6,3% par an) sert de base à la croissance de ce marché. En conséquences les prévisions sont les suivantes : (chiffres exprimés en tonnes)

Tableau : Prévisions de trafic de fret par catégories de flux (tonnes)

Année	fret Europe export	Fret Europe import	Fret Afrique export	Fret Afrique import	total
2000	2 718	1 049	409	455	4 631
2001	2 832	1 049	435	484	4 800
2002	2 949	1 049	462	514	4 974
2003	3 072	1 049	491	547	5 159
2004	3 199	1 049	522	581	5 351
2005	3 322	1 049	555	618	5 544
2006	3 470	1 049	590	656	5 765
2007	3 614	1 049	627	698	5 988
2008	3 764	1 049	667	742	6 222
2009	3 921	1 049	709	789	6 468
2010	4 083	1 049	753	838	6 723
2011	4 253	1 049	801	891	6 994

La croissance annuelle moyenne totale sur la période est de 3,8% par an (en tonnage)

4.2.3 Les prévisions des mouvements internationaux d'aéronefs

On peut raisonnablement escompter une augmentation de l'import moyen des avions pour retrouver un taux d'import moyen équivalent de celui d'avant l'ouverture du marché. En conséquence les mouvements évolueront comme suit :

Première phase (2001 – 2003) : Poursuite de l'augmentation du nombre de mouvements par rapport à celle des passagers sur la base de la moyenne des 10 dernières

années (6,2% contre 4,4% en moyenne annuelle) jusqu'en 2003 ;

Seconde phase : (2004 – 2007) : Décroissance du nombre de mouvements sur la base d'une diminution proportionnellement inverse à celle de la période 2001 – 2004 pour retranscrire l'effet de concentration de l'offre ;

Troisième phase (2008 – 2011) : Evolution en parallèle des mouvements passagers et des mouvements internationaux.

4.2.4. Les prévisions du trafic de transit

Ce trafic dépend essentiellement des choix d'escapes des compagnies aériennes et du dynamisme des autres pays que la Guinée. Ce marché étant indépendant de celui objet de l'étude, son évolution future sera estimée sur la base de son évolution au cours des 10 dernières années, soit une diminution annuelle moyenne de 1,3%. A l'horizon 2011, ce trafic sera de 41 872 passagers.

4.2.5 Le trafic domestique

4.2.5.1 *La demande en 2000*

Le trafic domestique régulier ne concerne que 4 plates-formes :

- Kankan
- Labé
- N'zérékoré
- Siguiri

Les trafics enregistrés sur ces quatre plates-formes sont très faibles, moins de 7 000 passagers aériens et par an dans le meilleur des cas (N'zérékoré). Le trafic cumulé de ces quatre aéroports a été de 18 205 passagers en 2000 seulement.

4.2.5.2 *Opportunité d'ouvrir de nouvelles escales*

Les deux éléments qui ont assuré le fort niveau du transport aérien domestique en 1993 et 1994, ont été :

- la forte concurrence qui a permis la multiplication des fréquences et des bas tarifs, et
- le faible niveau de service des infrastructures routières

Ce sont des facteurs qui ne devraient plus influencer la demande future de transport aérien intérieur.

4.2.5.3 *Evaluation du trafic par rapport aux caractéristiques socio-économiques locales*

L'amélioration du réseau routier précédemment citée vaut aussi pour les plates-formes de Kankan et de Siguiri, le bitumage récent de la liaison routière (150km) ne justifie plus l'exploitation de deux aéroports aussi proches ouverts au trafic régulier. Les

passagers pouvant être pré acheminés par la route entre Siguiri et Kankan.

Les programmes d'exploitation des compagnies ont aussi évolué, en particulier les vols régionaux en transit à Kankan, vers Abidjan et Bamako ne sont plus exploités.

4.2.5.4 *Prévisions de trafic*

La méthode a consisté à évaluer les conditions de succès et les freins pour la desserte des aérodromes de Labé, Nzérékoré et Kankan.

- *Les freins au développement du transport aérien domestique*

Concurrence routière accrue

la concurrence des transports terrestres a fortement augmenté et pénalisera le transport aérien par des coûts et des tarifs très inférieurs.

Faible solvabilité de la demande

L'étroitesse des bassins de populations desservies par les plates-formes aéroportuaires concernées a déjà été soulignée. Il faut y ajouter la faible part des revenus autres qu'agricoles⁶⁴.

Coûts d'exploitation élevés

Les redevances de survol sont fixes quel que soit le type d'appareil et la distance parcourue, le prix du carburant avion guinéen est non détaxé et intègre par conséquent la TSPP.

Offre aléatoire des compagnies

Les programmes des vols sont souvent modifiés, les vols retardés ou annulés. La pratique du surbooking est mal gérée et conduit à laisser de nombreux passagers au sol. Un manque de professionnalisme des transporteurs semble donc être la règle et des critères plus stricts devraient être appliqués lors de l'examen des demandes d'agrément des compagnies, puis dans le cadre du suivi de leur activité.

- *Estimation du potentiel comparé des 3 plates-formes domestiques principales*

L'aéroport de Nzérékoré semble le mieux placé en terme de demande potentielle, suivi par celui de Kankan et ensuite par la plate-forme de Labé. Toutefois les trafics de ces aéroports sont identiques montrant bien que l'offre et son organisation jouent un rôle primordial par rapport aux potentiels de trafic.

- *Bilan*

Les trafics enregistrés sont faibles et les avions utilisés actuellement (50 places) ont une capacité trop importante pour pouvoir assurer avec une rentabilité économique

⁶⁴ Le revenu agricoles assure 69% des revenus de la Moyenne Guinée, 70% pour Basse Guinée et 56% pour la Guinée Forestière – source : Enquête sur les ménages – 94-95 Ministère du Plan

normale la desserte directe de ces trois plates-formes depuis Conakry sans recourir soit à des liaisons multiples soit à des prolongations sur l'étranger.

Il se pose alors la question de l'intérêt de dimensionner ces aéroports pour des modules supérieurs à 50 places et en particulier de bitumer les pistes. En effet, pour faire face au trafic, l'augmentation des fréquences par rapport à la taille des appareils est souhaitable, et correspond plus aux attentes de la demande, rendant de fait le transport aérien plus compétitif par rapport à la route.

La diminution de la taille des modules (une vingtaine de place) avec des appareils de type Twin-Otter permettrait de pouvoir multiplier les fréquences et se révélerait plus adaptée aux trafics actuels et à venir. La continuation vers les escales régionales serait possible sur la base des seuls trafics issus des aéroports de l'intérieur. En effet, la libéralisation du ciel africain va sûrement engendrer une augmentation de l'offre de Conakry sur les villes de la sous-région, et une baisse des tarifs va en résulter, rendant pour l'utilisateur, ces liaisons directes et fréquentes, économiquement plus intéressante qu'une liaison avec escale domestique.. En conséquence la rentabilité d'un système de desserte domestique groupé avec la desserte des pays environnants ne pourra plus s'effectuer que sur la base d'une part de la clientèle propre entre Conakry et les aéroports domestiques et, d'autre part, des besoins des métropoles de l'intérieur vers le voisinage.

En d'autres termes, il est bien plus économique de se rendre directement vers Banjul ou Abidjan de Conakry, avec un avion moyen porteur sans escale plutôt qu'avec un petit-porteur avec une escale.

Conséquemment, l'utilisation de petits modules présente également l'avantage de ne pas requérir le bitumage des pistes de l'intérieur, et de moins les détériorer que les Antovov 24.

Toutefois le problème du déficit de ces aéroports de l'intérieur reste posé car le financement des investissements, l'entretien et l'exploitation ne pourra être assuré par les seules recettes issues de l'exploitation aéronautique. Seul un mécanisme de péréquation avec l'aéroport de Conakry serait alors envisageable mais les recettes supplémentaires induites par ces trafics intérieurs pour l'aéroport de Conakry ne permettront pas non plus d'assurer l'équilibre économique de ce mécanisme de subvention. En conséquence, un mécanisme de subvention, au titre de l'aménagement du territoire, par l'État, apparaîtrait comme une des seules solutions possibles ; cette solution devrait être cependant une exception et elle ne devrait intervenir qu'une fois épuisées toutes les autres solutions reposant sur une optimisation des coûts des aéroports et des transporteurs (recherche des moindres coûts dans des conditions d'opération acceptables), permettant de maintenir l'intérêt commercial des services de transports intérieurs.

4.2.5.5 *Estimation des potentiels*

Cet exercice ne peut être qu'indicatif du fait des réserves précédemment émises. En effet la croissance de la demande va dépendre fortement de la qualité de l'offre. En ce sens, nous n'avons pas détecté d'évolution majeure de la part des opérateurs actuels, l'hypothèse la plus probable sera que l'offre accompagnera la demande actuelle, cette dernière croissant en fonction de l'évolution économique, le trafic étant pour une part substantielles, lié aux affaires. En conséquence, et dans la logique des prévisions précédentes, il est proposé de lier l'évolution du trafic au taux de croissance moyenne du

PIB entre 2001 et 2005. Sous cette hypothèse, les résultats des calculs effectués ont été calculés et sont donnés au **tableau** ci-après.

Tableau : Prévisions de trafics sur les plates-formes de province

Plate-forme	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kankan/Siguiri	6044	6 425	6 830	7 260	7 717	8 203	8 720	9 270	9 854	10 474	11 134	11 836
Labé	5994	6 372	6 773	7 200	7 653	8 135	8 648	9 193	9 772	10 388	11 042	11 738
N'zérékoré	6575	6 989	7 430	7 898	8 395	8 924	9 486	10 084	10 719	11 394	12 112	12 875
autres aéroports	9425	10 019	10 650	11 321	12 034	12 792	13 598	14 455	15 366	16 334	17 363	18 456
Total	28 038	29 804	31 682	33 678	35 800	38 055	40 453	43 001	45 710	48 590	51 651	54 905

En 2011, selon ces hypothèses, le trafic des 3 aéroports régionaux les plus importants seraient chacun inférieurs à 12 000 passagers.

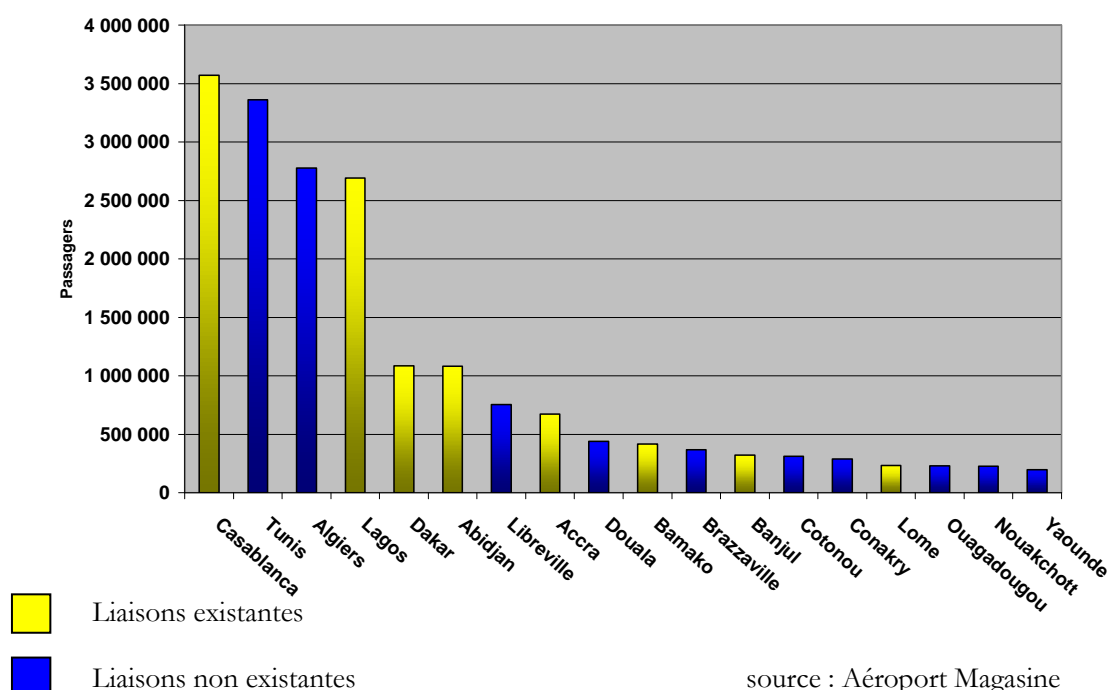
4.2.6 Évolution prévisible des futures dessertes

Cette partie n'a pas pour objet d'établir une prévision de trafic ligne par ligne, car l'évolution passée de chacune d'elle a montré des évolutions sensibles, à la hausse comme à la baisse suivant les années, en fonction de l'offre notamment. En particulier, l'importance du trafic de correspondance, qui lui-même évolue en fonction de la demande vers d'autres escales, rend périlleux un tel exercice. Nous préférons évaluer des tendances, basées sur plusieurs indicateurs qui éclaireront les axes potentiels de développement d'une manière plus qualitative, comme par exemple l'évaluation du trafic par rapport aux pays environnant

Le **graphique** ci-après donne les niveaux de trafic aérien des plates-formes régionales et identifie les relations existantes avec Conakry.

Graphique : Trafics de voyageurs et relations avec Conakry

Trafic passagers des aéroports de la région en 2000



4.2.7 Marché continental

Hormis les aéroports de la zone CEDEAO qui seront traités dans le chapitre suivant, ce graphique met en lumière les éléments suivants :

- les aéroports de Tunis et d'Alger ont un trafic important et ne sont pas reliés à Conakry, au contraire de Casablanca. Tunis et Alger pourraient aussi se positionner sur le marché en tant que plate-forme de correspondance. Si la RAM a été la plus dynamique jusqu'à présent, Air Algérie ou Khalifa Airways (nouvelle compagnie basée à Alger disposant de Boeing 737 et qui vise le marché français en particulier les principaux aéroports de province), pourraient alors se positionner sur le marché si celui-ci devait se développer.

- les autres destinations hors CEDEAO présentent des potentiels très limités.

4.2.8 Marché CEDEAO

On peut scinder ces pays en 4 groupes :

4.2.8.1 *Pays à fort potentiel aérien déjà reliés à Conakry*

- Sénégal
- Côte d'Ivoire
- Nigeria

La libéralisation du marché des transports aériens devrait aboutir à une croissance du nombre de fréquences sur ces axes, ce qui a été vérifié lors de entretiens, en particulier sur Dakar et Abidjan. Le Nigeria est sous-représenté à l'aéroport de Conakry et donc serait susceptible de se développer particulièrement dans le futur. Le Liberia offrirait des perspectives d'ouverture de ligne aérienne régulière intéressant si la paix était établie

On peut scinder ces pays en 4 groupes :

4.2.8.2 *Pays à fort potentiel aérien déjà reliés à Conakry*

- Sénégal
- Côte d'Ivoire
- Nigeria

La libéralisation du marché des transports aériens devrait aboutir à une croissance du nombre de fréquences sur ces axes, ce qui a été vérifié lors de entretiens, en particulier sur Dakar et Abidjan. Le Nigeria est sous-représenté à l'aéroport de Conakry et donc serait susceptible de se développer particulièrement dans le futur.

4.2.8.3 *Autres pays déjà reliés à Conakry*

- Gambie
- Mali

- Sierra Léone

- Ghana

Ces destinations peuvent augmenter de façon significative mais elles représenteront toujours une part de marché limitée pour Conakry. Conakry pourrait devenir le port de transit du Mali du fait de l'amélioration du réseau routier, induisant ainsi des besoins de transports supplémentaires. La croissance sur Freetown va être cependant limitée avec l'amélioration attendue du réseau routier et la faible distance entre les deux capitales.

4.2.8.4 *Pays à faible potentiel aérien non reliés à Conakry*

- Guinée Bissau

- Burkina Fasso

- Togo

- Bénin

- Niger

- Cap Vert

La Guinée Bissau pourrait être reliée à Conakry par une liaison régulière mais le trafic de celle-ci restera extrêmement limité d'une part du fait de la faible distance entre les capitales de ces deux Etats induisant une forte compétitivité de la route et d'autre part de potentiels économiques limités. Les autres pays n'ont ni relations ou poids économiques particulier, comme le montre les statistiques portuaires.

4.2.8.5 *les pays à fort potentiel aérien non reliés à Conakry*

Le Liberia offrirait des perspectives d'ouverture de ligne aérienne régulière intéressant si la paix était établie.

4.2.9 *Marché intercontinental*

Déjà bien desservi actuellement par 4 compagnies, les passagers disposent, tous les jours sauf le dimanche, d'un accès à un hub européen et donc au monde entier. Si une part importante des passagers est en transit, et en particulier vers l'Asie et l'Amérique, la faiblesse des trafics ne peut pas, même à terme, permettre la rentabilité d'une liaison directe. A titre d'illustration, le tableau suivant a été élaboré sur la base des statistiques du ministère du tourisme, basées elles-mêmes sur les fiches de police que remplissent les passagers à l'arrivée. Bien que partielle (les passagers résidant en Guinée ne les remplissant pas), elles fournissent quelques indications sur les destinations finales des voyageurs (enquête réalisée pour l'année 2000). Le classement par ordre décroissant des fiches de police par nationalité donne les résultats indiqués au **tableau** ci-après.

Tableau : Destination finale des non-résidents visitant la Guinée

pays	part des non résidents
France	22,5%
USA	7,8%
Belgique	4,4%
Royaume Uni	4,0%
Canada	3,1%
Allemagne	2,9%
Italie	2,5%
Chine	1,7%
Suisse	1,6%
Pays-Bas	1,1%
Espagne	1,1%
Fédération de Russie	0,8%

Aucune destination ne semble fournir un potentiel suffisant pour mettre en place une nouvelle desserte. En effet seuls les USA semblent présenter un certain intérêt mais celui-ci n'est pas exploitable à la lumière des éléments suivants :

Ce tableau est très partiel, la majorité du trafic étant émis par la Guinée, émission pour laquelle il n'a pas été possible de disposer d'informations et dont **la répartition peut être très différente ce qui fausserait totalement les données précédentes**

Ce potentiel est ensuite réparti sur l'ensemble du territoire des Etats-Unis et donc impliquerait des ré-acheminements et un transit supplémentaire. En conséquence le gain pour le passagers serait nul par rapport à la situation actuelle (escale à CDG ou Bruxelles) d'autant plus que ces hubs sont situés géographiquement entre l'Afrique et les USA.

De plus, la compétition sur ces marchés étant très forte en terme de tarifs, rien ne prouve que les passagers vers les USA utiliseraient forcément une ligne atterrissant directement aux USA, d'autant plus que le nombre de fréquences sur l'Europe est un avantage très important pour le passager.

passagers	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
trafic Afrique	129 099	138 265	148 082	158 596	169 856	181 916	194 832	208 665	223 480	239 347	256 341	274 541
trafic intercontinental	94 527	99 442	104 613	110 053	115 776	121 796	128 130	134 793	141 802	149 176	156 933	165 093
trafic national régulier	18 205	19 352	20 571	21 867	23 245	24 709	26 266	27 921	29 680	31 549	33 537	35 650
trafic de transit	48 264	47 645	47 033	46 430	45 834	45 246	44 665	44 092	43 526	42 967	42 416	41 872
dont international locaux	223 626	237 707	252 695	268 649	285 632	303 712	322 962	343 457	365 282	388 523	413 273	439 634
total passagers locaux	241 831	257 059	273 266	290 516	308 877	328 421	349 227	371 378	394 961	420 072	446 810	475 284
total passagers	290 095	304 704	320 300	336 946	354 710	373 667	393 892	415 470	438 487	463 039	489 226	517 155

Mouvements	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mouvements internationaux	7 059	7 682	8 359	9 096	9 440	9 797	10 167	10 808	11 489	12 213	12 982	13 800
Mouvements nationaux	1 312	1 395	1 483	1 576	1 675	1 781	1 893	2 012	2 139	2 274	2 417	2 569
Total des mouvements	8 371	9 076	9 842	10 672	11 115	11 578	12 060	12 820	13 628	14 486	15 399	16 369

Fret en tonnes	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fret Europe Export	2 719	2 832	2 949	3 072	3 199	3 332	3 470	3 614	3 764	3 921	4 083	4 253
Fret Europe Import	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049
Fret Afrique Export	409	435	462	491	522	555	590	627	667	709	753	801
Fret Afrique Import	455	484	514	547	581	618	656	698	742	789	838	891
Fret total	4 632	4 799	4 975	5 159	5 351	5 554	5 766	5 988	6 222	6 467	6 724	6 994

4.2.10 Conclusions

Adaptation des infrastructures de l'aéroport de Conakry aux potentiels de trafic

La capacité de l'aéroport en mouvements d'avions étant de l'ordre de 200 mouvements par jour, l'infrastructure de l'aéroport de Conakry ne connaîtra pas de problème de saturation avant longtemps, et certainement pas au cours de la décennie qui vient.

La capacité de l'aérogare internationale conçue pour un trafic de 500 000 passagers ne sera atteinte qu'en 2012, date à laquelle le trafic international atteindra un peu plus de 507 000 passagers. Les exigences d'aménagement de l'aérogare pour le respect des normes internationales de sûreté militent pour une extension de capacité avancée de deux ou trois ans. Par ailleurs, étant donné les délais d'étude et de construction, le projet d'extension devrait être étudié et la construction démarrée dans la deuxième partie des années 2000, pour une mise en service vers 2010.

Ce problème de capacité et d'extension ne se pose pas pour l'aérogare nationale, pour les dix prochaines années. Cette aérogare est dimensionnée pour un trafic de 100 000 passagers par an.

L'expansion prévue du fret périssable pourra être gérée par la construction du terminal fruitier actuellement en projet.

Adaptation des aéroports de l'intérieur du pays aux potentiels de trafic :

Les trafics projetés qui concerneront des strates bien particulières de la population (cadres de l'administration, cadres de l'économie, commerçants, etc.) ne peuvent être réalisés que par des exploitations aériennes rivalisant avec l'offre routière pour ces catégories de voyageurs. Pour cela le recours à des avions de petites capacités (une vingtaine de places) avec des fréquences élevées sur les relations desservies sera la solution.

Cette perspectives de desserte avec des avions légers fait posé la question de la nécessité du bitumage des pistes de ces aéroports.

Par ailleurs la distance routière entre Siguiri et Kankan est relativement faible (150 km) par rapport à la longueur des lignes aériennes au départ de la région, et rapidement couverte en voiture une fois la route bitumée entre les deux villes, que se pose également la question de l'avenir de l'aéroport de Siguiri en plate-forme de lignes régulières, et donc en même temps la question de son aménagement à cette fin.

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports va faire réaliser incessamment une étude sur les performances du secteur aéroportuaire et le développement des aéroports de l'intérieur principalement des trois aéroports régionaux . Il revient à cette étude d'apprécier l'intérêt des aménagements visés ci-dessus (bitumage des pistes, et devenir de l'aéroport de Siguiri).

Le maintien an activité des aérodromes secondaires ne se justifie que par des raisons d'intérêt général (administration du territoire, sécurité du territoire et défense nationale, évacuation sanitaire, desserte à la demande de zone d'activité économique, minières et autres, etc.).

Évolutions institutionnelles d'accompagnement

Les compagnies aériennes jugent que l'autorité aéroportuaire n'est pas assez à leur écoute au regard des tarifs élevés pratiqués qu'elle pratique. Il en résulte un manque de collaboration qui semble freiner l'efficacité du système aéroportuaire et qui pourrait constituer un frein à la croissance du trafic. Un effort de prise en compte des intérêts des usagers devrait être fait.

Sur le marché domestique, le mécanisme actuel d'agrément des transporteurs et l'attribution d'une ligne à une seule compagnie devrait être revu. En effet les transporteurs opérant sur le marché domestique pourraient se voir fixer pour le moins des objectifs à respecter en terme de régularité ou de nombre de vols annulés et exiger une surface financière en rapport avec l'activité

Le processus de libéralisation régionale doit s'accompagner d'un bon suivi des certificats de navigabilité des avions et de l'assurance de la santé financière des transporteurs. Les autorités de l'Aviation Civile doivent donc pouvoir bénéficier d'un appui leur permettant de développer leurs compétences dans ce domaine.

L'ANA assure pour l'instant l'exploitation et la gestion des petits aérodromes de l'intérieur pratiquement sans recettes., et a obligation de les maintenir en activité sans avoir de la part de l'Etat une compensation financière. Il conviendrait qu'une convention intervienne entre l'Etat et l'ANA pour fixer les termes de cette obligation qui lui est faite et prévoir les rétributions financières requises à charge de l'Etat, pour compenser les charges financières de l'ANA résultant de cette obligation.

Quant aux aérodromes régionaux, l'instauration d'un mécanisme de contribution de l'aéroport de Conakry à la couverture de leurs coûts, dans les limites bien entendu des profits tirés par cet aéroport des trafics intérieurs, permettrait de soulager la tarification des usagers de ces aérodromes régionaux et de contribuer au maintien et au développement des lignes intérieures. Au besoin, il pourrait être aussi étudié une possibilité de transfert collectif pour soulager les charges de ces aéroports régionaux, au travers d'une prise en charge par l'Etat d'une partie du coût de l'infrastructure et des équipements; cette solution devrait être cependant une exception et elle ne devrait intervenir qu'une fois épuisées toutes les autres solutions reposant sur une optimisation des coûts des aéroports et des transporteurs (recherche des moindres coûts dans des conditions d'opération acceptables) permettant de maintenir l'intérêt commercial des services de transports intérieurs.

4.3 LA SÛRETE AEROPORTUAIRE ET LA SECURITE AERIENNE

4.3.1. La sûreté aéroportuaire

4.3.1.1 Le diagnostic

La sûreté concerne, en générale, l'ensemble des mesures que doivent prendre les Etats pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile ou, après que de tels actes aient été commis.

L'Etat dispose pour la définition de son plan de sûreté aéroportuaire, de normes, de règlements, et de recommandations de l'OACI. A sa demande, l'OACI peut lui fournir

l'assistance souhaitée. Une importante documentation complémentaire d'aide à la mise en application de mesures concrètes est également disponible. Elle est systématiquement et régulièrement diffusée par l'OACI auprès des administrations spécialisées des Etats contractants.

Les différents services de la DNAC sont effectivement destinataires de toutes la documentation, ainsi que des amendements périodiques ; le personnel de ces services manifestent une bonne connaissance et une bonne pratique des textes en vigueur.

L'Etat Guinéen a mis en place, en conformité avec les normes internationales, une structure de base rationnelle qui comprend : le Comité National de Sécurité (CNS), le Comité Mixte de Facilitation et de Sécurité d'Aéroport (CMFSA) ou Comité Opérationnel de Sécurité (COS), le Coordonnateur des Administrations Opérant à l'Aéroport de Conakry (CAOAC). Cette organisation qui a une activité effective, a besoin cependant d'être dotée des moyens de son efficacité.

La dynamique de l'action de ces différents organes s'inscrit bien dans le sens de la réalisation de l'objectif d'une mise aux normes de l'aviation internationale de la sûreté aéroportuaire en Guinée.

Conformément à ces normes, la Guinée doit disposer :

- d'un Programme National de Sécurité (PNS) dont l'élaboration relève du CNS,
- d'un Plan d'Action Aéroportuaire (PAA) dont l'élaboration relève du COS ;
- d'un Programme de Sécurité de l'Aéroport de Conakry (PSAC), dont l'élaboration relève du COS et du Coordonnateur,
- d'un Programme de Sécurité des Aéroports Domestiques (PSAD), dont l'élaboration relève du CNS ;
- d'un Plan d'Urgence (PU) dont l'élaboration relève du CNS et du COS,
- d'un Plan de Gestion de Crise (PGC) dont l'élaboration relève du CNS et du COS.

Le Plan d'Urgence et le Plan de Gestion de Crise se réfèrent au PNS et PSAC qui doivent en conséquence exister au préalable.

Pour l'instant seuls le PNS et le PSAC sont conçus et rédigés ; ils ne sont par contre pas encore légalisés ; ils n'ont donc, pour l'instant, aucune force contraignante.

Ces deux documents sont conformes aux recommandations de l'OACI en la matière. Une fois officialisés, ils devraient être communiqués à l'OACI , en même temps qu'aux exploitants des installations aéroportuaires.

Chacun des organes de sûreté cités ci-dessus s'emploie à préparer les plans ou programmes qui relèvent de sa responsabilité. Il convient seulement que ces actions soient accélérées et particulièrement que les documents produits soient institutionnalisés, le plus rapidement possible.

Au niveau opérationnel, la SOGEAC est partie prenante dans la fonction de sûreté de l'aéroport de Conakry pour lequel elle assure l'équipement et l'entretien des installations techniques spécifiques.

Par ailleurs un décret portant réglementation de l'aéroport de Conakry a été pris en 1997

(Décret n°207/PRG/SGG du 18 septembre 1997) ; ce décret délimite les zones aéroportuaire, régleme nte l'accès des personnes et des véhicules en zone publique et en zone réservée, les mesures de protection contre l'incendie, les conditions d'exploitation commerciale, la formation des personnels de sûreté aéroportuaire, la police générale, les sanctions pénales, etc..

Ce décret n'a pas encore d'arrêtés d'applications ; il constitue cependant le cadre légal et la référence pour identifier et formaliser les structures et les organes qui concourent à la sûreté et à la sécurité sur l'aéroport de Conakry.

L'action coordonnée du dispositif de sûreté en place à Conakry répond aux besoins immédiats mais il faudrait la parfaire pour satisfaire pleinement aux normes de l'aviation internationale.

L'efficacité des mesures déjà prises reste par ailleurs encore trop assujettie à certaines habitudes, particulièrement en ce qui concerne l'application stricte du décret de réglementation générale de l'aéroport, dans sa partie définissant les conditions d'accès aux zones réservées.

Le dispositif global de contrôle des passagers et de leurs bagages avant l'embarquement est conforme aux recommandations de l'OACI.

Les équipements de contrôle des passagers et de leurs bagages sont sous la responsabilité directe de la SOGEAC, tant en ce qui concerne leur acquisition et installation (investissements) qu'en ce qui concerne leur maintenance.

Ces matériels sont pour l'instant en quantité suffisante pour le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine et de soute, dans l'aérogare internationale et le salon VIP. L'échéance de renouvellement de certains de ces équipements est cependant proche. De plus il est identifié en marge le besoin d'un équipements légers manuels pour le contrôle des passagers, des « détecteur de métaux, portatif ».

Dans l'aérogare nationale, le contrôle des bagages de soute n'est pas assuré par un équipement approprié.

L'aérogare de fret ne dispose pas non plus d'équipement de contrôle systématique du fret. Le fret, les envois par courrier et les envois exprès transportés sur des vols de passagers ne sont pas ainsi soumis à des contrôles de sûreté appropriés.

Enfin les normes concernant les conditions d'entreposage des bagages non identifiés ou mal acheminés ne sont remplies. Un emplacement spécifique sécurisé devrait être aménagé.

Par ailleurs, le système actuel de badges d'accès aux zones réservées n'est pas très sûr. Il est suggéré de mettre en place un système de badges magnétiques associés à un équipement de contrôle d'accès, qui permettrait en outre d'archiver un historique des mouvements des personnels et autres personnes habilitées à pénétrer dans ces zones.

D'autres besoins d'équipements nécessaires au renforcement de la sûreté et à la gestion de crise sont identifiés ; il s'agit : du renouvellement et éventuellement de l'extension du dispositif de vidéo surveillance, de l'installation d'un système de communication approprié et spécifique entre l'aéroport et la ville, en extension des réseaux internes de l'aéroport, d'un équipement de premier secours (ambulance équipée de moyens de réanimation, d'équipement de gestion informatique de la sûreté, etc..

4.3.1.2 *Les recommandations et les besoins en investissements*

Le trafic enregistré sur l'aéroport de Conakry Gbessia et les prévisions d'évolution pour la période couverte par le PNT à l'étude, indiquent que la capacité actuelle de l'aérogare internationale est suffisante jusqu'à 2012. En conséquence, il ne devrait pas être nécessaire de déployer un poste supplémentaire d'inspection filtrage (PIF) avant cette date.

Outre les renouvellements périodiques des équipements, faisant partie de la gestion normale de l'aéroport, les efforts devraient porter davantage sur les technologies nouvelles mieux adaptées aux besoins conjoncturels :

- mise en œuvre d'un contrôle d'accès par badge magnétique, permettant d'archiver un historique des mouvements enregistrés,
- mise en œuvre d'un contrôle informatisé des passeports,
- déploiement de la vidéo surveillance, particulièrement pour la surveillance du Tarmac.

Les autres recommandations se résument comme suit:

- Mise en œuvre d'un contrôle systématique du fret.
- Aménagement spécifique de l'accès aux zones d'embarquement, afin que la situation actuelle qui permet, dans certains cas, que des passagers non contrôlés puissent être en contact, avant l'embarquement, avec des passagers devant embarquer, ne soit plus physiquement possible. Ceci, même si cette situation exceptionnelle résulte de « mauvaises » habitudes. A ce sujet, une information circonstanciée émanant du Comité local et largement diffusée, devrait permettre à chacun de comprendre que quelque chose a changé et que la sécurité de chacun passe par la compréhension de tous.
- Les entreprises de services et leur personnel, qui sont employées sur l'aéroport pour des contrôles documentaires préalables ou pour la manutention des bagages et du fret, devraient faire l'objet d'une habilitation spécifique et renouvelable à moyen terme. Les personnels concernés devraient participer aux programmes de formation du SCTIP ou justifier d'une qualification préalable homologuée. Ils devraient au minimum faire preuve d'un esprit d'observation, la sûreté étant certainement confortée par la somme de petites compétences.
- La Gendarmerie de l'air devrait disposer d'un moyen rapide d'intervention pour ses investigations sur l'ensemble du périmètre aéroportuaire sous sa responsabilité.
- Enfin, si les responsabilités hiérarchiques de la sûreté aéroportuaire en République de Guinée sont institutionnellement bien définies, il est essentiel que chaque niveau de compétence formalise son action et mette en œuvre, sans défaillance, le programme ainsi établi. C'est ainsi que le PNS et le Programme de Sûreté de l'Aéroport de Conakry doivent être officialisés pour conforter les actions déjà entreprises par les divers Comités et pour que chaque intervenant soit informé des responsabilités qu'il doit assumer.
- Le plan d'urgence et la gestion de crise découlent du PNS et du Plan Local de

Sûreté, qui doivent en conséquence exister au préalable.

- A chaque niveau, un responsable des relations extérieures devrait être nommément désigné. Il aurait la charge de gérer l'information, qui est un élément essentiel de la prévention et de s'assurer, dans ce but, qu'elle circule convenablement au sein des exploitants des installations aéroportuaires. Chaque agent ainsi désigné devrait gérer la documentation et assurer son ampliation comme nécessaire. C'est une fonction de coordination interne à chaque comité, qui revêt la plus haute importance.

Etat récapitulatif des besoins en équipements de soutien

- Souhaitable à court terme :
 - un équipement de confection des badges avec dispositif photographique incorporé
 - un véhicule d'intervention sur la zone réservée aéroportuaire, à l'usage des services de la Gendarmerie de l'Air
 - deux équipements informatiques pour la gestion documentaire, des données de la sûreté et du suivi des habilitations des personnels intervenant sur la zone aéroportuaire
- Souhaitable à moyen terme :
 - un équipement de contrôle et de gestion des divers accès à l'aéroport
 - un système de communications spécialisées, afin d'établir des liaisons entre l'aéroport et Conakry ville. Ces liaisons avec les organes officiels, le CNS et les services d'intervention d'urgence, sont indispensables, elles font partie intégrante du dispositif de sûreté aéroportuaire, en particulier dans le cas de l'application du plan d'urgence ou d'une gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite,
 - Une ambulance équipée.

Les équipements de sûreté à acquérir ou à renouveler

- A court terme : (Etude SOGEAC en cours)
 - six équipements de détection d'objets métalliques (magnétomètre)
 - un « Controlix », bagages de cabine et de soute,
 - renouvellement et éventuellement extension du dispositif de vidéo surveillance (détruit par des charges magnétiques)
 - un portique magnétique pour le contrôle des passagers
- A moyen terme :
 - un équipement de contrôle des bagages du type « Controlix »,

renouvellement.

- A plus long terme : (décennie du PNT)
 - deux portiques magnétiques
 - deux équipements de contrôle de bagages, de cabine et de soute
 - un équipement de contrôle du fret, à l'appréciation des autorités.

4.3.2. La sécurité aérienne

4.3.2.1 *Les opérations de contrôle et de sécurité de la navigation aérienne*

L'aide à la navigation et la sécurité de la navigation aérienne au niveau de l'aéroport de Conakry et des aéroports de l'intérieur, sont assurées par l'Agence de Navigation Aérienne (ANA). Cette agence, créée en 1987 dispose d'un encadrement de haut niveau rompu aux procédures et aux techniques de la sécurité aérienne ; cet encadrement a profité d'une formation internationale et dispose d'une longue expérience professionnelle ; ils dispose des qualifications requises par la réglementation OACI.

L'aéroport de Conakry est équipé de systèmes électroniques d'approche et d'atterrissage, conformes aux normes et aux recommandations de l'OACI. Ces systèmes sont régulièrement contrôlés en vol par l'avion laboratoire de l'ASECNA, selon les procédures normalisées par l'OACI. Ces aides à la navigation sont en parfaite état de fonctionnement.

Les pratiques et les procédures en vigueur de l'ANA, sont conformes aux normes, à la réglementation et aux recommandations de l'aviation civile internationale.

Le fonctionnement global de l'ANA, associé à l'organisation et à la gestion de la SOGEAC, laquelle par ailleurs assure la sécurité incendie et le secours en énergie sur l'aérodrome, est tel que l'aéroport de Conakry doit être considéré comme une entité assurant la sécurité de la circulation aérienne et l'assistance générale au trafic aérien dans des conditions conformes aux attentes de la communauté de l'aviation civile internationale.

L'ANA est confrontée cependant au vieillissement de ses cadres et conséquemment à un besoin de préparation de renouvellement de ses ressources humaines. L'ANA en collaboration avec l'Université de Conakry a programmé cette relève, selon une procédure de sélection ultime à l'issue de stages organisés en milieu professionnel ; c'est ainsi que de jeunes diplômés sont actuellement détachés auprès de l'ANA. Il reste que le processus de formation spécifique et de qualification à l'issue du stage probatoire est long et onéreux. Ce serait judicieux, pour assurer la continuité et éviter une régression possible des qualifications dans un domaine directement assujetti à la sécurité des vols, de planifier dès maintenant, un programme intégré de formation qui dans certains domaines peut porter sur plusieurs années avant que les agents soient opérationnels.

Par ailleurs les principaux équipements d'aide à la navigation de l'aéroport arriveront en fin de potentiel technique en 2006. Ils commencent déjà à créer des difficultés de maintenance à cause de problème d'approvisionnement en pièces détachés, dus au fait qu'ils ne sont plus fabriqués. Le renouvellement de ces équipements est donc à prévoir.

Sept aéroports de l'intérieur ont un équipement minimal (balise HF et liaison air-sol VHF alimentées à l'énergie solaire) ; il conviendrait cependant de prévoir rapidement un renouvellement de cet équipement qui est à bout de potentiel technique.

4.3.2.1 Les conditions de contrôle et de supervision de la sécurité des activités des opérateurs aériens locaux :

Si au niveau opérationnelle, les activités de sécurité de la circulation aérienne donnent pleinement satisfaction, des problématiques sont identifiées au niveau de la réglementation et de la supervision des volets sécurité de base des exploitations aériennes locales (capacité technique des opérateurs, qualification des pilotes, navigabilité des aéronefs).

Un audit de la sécurité aérienne a été effectué par une mission de l'OACI en Guinée du 16 au 22 janvier 2001. Il a porté sur

- la réglementation de base relative à l'aviation civile,
- le système d'organisation de l'aviation civile,
- la délivrance des licences et la formation du personnel aéronautique (pilotes)
- la certification et la supervision de l'exploitation aérienne,
- la navigabilité des aéronefs.

Cet audit s'est limité aux aspects suivants :

- législation et réglementation du pays en la matière,
- capacités de l'Administration en matière de gestion et de supervision de la sécurité ;
- procédures et pratiques en matière de supervision de la sécurité.

Les principales problématiques soulevées par cet audit sont les suivantes :

- défaut de réglementation de l'aviation civile applicable au personnel aéronautique, à l'exploitation technique et à la navigabilité des aéronefs, en dehors des dispositions générales contenues dans le Code de l'Aviation Civile ;
- absence au sein de l'Administration d'une entité en charge de la supervision de la sécurité de l'exploitation technique des aéronefs, et d'une expertise requise à cet effet ;
- défaut de procédures écrites et validées assurant une standardisation dans l'exécution des tâches en matière de supervision de la sécurité (dans les domaines liés aux licences et à la formation du personnel aéronautique, à l'exploitation technique, la navigabilité et la maintenance des aéronefs) ;
- insuffisance de prise de précaution par l'Administration, quant à l'assurance de l'authenticité et de la conformité des licences étrangères, avant la délivrance à leur titulaire d'une licence guinéenne correspondante ;
- absence de procédures et de critères précis de désignation des médecins-examineurs qualifiés pour la médecine aéronautique et d'agrément des

- centres d'expertises en médecine aéronautique, et manque de rigueur dans la délivrance des attestations d'aptitude médicale ;
- absence de réglementation et de procédures pour la désignation des examinateurs et des contrôleurs des qualifications du personnel navigant ;
 - insuffisance des règlements régissant l'exploitation aérienne avec en particulier une couverture très insuffisante de toutes les normes internationales de l'OACI ;
 - défaut de système structuré pour la certification et la supervision des exploitants aériens et non conformité des conditions de délivrance de l'agrément et de l'agrément même, aux normes internationales de l'OACI,
 - absence au sein de l'Administration de ressources humaines de niveau d'expertise suffisant pour la certification et la supervision des exploitants aériens ;
 - défaut de prise en compte des capacités techniques des postulants par les conditions de délivrance et de maintien de l'agrément des services de transport aériens, et défaut de conformité de ces conditions aux règles internationales de l'OACI,
 - absence d'un système de suivi de maintien des compétences du personnel navigant des exploitants guinéens, conformément aux règles internationales de l'OACI,
 - absence de réglementation du contenu du Manuel d'Exploitation et manque d'exigence de l'Administration pour sa fourniture par les exploitants,
 - insuffisance de conformité de la réglementation nationale du transport des matières dangereuses aux règles internationales de l'OACI,
 - absence de réglementation de la location d'aéronefs permettant en particulier d'établir les responsabilités des exploitants ;
 - prolifération de l'utilisation par les exploitants d'aéronefs non immatriculés en Guinée et dont l'état de navigabilité n'est pas régulièrement suivi, faute de référentiel établi à cet effet ;
 - absence de mise en place d'un système structuré de surveillance des exploitants autorisés ;
 - défaut d'établissement par l'Administration d'un manuel des inspections des exploitants, conformément aux recommandations de l'OACI,
 - absence de règlement obligeant les exploitants à établir un programme de prévention des accidents, conformément aux normes internationales ;
 - absence de règlements et de procédures de délivrance des autorisations des opérations spécifiques telles que les autorisations ETOPS, les approches de précision, etc...
 - absence de mise en place d'un système national de prévention des accidents de collisions avec le relief en vol contrôlé ;
 - absence de réglementation de l'exercice de la profession d'Agent Technique d'Exploitation et les conditions d'emploi de ces agents par

- les exploitants ;
- absence de réglementation de l'exercice de la profession de personnel naviguant de cabine, conformément aux normes internationales, et de conditions de l'emploi de ce personnel par les exploitants ;
- défaut au sein de l'Administration, d'une inspection des exploitants et de pilotes inspecteurs d'opérations aériennes ayant les qualifications adaptées aux aéronefs utilisés par les exploitants ;
- défaut de réglementation applicable aux limites des temps de vol et aux périodes de service des membres d'équipage de conduite et de cabine ;
- défaut de réglementation exigeant de l'exploitant d'établir une procédure permettant de s'assurer du respect des conditions de compétence récente des pilotes,
- absence de code de navigabilité ;
- défaut de règlements et de procédures relatifs au système d'inspection de la navigabilité pour s'assurer que les fonctions essentielles d'un organisme d'inspection de la navigabilité sont établies ;
- défaut de réglementation traitant de la certification et de la surveillance continue du système d'entretien des exploitants aériens ;
- défaut de règlement et de procédures traitant de l'agrément des organismes de maintenance (ateliers agréés) ;
- défaut de réglementation posant les exigences de qualifications minimales pour le personnel de certification des travaux spécialisés, et les mécaniciens des sociétés de maintenance d'aéronefs ; et absence de mise en place de contrôle pour s'assurer que ces sociétés de maintenance emploient le personnel nécessaire pour la réalisation de leurs activités,
- absence d'institutionnalisation d'une organisation et de procédures pour la conduite des enquêtes sur les incidents et accidents d'aviation.

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

La Direction Nationale de l'Aviation Civile (DNAC) devrait par contre entreprendre l'élaboration des textes réglementaires qui font actuellement défaut dans le domaine.

4.4 LA PROBLEMATIQUE DU DEVELOPPEMENT DES AERODROMES DE L'INTERIEUR

- Les aéroports régionaux

Le trafic domestique régulier ne concerne que quatre plates-formes : Labé, Kankan, Siguiri et N'Zérékoré. L'amélioration du réseau routier dans la précédente décennie,

rendant la route compétitive, a enlevé tout intérêt des autres aérodromes publics pour des dessertes commerciales régulières.

Les trafics des quatre aéroports ci-dessus sont très faibles, d'un peu plus de 2 350 passagers à Kankan à un peu moins de 6 600 à N'zérékoré en 2000, avec un trafic cumulé des quatre aéroports de 18 205 passagers seulement. Les prévisions de trafic en 2010 faites dans le cadre des études préparatoires du PNT aboutissent pour ces aéroports aux résultats suivants

- Kankan-Siguiri : 11 150 passagers
- Labé : 11 050
- N'Zérékoré : 12 100

Ces trafics projetés qui concerneront des strates bien particulières de la population (cadres de l'administration, cadres de l'économie, commerçants, etc..) ne peuvent être réalisés que par des exploitations aériennes rivalisant avec l'offre routière pour ces catégories de voyageurs. Pour cela le recours à des avions de petites capacités (une vingtaine de places) avec des fréquences élevées sur les relations desservies sera la solution.

Cette perspectives de desserte avec des avions légers fait posé la question de la nécessité du bitumage des pistes de ces aéroports.

Par ailleurs la distance routière entre Siguiri et Kankan est relativement faible (150 km) par rapport à la longueur des lignes aériennes au départ de la région, et rapidement couverte en voiture une fois la route bitumée entre les deux villes, que se pose également la question de l'avenir de l'aéroport de Siguiri en plate-forme de lignes régulières, et donc en même temps la question de son aménagement à cette fin.

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports va faire réaliser incessamment une étude sur les performances du secteur aéroportuaire et le développement des aéroports de l'intérieur principalement des trois aéroports régionaux . Il revient à cette étude d'apprécier l'intérêt des aménagements visés ci-dessus (bitumage des pistes, et devenir de l'aéroport de Siguiri).

▪ Les aérodromes secondaires

Le maintien an activité des aérodromes secondaires ne se justifie que par des raisons d'intérêt général (administration du territoire, sécurité du territoire et défense nationale, évacuation sanitaire, desserte à la demande de zone d'activité économique, minières et autres, etc..). L'ANA assure pour l'instant l'exploitation et la gestion de ces aérodromes pratiquement sans recettes, et a obligation de les maintenir en activité sans avoir de la part de l'Etat une compensation financière. Il conviendrait qu'une convention intervienne entre l'Etat et l'ANA pour fixer les termes de cette obligation qui lui est faite et prévoir les rétributions financières requises à charge de l'Etat, pour compenser les charges financières de l'ANA résultant de cette obligation.

4.5 LA PROBLEMATIQUE DU RECOUVREMENT DES COUTS DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS AERONAUTIQUES

L'établissement autonome mis en place, l'ANA, et la mise en concession de l'exploitation commerciale de l'aéroport de Conakry à la SOGEAC⁶⁵, avaient entre autres finalités celle d'assurer la couverture des charges des installations aéronautiques par les usagers des équipements publics (et services publics), par une tarification adéquate, compétitive et équitable, et par une gestion efficace des recouvrements.

Si, au niveau de la SOGEAC, les résultats paraissent relativement satisfaisants, très vite par contre, l'ANA a connu des difficultés financières.

Les ressources de l'ANA proviennent essentiellement de la redevance terminale d'atterrissage à Conakry (près de 95% de ses produits); au niveau des aérodromes de l'intérieur l'ANA perçoit aussi une redevance d'embarquement sur les passagers et une redevance d'atterrissage sur les aéronefs (totalisant à peine 5% de ses produits). De 1994 à 1998, les résultats de l'ANA ont été constamment déficitaires. (le cumul de ces déficits a atteint 2,46 milliards FG). L'ANA a perçu directement des subventions d'exploitation de l'Etat jusqu'en 1996 (242 millions FG en 1996).

Pour éviter cette subvention directe, l'Etat a convenu avec l'ANA :

- L'annulation par un mécanisme de recapitalisation de l'ANA par l'Etat, la dette de l'ANA envers l'Etat contractée au titre d'un crédit IDA rétrocédé par l'Etat à l'ANA pour le financement du renouvellement des aides à la navigation. L'ANA n'a plus ainsi à rembourser le capital de cette dette à l'Etat, ni à payer les intérêts financiers correspondants.
- le retrait de l'actif du bilan de l'ANA des bâtiments et pistes de l'intérieur ainsi que le bâtiment et le bloc technique (tour de contrôle) de Conakry, et les équipements d'aide à la navigation et de communication ; pratiquement toute l'infrastructure et la superstructure de la navigation aérienne est ainsi retirée de l'actif du bilan, l'ANA ne conservant dans ses actifs que le petit matériel de gestion et d'opération (mobilier et matériel de bureaux, et véhicules). Ces actifs sont sortis du bilan sous un statut déclaré de mise en concession ; l'ANA n'a plus ainsi à supporter les dotations aux amortissements correspondants.

Dans la deuxième opération, il ne semble pas qu'il soit prévue une comptabilité de la concession qui récupère les dotations aux amortissements pour amortir les immobilisations de la concession.

⁶⁵ Créée en 1987 et opérationnelle depuis la même année. Les activités de la SOGEAC portent sur l'exploitation et l'entretien des services concédés, qui couvrent la gestion courante du domaine, les aérogares, les chaussées aéronautiques et la sécurité incendie. Les investissements de développement sont à la charge de l'Etat. Les investissements de renouvellement et de rénovation sont à la charge de l'Etat pour ce qui est des infrastructures, de la plus part des bâtiments et de certains équipements (VRD) ; ils sont à la charge de la SOGEAC pour certaines constructions et certains équipements. Les principes de répartition des investissements entre l'Etat et la SOGEAC ne sont simplement identifiés ; il faut à chaque fois se référer aux inventaires joints au cahier des charges.

Cet allègement des charges de l'ANA se solde dans les faits par une non couverture par les usagers des charges d'amortissement des infrastructures et superstructures exploitées par l'ANA, ainsi que des frais financiers des investissements correspondants. Il est ainsi conclu que ces charges sont directement supportées par les Finances Publiques, et que l'Etat subventionne indirectement le sous secteur.

On devrait pouvoir remédier à une telle situation en rétablissant le principe de couverture de la totalité des coûts par les usagers. Une étude devrait être engagée, reprenant toute l'organisation de l'agence, ses missions, ses rapports avec l'Etat, et établissant un plan financier dans le sens de l'objectif poursuivi.

L'étude devrait prendre en compte les autres fonctions techniques d'opérations qui pourraient être transférées de la DNAC à l'ANA (contrôle de la navigabilité des aéronefs, gestion du personnel navigant, etc.). On devrait également s'interroger sur la possibilité d'intégrer à l'agence la météorologie aéronautique.

L'étude distinguerait les activités relevant et d'activités assimilés à des activités commerciale et les activités relevant d'obligations imposées par l'Etat pour des raisons d'intérêt générale. Pour les premières activités la couverture des coûts devraient être à la charge des usagers ; pour les secondes, une ou plusieurs conventions devraient intervenir entre l'Etat et l'ANA dans lesquelles l'Etat compense financièrement l'ANA de ces obligations.

Il convient de s'interroger en particulier sur le dimensionnement de la structure ainsi que sur ses capacités de gestion. Deux indicateurs interpellent quelque peu et conduisent à une telle interrogation. De 1991 à 2000, la masse salariale a progressé en numéraire avec une croissance moyenne annuelle de 11,1% par an. Par ailleurs, l'ANA a dû supporter au cours des derniers exercices d'importantes provisions pour clients douteux (150 millions FG environ chaque année de 1995 à 1998), en particulier du fait d'impayés de la compagnie nationale AIR GUINEE.

4.6 LES AUTRES ELEMENTS DIAGNOSTICS DU SOUS SECTEUR

4.6.1 La problématique des coûts aéroportuaires et de la compétitivité régionale de l'aéroport de Conakry

La situation monopoliste des activités actuelle de la SOGEAC qui exploite et gère commercialement l'aéroport de Conakry, fait craindre une insuffisance de contraintes sur les coûts et les prix, se traduisant par un défaut de compétitivité de l'aéroport à l'échelle sous régional, limitant toute ambition de développement de sa fréquentation par le développement d'une fonction de rabattement – éclatement et mieux par un développement de « hub » de compagnies.

L'étude sur la « revue du cadre réglementaire pour la participation du secteur privé dans le infrastructures » de décembre 2000, souligne la cherté de l'aéroport par rapport à aux principaux aéroports sous régionaux et son insuffisance de productivité (sureffectif de personnel), mettant en évidence une insuffisance de compétitivité sous régional de la plate-forme aéroportuaire de Conakry. Certaines corrections ont été déjà apportées, mais il demeure qu'un audit périodique des coûts de la SOGEAC, donc de l'opportunité des opérations, doit être réalisé par l'Administration de Tutelle pour veiller à assurer à la plate-forme une compétitivité adéquate. Cette action continue vaut aussi pour les coûts et les opérations de l'ANA.

4.6.2 Les problématiques des conditions de fonctionnement et de la libéralisation du marché des transports aériens

- La problématique des royalties sur droits de trafics et la problématique AIR GUINEE

Les droits de trafics aériens de l'Etat nés des accords aériens internationaux bilatéraux sont délégués par l'Etat à la Compagnie AIR GUINEE. Ces droits sont de nature régalienne ; les royalties qui leur sont attachées et qui sont versées actuellement à AIR GUINEE par les compagnies étrangères devraient donc être reversées par AIR GUINEE au Trésor Public, après prélèvement de sa commission de gestion. Or il n'est pas le cas ; ces royalties utilisées par AIR GUINEE pour couvrir ses charges sont ainsi assimilées à une subvention de l'Etat à une SAPP, et constituent en même temps un manque à gagner pour les Finances Publiques.

Par ailleurs le capital social d'AIR GUINEE qui est ouvert au secteur privé, est toujours en totalité détenu par l'Etat.

Depuis une quinzaine d'années le désengagement de l'Etat de l'entreprise est d'une façon répétée inscrit au programme d'action du sous secteur ; des études ont été à chaque fois réalisées à des fins de privatisation et l'Etat a toujours rencontré des difficultés à trouver un repreneur. Une nouvelle étude vient d'être réalisée, également à des fins de privatisation.

- Les difficultés d'émergence et la fragilité du sous secteur des opérateurs locaux des transports aériens ;

Depuis 1986, 16 sociétés ont obtenu un agrément délivré par l'Administration de l'Aviation Civile, dont 13 depuis 1991. Seules six sont actuellement opérationnelles, dont deux dans le transport à la demande.

Les quatre compagnies qui sont actuellement opérationnelles sont agréées dans la période des quatre dernières années (1997, 1999, 2000 et 2001), avec un âge moyen d'à peine deux ans.

Parmi les autres compagnies agréées, seules la moitié d'entre elles (5 sur 10) ont effectivement opéré. La durée de vie moyenne de ces cinq compagnies qui ont opéré a été de six ans. Toutes ces compagnies auraient arrêté d'opérer pour des raisons de mauvaise gestion, selon l'Administration de l'Aviation Civile. Pour ces compagnies, l'Administration n'a fait que suspendre leur agrément. Pour celles qui n'ont jamais opéré, leur agrément a été annulé.

A priori, ces difficultés seraient liées surtout à l'amateurisme des opérateurs (très peu ou pas professionnel du secteur avant d'aborder l'activité), se traduisant par l'inadéquation des aéronefs utilisés, de conception ancienne et trop gourmands en charges d'opération, en particulier en carburants, l'inadéquation des services assurés en fréquence et en horaires face à la concurrence routière (des dessertes à forte fréquence avec des petits porteurs de 20 places serait plus compétitives que les dessertes actuelles de faible

fréquence avec des avions de 50 places), la détérioration du service offert du fait d'un non respect des programmes et des horaires, etc..

Certaines charges externes telles que le prix du carburant qui ne leur est pas détaxé ou encore les redevances aéroportuaires, seraient aussi des facteurs explicatifs.

Une étude serait nécessaire pour bien connaître les problèmes rencontrés par ce sous secteur, et les raisons de leurs difficultés, et permettre aux autorités de définir la politique dans ce domaine, en définissant mieux, en particulier, les conditions d'agrément de ces opérateurs.

- La problématique de la pratique administrative de l'attribution lignes ou des droits de trafics, et de coordination des horaires des opérateurs par attribution de sillon horaire

Une telle pratique ne se situe pas dans la logique de la libéralisation du secteur et d'un régime d'économie de marché, et ne cultive pas la concurrence sur le marché. D'une part elle assure des situations de rente (certaines compagnies comme AIR GUINEE sous traitent par exemple à une autre compagnie l'exploitation de leurs droits sur une ligne contre rémunération et perçoivent ainsi des recettes sans opérer), et d'autre part elle ne met toutes les compagnies dans les mêmes conditions de concurrence (lignes plus juteuses qu'une autre, horaires plus juteux que d'autres, etc..).

On devrait instaurer un régime de déclaration qui marque bien la libéralisation du sous secteur, la liberté d'entreprise, stimule les initiatives, cultive la concurrence, donne de l'ouverture au développement, et stimule la recherche du moindre coût et moindre prix. Chaque compagnie se choisit librement ses lignes et ses horaires avec obligation de déclarer son programme à l'Administration. Les contraintes ne devraient alors être posées qu'en terme technique suivant les possibilités des aéroports et de la navigation aérienne.

4.6.3 La problématique des insuffisances du cadre législatif et réglementaire du sous secteur, et des conditions de fonctionnement et de libéralisation du marché des transports maritimes

Malgré l'existence d'un Code de l'Aviation Civile, il n'existe pas encore de réglementation précise régissant le sous secteur des activités de transports aériens intérieurs et extérieurs en adéquation avec la politique général de développement qui a opté pour une économie de marché, et avec la politique communautaire sous régionale (CEDEAO) et régionale (CEA).

Le statut de transporteur aérien n'est pas encore clairement défini ; les conditions d'accès à la profession et d'exercice de l'activité, les responsabilités, ne sont pas encore fixées, la libéralisation du marché intérieur n'est pas encore consacrée (l'administration attribue encore des lignes ou des droits, coordonne les horaires des vols, etc..), l'égalité des conditions de concurrence devant la désignation d'instrument national sur les lignes extérieures n'est pas instaurée par l'Administration (une désignation par appel d'offres est recommandée).

La compagnie AIR GUINEE profite encore de privilèges exorbitants de l'Etat induisant des distorsions des conditions de concurrence sur le marché, aux dépens des opérateurs du secteur privé, situation contraire à la volonté de l'Etat de promouvoir le secteur privé.

4.6.4 La problématique de la capacité de gestion du sous secteur

L'administration du sous secteur des transports maritimes a été réformée en 1988 suivant le principe de séparation de l'administration d'opération de l'administration de développement et de régulation.

L'administration d'opération a été organisée et transformée en deux structures autonomes :

- la Société Guinéenne d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry (SOGÉAC) dont l'objet est d'assurer l'exploitation et la gestion de l'aéroport de Conakry. La SOGÉAC est une société mixte à laquelle il est donné en concession cette gestion et exploitation ;
- l'Agence de Navigation Aérienne (ANA), Etablissement Public à caractère technique dont la mission est principalement d'assurer le contrôle et la sécurité de la navigation aérienne et d'assurer la gestion et l'exploitation des aéroports de l'intérieur.
- La Direction Nationale de l'Aviation (DNAC) a charge de l'administration de développement et de régulation du sous secteur.

Outre les problématique déjà citées plus haut quelques autres problématiques sont identifiées dans le domaine de la capacité de gestion du sous secteur :

- vieillissement de l'encadrement de la DNAC et de l'ANA, besoins en recrutement et formation,
 - besoin de séparation de certaines fonctions d'opération de l'Administration de développement et de régulation, pour une plus grande souplesse et une meilleure efficacité de leur exercice ;
 - besoin d'un appui institutionnel de la DNAC pour essentiellement élaborer la réglementation de la profession et des activités de transporteurs aériens en Guinée, et aider à assainir la situation quant au statut et au devenir d'AIR GUINEE.
- Le vieillissement de l'encadrement de la DNAC et de l'ANA, et les besoins en recrutement et formation,

La DNAC comme l'ANA sont confrontées au vieillissement de leurs cadres et conséquemment à un besoin de préparation de renouvellement de leurs ressources humaines. Un rapprochement avec l'Université devrait permettre de sélectionner et de prendre des stagiaires en vue de leur intégration future dans les services de la DNAC et de l'ANA, après une sélection ultime en fin de stage..

Le processus de formation spécifique et de qualification à l'issue du stage probatoire est long et onéreux. Il conviendrait donc , pour assurer la continuité et éviter une régression possible des qualifications de ces deux institutions, de planifier dès maintenant, un programme intégré de formation qui dans certains domaines peut porter sur

plusieurs années avant que les agents soient opérationnels.

- La problématique liée besoin de séparation de certaines fonctions d'opération de l'Administration de développement et de régulation, pour une plus grande souplesse et une meilleure efficacité de leur exercice ;

L'autonomie de gestion et financière accordée aux fonctions de gestion et d'exploitation des équipements et services publics aéronautiques au travers de la SOGEAC et de l'ANA, a permis à ces deux entités de se doter de moyens adéquats pour assurer leur mission. Ce moyens leur ont permis en particulier de disposer de leviers pour motiver leur personnel .

De son côté, l'Administration Centrale de l'Aviation Civile qui est chargée, entre autres :

- du contrôle de ces deux entités para-publics et de l'assistance à la tutelle du ministre sur celles ci,

- et de fonctions opérationnelles telles que le contrôle de la navigabilité des aéronefs⁶⁶,

se retrouve dotée de moyens insuffisants et non motivants pour son personnel pour réaliser ses missions, du fait des insuffisances du budget national.

Les responsables de cette direction sont du coup tentés par un projet d'autonomisation de l'Administration de l'Aviation Civile, par l'idée de création d'une agence autonome, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

A priori, une telle création qui supposerait un démembrement totale de l'Administration de l'Aviation Civile semble difficilement envisageable. Il serait difficile en effet d'envisager de doter certaines fonctions régaliennes comme les fonctions de planification et de régulation du sous secteur, d'un statut autonome, les tenant à l'écart du ministre et de son cabinet. Par contre, il paraît possible d'envisager de doter d'une autonomie de gestion et financière les fonctions opérationnelles qu'assurent encore l'Administration Centrale de l'Aviation Civile, soit parce qu'elles n'ont pas été confiées à l'ANA, soit qu'elles ont été reprises au Bureau de Contrôle Véritas (bureau privé international agréée pour certains contrôles aéronautiques) ; pour cela, ces fonctions pourraient être confiées à l'ANA, laquelle peut devenir l'ANAC envisagée et mentionnée ci-dessus.

Une étude pour éclairer les décideurs sur une telle réforme institutionnelle serait nécessaire.

Dans le même temps, il conviendrait d'engager une étude pour définir un système de motivation du personnel au niveau de l'Administration Centrale de l'Aviation Civile et pour améliorer les dotations en moyen de cette administration. Cette étude devrait s'atteler à cette problématique des administrations centrales en l'étendant aux autres administrations modales. A défaut, la tendance est à la déprime de ces administrations.

- Le besoin d'un appui institutionnel de la DNAC pour essentiellement élaborer la réglementation de la profession et des activités de transporteurs aériens en Guinée, et

⁶⁶ cette fonction était auparavant assurée par Bureau de Contrôle Véritas qui était agréé à cet effet. Elle a été reprise par la DNAC qui assurent directement, par ses techniciens, le contrôle de navigabilité des aéronefs.

aider à assainir la situation quant au statut et au devenir de la compagnie AIR-GUINEE

Il est cité haut plus un manque de clarté du cadre juridique de la profession de transporteur aérien et d'exercice de ses activités, eu égard au régime d'économie de marché adopté par le Gouvernement pour sa stratégie générale de développement socio-économique.

Cette situation se traduit par le besoin d'un appui à la DNAC pour l'étude conceptuelle de ce cadre et l'élaboration des projets de texte correspondant. L'appui devrait porter aussi d'une façon plus large sur l'étude des textes d'application du Code de l'Aviation Civile.

5 LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

5.1 ÉVALUATION DES INSTITUTIONS ET DE LA RÉGLEMENTATION

5.1.1 Diagnostic

5.1.1.1 *Les institutions en charge de l'environnement*

Le texte fondamental portant attribution et organisation des structures de l'État et de l'administration centrale est l'Ordonnance n° 03/PRG/SGG/88 qui définit les principes fondamentaux de création, organisation et de contrôle des services publics. Dans le domaine de l'environnement, le Décret n° 007/PRG/89 du 18 mars 1986 fixe les attributions et l'organisation du **Ministère des Ressources Naturelles, de l'Énergie et de l'Environnement** (MRNEE).

À ce titre, le MRNEE est chargé de concevoir et d'élaborer une politique de l'environnement sur l'ensemble du territoire, ainsi que de contrôler toutes les activités relevant de sa compétence. La politique en matière d'environnement est définie par le Gouvernement sur proposition du Ministre.

Le Gouvernement montre son attachement à la protection et à la mise en valeur de l'environnement, en faisant de l'environnement une des parties intégrantes de la stratégie nationale de développement économique, social et culturel. Un Conseil National avait été créé aux fins d'assister le Ministre dans la préparation d'une politique nationale de l'environnementale, laquelle s'est concrétisée par la rédaction et l'adoption du Code sur la Protection et la Mise en Valeur de l'Environnement.

La Direction Nationale de l'Environnement souffre d'une instabilité structurelle qui l'a fortement handicapé jusqu'à là pour mener un plan d'action à terme ou pour assumer une autorité réelle sur les processus de décision. Depuis 1986, la direction a changé de tutelle au moins 8 fois. Elle ne dispose pas de moyens humains et matériels en cohérence avec la place qui lui est donnée dans le dispositif réglementaire. Toute action de renforcement des capacités de cette structure devra respecter un préalable d'équipement et de programmation de moyens de fonctionnement sur le moyen et long terme.

La Commission Nationale de l'Environnement a actuellement plutôt une vocation consultative qui intègre la dimension horizontale et interministérielle des problèmes environnementaux.

Le Ministère des Transports et des Travaux Publics ne dispose ni d'une structure (cellule, groupe de travail) ni du personnel formé répondant aux exigences de la dimension environnementale de ses missions de maître d'ouvrage alors même que, d'une part, la réglementation lui donne la charge du pilotage des études d'impact environnemental et que, d'autre part, le secteur des transports, sans être le principal secteur facteur d'atteintes à l'environnement, est un producteur important de pollutions et de nuisances environnementales.

5.1.1.2 La réglementation

Le cadre légal et réglementaire guinéen pour la protection de l'environnement se compose de textes qui édictent des règles de portée générale, et de textes dont les règles régissent un domaine spécifique de l'environnement. Les textes juridiques de portée générale sont le Code de l'Environnement et le décret portant codification des études d'impact environnemental. Ils coexistent avec des textes juridiques sectoriels, particulièrement le Code Forestier, le Code de Protection de la Faune Sauvage et Réglementation de la Chasse, la réglementation de la profession d'oiseleur, le Code de l'eau, le Code de la santé, le Code foncier et domanial, le Code minier, le Code pastoral, le Code de l'Elevage et des Produits Animaux, le Code de la pêche, la Loi sur les pesticides. Les principales conventions internationales ratifiées par la Guinée sont également à prendre en compte.

Le Code sur la Protection et la Mise en Valeur de l'Environnement

L'ordonnance n°045/PRG/87 du 28 mai 1987, approuve le code de protection et de mise en valeur de l'environnement. Dans ce texte, le concept élargi d'environnement est défini comme : « l'ensemble des éléments naturels et artificiels, ainsi que les facteurs socio-économiques et culturels qui favorisent le développement du milieu, des organismes vivants et des activités humaines. » Le texte souligne également la nécessité d'un équilibre écologique relativement stable.

Les différents domaines abordés par le Code sont :

la protection et la mise en valeur des milieux récepteurs : le sol, le sous-sol, les eaux continentales, les eaux maritimes et leurs ressources, l'air ;

la protection et la mise en valeur du milieu naturel et de l'environnement humain, les établissements humains, la faune et la flore ;

la lutte contre les nuisances : les déchets, les installations et les établissements classés, les substances chimiques, nocives ou dangereuses, le bruit et les odeurs.

L'Ordonnance n°22/PRG porte modification de certaines peines et sanctions prévues en cas d'infraction.

▪ **Procédures administratives, incitations et dispositions financières**

Procédure d'étude d'impact (cf. Titre 5, Chapitre 1, Article 82) : La réalisation de tout projet d'aménagement, d'ouvrage, d'installation risquant de porter atteinte à l'environnement doit être précédé d'une étude préalable d'impact sur l'environnement qui sera soumise à l'autorité ministérielle compétente.

Plans d'Urgence : Afin de faire face aux situations critiques de pollutions graves pour l'environnement, des Plans d'Urgence doivent être établis par les différentes autorités compétentes. Les exploitants de toute installation pouvant présenter des dangers pour l'environnement sont tenus d'établir un Plan d'Urgence qui devra être agréé par le service central chargé de l'environnement.

Le Fonds de Sauvegarde de l'Environnement : Il doit être créé un Fonds de Sauvegarde de l'Environnement dont les ressources sont constituées par les dotations de l'État, le produit des taxes, redevances, amendes et confiscations, des dons publics ou privés, nationaux ou internationaux. Ces ressources seraient allouées aux opérations entrant dans le cadre de la politique nationale de l'environnement et, en priorité, aux opérations susceptibles de réduire les feux de brousse, de reboiser la forêt et de limiter

l'usage du bois de chauffe.

Régime juridique des infractions : Le régime juridique de la responsabilité identifie les responsables civils (individus ou établissements) quand un dommage corporel ou matériel est causé lors du transport ou de la manipulation des hydrocarbures ou de substances chimiques. Les infractions aux dispositions du code et de ses textes d'application sont constatées par des procès verbaux dressés par des officiers ou agents judiciaires ou administratifs assermentés. Ils ont tout pouvoir de perquisition dans les lieux susceptibles d'abriter des activités pouvant constituer une infraction au CPMVE. Les infractions sont jugées par le tribunal compétent du lieu où est commise l'infraction. Les sanctions (amendes ou peines d'emprisonnement) sont définies relativement aux différentes infractions commises.

▪ **Textes d'application**

Les arrêtés d'application du Code de l'Environnement ne sont que partiellement adoptés. Parmi les décrets non applicables, il est utile de mentionner :

le décret portant sur la préservation du milieu marin contre toutes forme de pollution ;

le décret sur le fonds de sauvegarde, les décrets sur les taxes et redevances ;

le décret sur la protection des sols et du sous-sol ;

le décret sur les substances chimiques et les substances nocives et dangereuses.

Pour les installations classées, la liste fixant la nomenclature technique est stipulée dans l'arrêté conjoint n°93/8993/PRG/SGG. Ni les routes, ni les carrières ne sont mentionnées dans ce texte, mais il est utile de rappeler que la notion d'autorisation pour installation classée intègre la dimension relative à l'étude d'impact sur l'environnement en y ajoutant la notion de risques (plan d'urgence, plan d'hygiène et de sécurité). Il est généralement applicable sur les carrières.

▪ **Conventions internationales**

La Guinée a adhéré aux conventions internationales suivantes :

commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, 1972 ;

zones humides d'importance internationale comme habitat de la sauvagine, convention de Ramsar, 1982 ;

coopération pour la lutte contre la pollution marine, Abidjan, 1981 ;

conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, Bonn, 1979 ;

Protection de la couche d'ozone, Vienne 1985 et Montréal 1987 ;

Protection de la biodiversité biologique, Rio de Janeiro, 1992 ;

Changements climatiques, Rio, 1992 ;

Emploi de la Ceuse dans la peinture, Genève 1921 ;

Pollution de la mer par les hydrocarbures, Londres, 1954 ;

Criquet migrateur africain, Kano, 1963 ;

Ces conventions constituent un cadre de référence auquel la pratique a fréquemment recours. Il n'en serait pas moins utile d'en intégrer le contenu dans le cadre législatif et

réglementaire portant sur l'environnement.

Réglementations environnementales sectorielles

Certains aspects sous-sectoriels de la gestion et de la préservation de l'environnement sont régis par des textes réglementaires sectorielles, tels le Code de la marine marchande ou les décrets relatifs aux contrôles des véhicules de transports terrestres.

La réglementation environnementale des transports maritimes doit porter à la fois sur les opérations réalisées en mer et au niveau des zones portuaires. Le Code de la marine marchande a été promulgué le 12 juin 1995 (loi L/95/23/CTRN). Il définit dans son titre III les dispositions régissant la prévention des pollutions et la responsabilité des pollueurs. Il fait référence explicite aux dispositions de la convention MARPOL. Les mesures de prévention adressent les questions de la pollution par les hydrocarbures, les substances nocives et les eaux usées des navires. Le texte définit également les dispositions relatives à l'immersion en mer de déchets en provenance de navire et aéronefs (chapitre 3). Le Décret n°201/PRG/SGG/89 porte sur la préservation du milieu marin contre toutes les formes de pollution.

Les conditions de préservation du milieu marin au niveau du port de Conakry ne font cependant pas l'objet d'une réglementation spécifique ou d'un ensemble de règles visant à éviter les déversements de produits toxiques (bauxite, alumine, clinker, soude caustique, ciment) à l'occasion des opérations de chargement-déchargement.

La réglementation environnementale des transports terrestres concerne uniquement la définition de la consistance des contrôles techniques de véhicules et des modalités de vérification de l'effectivité et de la qualité de ces contrôles.

Le statut du contrôle technique est défini par les décrets n°091/006/PRG/SGG du 8 janvier 1991 portant réglementation des visites techniques obligatoires des véhicules routiers et n°091/065/PRG/SGG du 16 février 1991 portant réglementation technique des centres de visite technique automobile.

La mise en œuvre effective des contrôles techniques est réalisée par un opérateur agréé dans le cadre d'une convention avec la DNTT.

Les contrôles du respect de la réglementation relative aux contrôles techniques par les usagers est du ressort des services de police et de gendarmerie (Code de la route).

La réglementation environnementale des transports aériens ne fait pas l'objet d'une formalisation au niveau national. Il se réfère en totalité aux conventions internationales dans le cadre de l'OACI.

Etudes d'impact environnementales

Les textes d'application prévus par le Code de l'environnement pour réglementer les EIE ont été élaborés et adoptés.

Les Décrets n°199/PRG/SGG/89 et 200/PRG/SGG/89 portent respectivement sur la codification des études préalables d'impact environnemental et sur les dispositions applicables aux installations risquant de porter atteinte à l'environnement.

Les infrastructures de transports (aérodrome, voie ferrées et routes) sont visées parmi les projets d'aménagement devant faire l'objet d'une étude préalable d'impact

environnemental (cf. Article 1). Par contre, les travaux d'entretien et de grosses réparations des ouvrages correspondants ne doivent pas faire l'objet d'une étude de cette nature (cf. Article 2). L'Article 3 établit que la réalisation de l'étude préalable incombe au Maître d'Ouvrage du projet.

L'Arrêté n°990/MRNE/SGG/90 régleme le contenu, la méthodologie et la procédure des études d'impact. Il détaille les 5 parties constitutives d'une EIE :

- description sommaire du projet (objet, localisation, coût estimatif, échéancier) ;
- analyse de l'état initial du site et de son environnement, éléments remarquables (sites, richesses naturelles, paysages, cadre de vie socio-économique et culturel des populations) ;
- analyse des effets du projet sur l'environnement ;
- argumentaire, du point de vue de l'environnement, sur le choix du projet.

Les travaux de construction de routes neuves revêtues font l'objet, depuis 1995, d'une étude préliminaire d'impact environnemental. Dans ce cas, les termes de référence de l'étude incluent la définition d'une étude préliminaire d'impact environnemental, ils sont préparés par la Direction Nationale des Investissements Routiers, soumis pour approbation au département ministériel chargé de l'environnement, et après validation par le service compétent, sont intégrés au Cahier des Prescriptions Spéciales du Marché.

Cet ensemble de textes constitue une bonne base réglementaire, mais il n'a pas évolué depuis le début des années 90, alors même que des avancées importantes ont marqué la conception et le rôle des études d'impact environnemental. Il n'est pas non plus venu s'adjoindre à cette base un corpus de textes et de documents qui permette de faire évoluer la pratique et de l'adapter au contexte spécifique de la Guinée.

Prise en compte des populations

La consultation du public semble avoir lieu au gré de l'administration et selon l'importance du projet. Aucune expérience en matière d'enquête d'utilité publique n'est actuellement identifiable.

Un élément commun aux textes législatifs guinéens relatifs à la protection de l'environnement est leur tendance à favoriser la responsabilisation des populations eu égard à la gestion de leur propre environnement. Les diverses formes de participation sont encouragées. C'est ainsi que le code de l'environnement prévoit que les " associations oeuvrant dans le domaine de l'environnement " peuvent, à la discrétion de l'administration être reconnues d'utilité publique et bénéficier des avantages propres à ce statut " (article 7). Il invite en outre l'autorité ministérielle chargée de l'environnement à susciter et à faciliter " la création et le fonctionnement d'associations de protection et de mise en valeur de l'environnement, tant au niveau national que local. Elle peut les associer aux actions et manifestations entreprises par son département notamment en matière de formation et d'information des citoyens " (article 14).

La dimension participative du code forestier est également assez marquée. Des dispositions du même ordre figurent dans le code de la protection de la faune sauvage et réglementation de la chasse. Ainsi y est-il précisé "qu'il est du devoir de chacun de contribuer au maintien et au développement du patrimoine faunistique national, et que le pays tout entier se mobilise pour atteindre cet objectif". (article 3 et 6). Il en va de même

pour le code de l'eau.

La sensibilisation à l'environnement, qu'elle prenne la forme de l'éducation de la formation ou de l'information, représente une autre constante des législations environnementales. Le code de l'environnement en confie la responsabilité aux organismes publics et privés d'enseignement, de recherche et d'information, qu'il charge de sensibiliser l'ensemble des citoyens aux problèmes d'environnement, d'une part en intégrant dans leurs activités des programmes permettant d'assurer une meilleure connaissance de l'environnement guinéen ; de l'autre en favorisant la diffusion de programmes d'éducation et de formation aux problèmes d'environnement (article 7).

5.1.1.3 Mise en œuvre de la réglementation

Deux volets sont concernés à ce titre : les effets des études d'impact environnementales et l'effectivité des mesures de prévention des pollutions liées aux sous-secteurs des transports.

L'effet des études d'impact environnementales

Depuis 1994-95, l'Etat a pris des dispositions, sur financement extérieur, pour intégrer dans les projets de construction d'infrastructures de communication des études d'impact environnementale au niveau des avant-projets détaillés. Ces études ont été réalisées par des bureaux d'études internationaux en se référant dans leur consistance plus aux normes méthodologiques reconnues au niveau international qu'à un corpus spécifiquement adapté au contexte national. Cette référence méthodologique, si elle a garanti de fait la qualité des études réalisées, a affaibli la capacité de l'administration à assurer un pilotage conséquent des EIE.

Dans la pratique, il apparaît que les maîtres d'ouvrages se sont autonomisés par rapport au département ministériel chargé de l'environnement. Les termes de référence des EIE peuvent être élaborés en dehors de ce service et leur approbation ne s'affirme pas comme une obligation. De la même manière, l'approbation des EIE, après intervention des bureaux d'études, s'est transformée progressivement en avis, donc a valeur essentiellement consultatif.

L'autre point important de la démarche environnementale dans les projets d'infrastructure est naturellement la prise en compte des mesures d'atténuation et de compensation identifiées par l'EIE dans le dossier d'appel d'offre pour l'entreprise comme pour la mission de contrôle. A ce jour, cette prise en compte est limitée, car cantonnées aux généralités telles que la restauration et le reboisement des carrières, la préservation et la restauration de la végétation des bords de route, etc... Il ne lui est par suite pas donnée une pondération significative pendant les chantiers, la mission de contrôle privilégiant les données techniques aux impératifs environnementaux.

Là-encore, le département ministériel chargé de l'environnement n'est pas associé.

Par ailleurs, la réglementation ne prescrit une étude d'impact environnemental que dans le cas de la préparation des projets de nouvelle réalisation des infrastructures de transport. Or, l'entretien périodique, des routes en terre ou des routes revêtues peut avoir des effets sur le milieu dans la mesure où les travaux peuvent nécessiter des modifications importantes des ouvrages pouvant aller jusqu'à des changements de tracés, construction d'ouvrages hydrauliques, etc., activités qui portent atteinte à l'environnement du fait des quantités de matériaux qu'elles nécessitent (ouverture ou extensions de carrières), ou des modifications du milieu naturel (cas des modifications de

tracés ou constructions d'ouvrages).

Il en va logiquement de même pour l'entretien courant des infrastructures routières ne fait pas l'objet de procédures particulières en matière d'évaluation des impacts sur le milieu. Cette activité, en effet, a des effets limités dans la mesure où l'infrastructure est entretenue dans ses caractéristiques initiales.

La gestion de l'environnement dans les projets d'infrastructure, notamment routières, nécessite une coordination entre plusieurs domaines de l'intervention publique : environnement, agriculture, gestion forestière, préservation et mise en valeur du patrimoine, etc. L'organisation gouvernementale actuelle ne tend pas à faciliter cette coordination puisque chacun des départements fonctionne sur la base de sa logique propre, sans qu'ait été institué ni une structure de coopération interministérielle ni une structure de coordination de la dimension environnementale des projets d'infrastructure qui dispose des moyens statutaires, institutionnels et matériels d'avoir une réelle autorité.

Les actions de contrôle et de suivi sont particulièrement importantes pour la prise en compte des préconisations des études d'impact environnementales, lorsque celles-ci ont été intégrées aux dossiers d'appel d'offres. Dans la situation actuelle, la responsabilité de ce suivi est très largement dévolue à la mission de contrôle des travaux, sans responsabilisation d'un représentant des départements ministériels concernés. La double question de la mobilisation des moyens propres de déplacement et d'indemnisation des périodes sur le terrain des représentants de l'administration et des compétences environnementales des personnels conforte ce retrait des fonctions de suivi et de contrôle.

Le recours fréquent aux facilités logistiques de l'entreprise amenuise par ailleurs la nécessaire rigueur du suivi et, du fait de la faible mobilisation des cadres sur les problématiques environnementales, exclut pratiquement la gestion de l'environnement et les mesures d'atténuation du domaine du contrôle.

Effectivité des mesures de prévention des pollutions

Très globalement, les actions et mesures prescrites par la réglementation sur l'environnement des différents sous-secteurs des transports ne sont soit pas mise en œuvre, soit pas respectées, soit enfin détournées de leur finalité par les pratiques des opérateurs et, plus largement, du public.

Dans le domaine maritime, les moyens de contrôle des actions de nature à porter atteinte à l'environnement sont pratiquement inexistantes. Le principe pollueur-payeur n'est pas mis en œuvre. Les activités portuaires ne prennent pas en considération les risques de pollutions y afférentes.

Dans le domaine du transport terrestre, l'âge du parc et son niveau d'entretien, les deux principaux facteurs de pollution, tout particulièrement en milieu urbain, ne se sont pas améliorés au cours des dernières années. La limitation d'âge à l'importation des véhicules d'occasion fait l'objet d'une réglementation insuffisamment restrictive et d'évidence détournée. Le contrôle technique, réalisé par un opérateur agréé, n'a pas eu d'incidence sur l'état de vétusté de la grande majorité du parc roulant, particulièrement à Conakry (80% du parc). Les contrôles de police n'ont aucun caractère dissuasif, dans la mesure où les sanctions peuvent facilement être évitées par des rétributions directes des agents.

Le domaine aérien est pour l'essentiel marqué par une absence de respect des règles de construction dans la zone d'approche de l'aéroport de Conakry, qui constitue à la

fois un facteur de risque pour le trafic et qui expose une population importante aux nuisances, notamment sonores, des avions.

5.1.2 Recommandations

Pour le secteur transport, l'objectif de la composante environnementale du Plan National est de renforcer la sécurité de transport et la lutte contre la pollution engendrée par le transport, et développer les procédures et les mesures relatives à la protection de l'environnement.

En ce qui concerne le secteur routier, la politique environnementale vise les grands axes suivants :

- la prévention des risques d'impacts négatifs des infrastructures de transport sur l'environnement avec, sur le plan institutionnel, le renforcement de l'administration pour ce qui touche à la commande, au pilotage et au suivi des études d'impact environnemental et la mise en œuvre des mesures d'atténuation ;
- la réglementation sur les normes techniques des carburants et des véhicules à moteur, et sur le plan institutionnel, le renforcement de l'administration pour ce qui touche au contrôle technique des véhicules,
- la lutte contre la surcharge des véhicules et plus généralement la conduite dangereuse et l'amélioration de la sécurité routière.

Pour ce qui est des EIE, la procédure actuelle est suivie dans la préparation des projets relatifs aux différentes infrastructures, il conviendrait d'établir un texte qui pourrait être un arrêté commun des départements ministériels chargés de l'environnement et des travaux publics actualisant le contenu des études préliminaires d'impact environnemental à effectuer dans le cadre des projets de créations d'infrastructures de transports.

5.1.3 Structuration organisationnelle et fonctionnement

5.1.3.1 *Focaliser les compétences environnementales aux niveaux critiques*

▪ **Formation et documentation**

Il est important de relever le niveau de connaissance des problèmes environnementaux soulevés par le secteur des transports tant auprès de l'administration qu'auprès des bureaux d'études nationaux spécialisés ou en cours de spécialisation.

La documentation est actuellement pratiquement inexistante. La réglementation, pourtant limitée par rapport à d'autres pays de la sous-région, ne fait pas l'objet d'une diffusion. Elle est même difficilement disponible au sein de l'administration. Il est important d'archiver les textes réglementaires ainsi que les études d'impact environnemental réalisées en Guinée. Ce fonds documentaire doit être tenu à la disposition des responsables administratifs, des professionnels et du public.

La formation doit faire l'objet d'une démarche par étape. En fonction du niveau actuel de maîtrise des problèmes environnementaux, il ne semble guère évitable de passer par des formations générales, principalement sous forme de séminaires organisés à Conakry. Des stages, en nombre restreint, ciblés sur des organismes opérationnels, peuvent venir compléter cette formation générale pour les principaux responsables

et les personnels chargés directement du suivi et du contrôle des mesures d'atténuation.

Ces formations théoriques et pratiques seront complétées par des formations sur le tas, en utilisant les projets en cours et à venir comme des terrains de confirmation des bases acquises par ailleurs.

Les thèmes du plan de formation à élaborer et à mettre en œuvre sont les suivants :

- impacts et mesures réductrices associées au lieu (agglomérations, zones protégées, ...);
- impacts et mesures réductrices associées à la conception du projet (tracé, ouvrages d'assainissement et de franchissement,...);
- impacts et mesures réductrices associées à l'exécution du projet (emplacement, restauration des emprunts,...);
- impacts et mesures réductrices associés au fonctionnement du projet, comprenant la sécurité et la prévention des accidents, ainsi que les impacts indirects;
- indemnités et compensations;
- participation des population et dimensions genre et développement.

▪ Agence centrale de l'environnement

La création d'une agence centrale chargée de l'environnement est une des voies à considérer pour mettre fin aux changements périodique de tutelle et pour renforcer concomitamment les moyens et l'autorité de la démarche environnementale.

▪ Cellule environnementale au MTP

Une cellule environnementale est à créer au sein du MTP, afin de garantir la prise en compte des aspects environnementaux dans les travaux réalisés par le Ministère.

5.1.3.2 Garantir l'application effective des mesures d'atténuation

Il est nécessaire que les responsabilités des actions de contrôle et de suivi soient assignées clairement. Il faut pour cela qu'une personne de chaque ministère concerné soit affectée au suivi des mesures d'atténuation des impacts environnementaux des projets d'infrastructure de transport. Ces personnes doivent être chargées de travailler avec la mission de contrôle pour assurer et enregistrer par écrit que les mesures de réduction et de protection ont été réalisées, et de se coordonner avec les services compétents pour que les populations soient réellement associées.

5.1.3.3 Instaurer un dialogue constructif entre départements ministériels

Il est souhaitable de définir les modalités de réunion d'un comité de gestion et de suivi de l'environnement. Ce comité pourrait être composé des coordinateurs pour l'environnement ci-dessus désignés, et se réunir une à deux fois par an pour examiner la progression des projets, relever les effets imprévus et identifier plus avant les améliorations à apporter aux mesures d'atténuation.

5.1.4 Amélioration de la réglementation et de sa mise en œuvre

La Guinée a fixé un cadre à la prise en compte de l'environnement dans ses politiques sectorielles relativement tôt. Les évolutions récentes doivent être intégrées au cadre réglementaire actuel, par exemple sur la base d'un nouveau décret fixant les règles et procédures de mise en compatibilité des projets d'infrastructures avec l'environnement.

5.1.4.1 Actualiser la réglementation

Le texte réglementaire à prendre, au niveau de force législative d'un décret, pourrait fixer les règles et procédures à suivre en vue de la mise en compatibilité des investissements avec l'environnement, et préciser la nature, les attributions respectives et le degré d'autorité des institutions ou organismes habilités à cet effet.

En ce qui concerne les travaux routiers, devraient être soumis à une Etude d'Impact Environnemental :

- 1) toutes implantations ou modifications d'aménagements, ouvrages et travaux situés dans les zones sensibles, à définir par arrêté ;
- 2) les aménagements, ouvrages et travaux susceptibles, de par leur nature technique, leur ampleur et la sensibilité du milieu d'implantation, d'avoir des conséquences dommageables sur l'environnement. Parmi ces activités :

tout projet de construction et d'aménagement de route, revêtue ou non,

tout projet d'excavation et remblayage supérieur à un volume déterminé,

tout prélèvement d'eau (eau de surface ou souterraine) supérieur à un volume déterminé.

La désignation des zones sensibles pourrait comporter, par exemple :

- Les mangroves,
- Les îlots,
- Les forêts tropicales,
- Les zones sujettes à l'érosion,
- Les zones arides ou semi-arides sujettes à désertifications,
- Les zones marécageuses,
- Les zones de conservation naturelles,
- Les périmètres de protection des eaux potables, minérales ou souterraines,
- Les sites paléontologiques, archéologiques, historiques ainsi que leur périmètre de protection.

5.1.4.2 Compléter la réglementation par des directives pratiques

Ces directives doivent porter sur le contenu attendu au niveau international des EIE. Elles doivent utiliser les références les plus communément admises. En termes de

consistance des EIE dans le domaine routier, il est utile de rappeler qu'elles doivent aborder successivement les points ci-après :

- 1. INTRODUCTION**
 - 1.1. Nature du projet
 - 1.2. Objectif de l'étude
 - 1.3. Zone d'influence
 - 1.4. Choix des paramètres à étudier
 - 1.5. Démarche de l'étude
 - 1.6. Outils d'analyse

- 2. Cadre législatif et réglementaire**
 - 2.1. Introduction
 - 2.2. Textes environnementaux
 - 2.3. Textes sectoriels

- 3. Présentation du projet**
 - 3.1. Les raisons du choix du projet
 - 3.2. Description sommaire du projet
 - 3.2.1. Caractéristiques géométriques
 - 3.2.2. Structure de chaussée
 - 3.2.3. Tenue des talus
 - 3.2.4. Assainissement
 - 3.2.5. Ouvrages d'art
 - 3.2.6. Gisement de matériaux
 - 3.2.7. Déroulement des travaux

- 4. Analyse de l'état initial de l'environnement**
 - 4.1. Généralités
 - 4.2. Milieu physique
 - 4.2.1. Géologie et sols
 - 4.2.2. Climat
 - 4.2.3. Hydrologie
 - 4.2.4. Hydrogéologie
 - 4.3. Milieu naturel
 - 4.3.1. Végétation
 - 4.3.2. Faune
 - 4.3.3. Sites prioritaires de conservation
 - 4.4. milieu socio-économique
 - 4.4.1. Démographie
 - 4.4.2. Activités économiques
 - 4.4.3. Santé publique
 - 4.4.4. Utilisation des terres, trame foncière
 - 4.5. Paysage et patrimoine
 - 4.6. Contraintes environnementales
 - 4.7. Plan environnement du pays
 - 4.8. Plan stratégique de conservation de la nature
 - 4.9. Impacts environnementaux dans les projets similaires

- 5. Analyse des impacts du projet**
 - 5.1. Principes de l'analyse
 - 5.2. Impacts du projet en période de travaux
 - 5.2.1. Sur les sols
 - 5.2.2. Sur les écoulements et la qualité des eaux
 - 5.2.3. Sur le milieu naturel terrestre
 - 5.2.4. Sur le milieu naturel aquatique
 - 5.2.5. Sur le paysage et le patrimoine
 - 5.2.6. Sur les populations
 - 5.3. Impacts liés à la réalisation et à l'exploitation du projet
 - 5.3.1. Sur les sols

- 5.3.2. Sur l'eau
- 5.3.3. Sur le milieu naturel
- 5.3.4. Sur les biens et le patrimoine culturel
- 5.3.5. Sur les populations et l'économie locale
- 5.3.6. Sur les commodités de voisinage
- 5.3.7. Sur la sécurité

6. Mesures réductrices et d'intégration environnementale du projet

- 6.1. Introduction
- 6.2. Mesures relatives à la période de travaux
 - 6.2.1. Encadrement de la phase travaux
 - 6.2.2. Mesures à caractère réglementaire
 - 6.2.3. Mesures réductrices complémentaires
 - 6.2.4. Consignes relatives à l'exploitation de carrières et fosses d'emprunt
- 6.3. Mesures relatives à la réalisation et à l'exploitation du projet
 - 6.3.1. Protection des sols contre l'érosion
 - 6.3.3. Protection des milieux naturels
 - 6.3.4. Compensation des expropriations
 - 6.3.5. Compensation des pertes pour l'agriculture
 - 6.3.6. Dispositions paysagères
 - 6.3.7. Restauration et amélioration de l'interface route / bâti
 - 6.3.8. Dispositifs de sécurité
 - 6.3.9. Récapitulatif et coût des mesures préconisées

Leur déclinaison pratique doit mettre à la disposition des responsables administratifs comme des bureaux nationaux en voie de spécialisation une documentation actualisée et une compilation des EIE réalisées pour des projets d'infrastructures en Guinée. L'Association nationale relative aux EIE récemment constituée peut servir de point d'appui initial.

Ces directives pourraient comporter 3 parties :

- caractéristiques, exigences et objectifs visés par une EIE, ainsi que la démarche globale de son élaboration ;
- contenu et structure d'une EIE ;
- présentation de l'EIE à l'Administration chargée de l'environnement et exigences relatives à la production du rapport d'EIE (informations présentées sous forme de tableaux synthétiques, mention des sources, etc.).

Lors de la réalisation de l'EIE, les directives pourraient recommander d'initier un processus de communication, de manière à ce que les opinions des parties intéressées puissent réellement influencer tant sur la conception et le choix du projet que sur la préparation de l'EIE. Néanmoins, cette étape ne serait pas obligatoire, l'initiative et les moyens restant sous la responsabilité directe du maître d'ouvrage.

Les directives pourraient donner en annexe la liste des indicateurs de contrôle des composantes du milieu biophysique et naturel.

5.1.4.3 Définir les exigences de prise en compte des mesures d'atténuation dans les dossiers d'appel d'offres

Les résultats de l'étude d'impact environnemental doivent être spécifiés dans les dossiers d'appel d'offres tant de l'entreprise que de la mission de contrôle. Il faut

absolument éviter que la question soit traitée sur un mode général en se reportant à quelques impératifs maintenant commun.

Les éléments correspondant sont à faire figurer, selon leur nature, soit dans le CCAG, soit dans le CCPT. Ils sont joints en annexe 2⁶⁷ :

5.2 SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES

Par rapport aux préoccupations générales qui tiennent à la prise en considération des impacts environnementaux dans la préparation des projets de création des infrastructures de transports, il convient, dans le cadre d'un Plan National de Transports, d'attirer l'attention sur les différences de sensibilité de l'environnement selon les zones du pays. Cette sensibilité est définie par des facteurs naturels (pluviométrie, nature des sols,...) et humains (types d'implantation humaine, initiatives de protection, valeur productive des terroirs,...).

La définition de ces sensibilités, puis leur prise en compte dans la démarche de planification des investissements, particulièrement des investissements routiers, permettra d'orienter les choix, dans le cadre d'une analyse multicritère en matière de localisation des tracés ou des implantations en fonction du critère de la sensibilité de la région naturelle desservie par l'infrastructure. Elle permettra également de définir le niveau d'attention requis pour chacun des projets envisagés et, par là même, les volumes financiers à mobiliser pour l'étude d'impact environnementale.

Un élément de tout premier ordre à prendre en compte est que, dans son ensemble, l'environnement guinéen présente un équilibre très précaire. Les activités humaines, que les infrastructures de transports développent, tendent à précipiter la dégradation des écosystèmes par les atteintes négatives :

- sur les ressources naturelles et les milieux récepteurs (couverture végétale, perturbation des régimes hydrologiques, érosion des sols, disparition des espèces,...) ;
- sur le cadre urbain.

Dans le même temps, la Guinée bénéficie encore d'un patrimoine écologique reconnu au niveau mondial, tout particulièrement dans ses parties forestières (forêt primaire, biodiversité), mais qui joue également un rôle fondamentale pour le régime hydrographique de la sous-région (Fouta).

5.2.1 Sensibilités écologiques

Les facteurs de sensibilité écologique de la Guinée concernées par la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport sont liés à la flore et à la faune. La gestion du patrimoine écologique du pays est largement lié à la protection des espaces forestiers. A ce titre, il y a lieu de prendre en considération non seulement les forêts classées et les aires protégées, mais aussi les formations forestières remarquables.

Les différentes formation forestières régressent sous les effets conjugués de l'agriculture traditionnelle itinérante sur brûlis, de l'exploitation des ressources (bois, surpâturage). Le domaine classé, tout en étant concerné par ces dégradations, bénéficie de fait d'une certaine protection.

⁶⁷ cf. Union européenne, 1998, Proposition de clauses-types environnementales à intégrer aux travaux routiers.

La plus grande partie de ces forêts ont un rôle de protection des bassins fluviaux. Cette vocation est liée à leur localisation dans des massifs montagneux, ainsi qu'à la nature accidentée de ces reliefs.

La Guinée compte 156 forêts classées, dont 29 de plus de 10 000 ha (et parmi celles-ci, 5 de plus de 50 000 ha). Les principales sont Ziama (112 300 ha), la Kouya (67400 ha), la N'dama, Diécké et Mafou.

Les aires protégées sont relativement récentes et constituent une mosaïque encore relativement hétérogène, tant sur le plan de leur statut que de l'état d'avancement de leur mise en place, ou des moyens dévolus à leur gestion. (Code de l'environnement, code de protection de la faune sauvage et réglementation de la chasse).

Les aires protégées comprennent :

les monts Nimba : d'une superficie de 19 600 ha, c'est une réserve intégrale créée en 1943, et érigée en réserve de la biosphère en 1990 (inscrit au patrimoine mondial en 1985). Elle est gérée par un centre de gestion de l'environnement ;

la forêt classée de Badiar : réserve de faune créée en 1985. Un plan d'aménagement a été réalisé sur financement de l'UE dans le cadre d'un ensemble transfrontalier (Sénégal) ;

Le parc National du Haut Niger (Mafou) est issu des forêts classées de la Mafou et de l'Amana. Il a été créé en 1997. La forêt proche de la Kuya pourrait y être rattachée. Le parc couvre actuellement 55 400 ha.

En-deçà des réserves, les périmètres de reboisement et les réserves constituent un niveau de protection moins contraignant, mais qu'il y a lieu de prendre en compte :

- réserve sylvo-pastorale de Kéoulindougou-Kabako, dans le cercle de Beyla
- parc de Dinguiraye
- parc de Kankan
- parc de Boké
- parc de Koumbia

Des sanctuaires de faunes sont identifiés sur la façade maritime du pays (îlots Cabri, île Blanche et Corail, îles de Tristao).

La protection de petits massifs forestiers est par ailleurs confiée à la gestion villageoise dans le Haut Niger et le Fouta.

Le reboisement à grande échelle fait l'objet d'une réflexion dans le cadre du Programme Forestier National de Guinée. Il n'a pas donné lieu à l'heure actuelle à d'importantes réalisations, mais doit être pris en compte dans l'avenir (63 000 ha prévus).

La pratique de la chasse constitue une menace pour le patrimoine faunistique et pour l'avifaune. Le droit de chasser est reconnu à tous les citoyens, dans la mesure où la chasse est une activité traditionnelle et immémoriale. La chasse de subsistance est cependant avantagée par rapport aux autres formes d'activités cynégétiques, en ce qu'elle permet aux villageois, à l'intérieur de leur terroir, de satisfaire leurs besoins alimentaires et thérapeutiques. Enfin, les chasseurs ont la possibilité de s'associer en groupes ou clubs cynégétiques. Il n'existe pas de données précises, mais il y a des présomptions fortes d'une menace sur certaines espèces, en particulier la faune mammalienne et des espèces en voie de disparition, surtout en Guinée forestière.

La carte de synthèse des sensibilités environnementales s'est limitée i) au recensement des forêts classées et des aires protégées existantes ou en projet (projet AGIR) et ii) à l'indication des formations forestières remarquables et des zones de mangrove.

5.2.2 Sensibilités socio-environnementales

Les infrastructures routières doivent prendre en compte leur impact sur les activités humaines, tout particulièrement par rapport aux usages productifs du sol. A cet égard, une large part de l'activité agricole est assumée en Guinée par l'exploitation des bas-fonds.

L'atténuation de l'incidence des chantiers sur ces zones doit être considérée à une échelle locale. Tout les zones concernées ne peuvent être figurée sur une carte à l'échelle du pays. Seule les principales ont été représentées sur la cartes synthétiques des sensibilités environnementales. Elles sont concentrées dans le Nord-Est du pays.

5.2.3 Sensibilités régionales

Outre ces diverses sensibilités ponctuelles, des grands ensembles régionaux doivent être pris en compte dans les études d'impact environnemental. Ils sont définis par des caractéristiques à la base climatiques. Leur analyse peut dès lors utiliser ces ensembles régionaux bien identifiés que sont la Guinée maritime, la Moyenne Guinée, la Haute Guinée et la Guinée forestière.

5.2.3.1 *Guinée Maritime*

C'est une région caractérisée par sa façade côtière largement couverte de mangroves et un hinterland humide et planté de forêts déjà entamées par le développement des cultures et de larges saignées dues à l'exploitation minière. Les mangroves, les forêts, les terres à fortes potentialités agricoles, l'eau sont autant de composants naturels sensibles de la région. La protection de ces mangroves, forêts et terres riches, et la préservation de la qualité des eaux, s'imposent en première priorité en matière de préservation de la qualité de l'environnement naturelle.

La population de la région représente plus du tiers de la population totale sur 20% de la superficie. Cette concentration humaine, avec l'agglomération de Conakry, est une importante source d'impacts négatifs qui résultent :

de la concentration humaine avec son cortège d'agressions dues aux déchets urbains et aux besoins continus d'extension peu ordonnée des activités économiques

de la concentration actuelle des infrastructures de transports dans une zone limitée (voies routières, aéroport, port et appontements, voies ferrées) et des besoins croissants en infrastructures pour faire face à la demande croissante liée aux populations et aux activités économiques

Les besoins croissants d'infrastructures de transport devront intégrer des études préalables d'impact environnemental pour intégrer la dimension environnementale de façon prioritaire dans les choix à opérer. Ce devrait être en particulier le cas de l'Étude de Planification du Développement Urbain préconisée pour le développement des transports dans l'agglomération de Conakry.

5.2.3.2 *Moyenne Guinée*

La sensibilité écologique de cette région est principalement liée au relief accidenté d'une grande partie de son territoire associé à une tendance à l'érosion et à l'appauvrissement conséquent des terres agricoles, à la forte densité de son réseau hydrographique associé à la présence de nombreuses sources de principaux fleuves de la sous région, et à la faiblesse de son couvert forestier. La protection des terres contre l'érosion associée à la préservation du couvert végétal, forestier en particulier, la protection du réseau hydrographique, la préservation de la qualité des eaux, devraient être les dominantes d'une préoccupation environnementaliste .

Compte tenu de son importance écologique régionale, le massif du Fouta Djallon fait l'objet d'un programme régional de restauration et d'aménagement intégré. La reconstitution progressive des écosystèmes est en cours avec une adhésion complète des populations.

L'étude préalable des impacts des infrastructures routières devra examiner avec attention les conséquences des infrastructures nouvelles sur la reconstitution des écosystèmes et en particulier de la végétation et des réseaux hydrologiques, particulièrement menacés.

5.2.3.4 *Haute Guinée*

La Haute Guinée est la zone soudano-guinéenne. Elle est caractérisée par deux environnements contrastés

des zones de forte activité agricole, où la forêt a complètement disparu, engendrant de graves problèmes d'érosion des sols et d'ensablement des lits de fleuves,

et des zones peu peuplées parce que peu accessibles ou encore soumises à l'onchocercose ; ces zones situées dans le sud, encore très boisées assurent la transition forêt-savane ; la colonisation agricole qui suit l'éradication progressive de l'onchocercose menace les massifs boisés de ces zones.

La réalisation de nouvelles infrastructures de transport, en particulier routières, devrait être envisagée avec beaucoup de précautions du fait de la fragilité des zones déjà dégradées à l'issue de la déforestation, alors que dans les zones encore vierges de toute occupation humaine, la construction de nouvelles infrastructures devrait être soigneusement étudiée, compte tenu de la protection nécessaire de la faune encore naturellement protégée.

5.2.3.5 *Guinée Forestière*

La Guinée Forestière, très arrosée, est une région riche et très diversifiée biologiquement. Les nombreuses activités économiques ont tendance à accroître une exploitation qui peut ne pas être sans conséquences sur le milieu naturel.

Les études préalables d'impact environnemental des projets d'infrastructures devront porter une grande attention à limiter ces risques et à les neutraliser. Les réserves naturelles (ou zones classées) de la région devraient en particulier faire l'objet d'une attention particulière.

Ceci devra être particulièrement le cas des ressources forestières qui sont les premières menacées du fait de l'ouverture de nouvelles routes qui ouvrent de nouveaux

domaines à l'exploitation. Dans ce dernier cas, des contrôles de l'exploitation forestière devront être mis en œuvre pour maintenir l'exploitation dans les strictes limites autorisées.

À différents titres, les grandes régions de Guinée présentent toutes des risques importants du fait de la construction des infrastructures de transport. L'application des textes en matière de réalisation des études préalables d'impacts environnemental devra se poursuivre, et avec elle la prise en considération des coûts d'atténuation de ces effets dans le cadre d'analyses multicritère président à la décision finale de réalisation des infrastructures. Ces logiques propres au grands ensembles régionaux sont repris sur la carte de synthèse en utilisant les courbes de pluviométrie annuelle moyenne.

5.2.4 Conclusion

L'ensemble de ces facteurs a été représenté de manière synthétique dans une carte des sensibilités environnementales, jointe page suivante⁶⁸.

⁶⁸ les principales sources cartographiques utilisées sont l'Atlas économique de la République de Guinée (Ministère du commerce et de l'industrie – GTZ) et le SIG de la Direction des Eaux et Forêts. Ces données ont été complétées et enrichies par une série d'entretien avec les responsables sectoriels concernés.

PARTIE II
ACTUALISATION DE LA
POLITIQUE SECTORIELLE
ET PLAN D'ACTION

6 LE CADRE D'INSCRIPTION DE L'ACTUALISATION DE LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR

6.1 LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE GENERALE DE DEVELOPPEMENT

Les orientations de la politique générale de développement sont connues deux étapes dans leur élaboration :

- les orientations à long terme, à l'horizon 2010, arrêtées lors de l'élaboration et de l'adoption, en 1996, du document guide « Guinée, Vision 2010 » ;
- les orientations à moyen terme et long terme arrêtées plus récemment lors de l'élaboration d'un nouveau document cadre, le « Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté » (le DSRP).

6.1.1 Les principales orientations du document guide « Guinée, Vision 2010 »

L'objectif ultime visé en 1996 est l'amélioration des conditions de vie des populations. Les principaux objectifs stratégiques poursuivis peuvent se résumer ainsi :

- à court terme : stabilisation économique, rétablissement des grands équilibres, restauration de la confiance des partenaires au développement,
- à moyen terme (horizon 2002): encouragement de l'investissement pour relancer la croissance, par l'amélioration de l'efficacité de l'Etat (en repensant son rôle), la promotion effective du secteur privé, et le renforcement des capacités humaines et institutionnelles ;
- à long terme (horizon 2010): développement économique et social équilibré fondé sur la mise en valeur judicieuse des potentialités du pays.

On peut réaliser que l'action publique actuelle se situe encore au niveau de la réalisation des objectifs fixés pour le court et le moyen terme, tout en ayant engagé, au travers de l'élaboration du Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté, la poursuite des objectifs à moyen-long terme.

6.1.2 Les principales orientations du document cadre de stratégie de réduction de la pauvreté

Les orientations de la politique générale de développement socio-économique du Gouvernement se fixe comme objectif ultime la réduction de la pauvreté des populations et l'amélioration de leurs conditions de vie.

6.1.2.1 Quelques caractéristiques du profil de la pauvreté en Guinée

On rappellera ci-après quelques éléments du profil de la pauvreté en Guinée, tirés du Document sur la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP).

« La pauvreté couvre plusieurs de la vie ; certaines sont d'ordre quantitatif (niveau de revenu par exemple), d'autres essentiellement d'ordre qualitatif (accès aux services de base – santé, éducation, etc.). »
« La pauvreté en Guinée est un phénomène multidimensionnel qui se répartit de façon inégale parmi les groupes socio-économiques et entre les différentes régions du pays. »

La carte ci-après, présente le niveau de pauvreté dans les différentes préfectures du pays (source : DSRP). Elle a été établie sur la base d'un indice synthétique qui prend en compte quinze variables socio-économiques⁶⁹.

Cette carte montre que les préfectures au Nord-Ouest et Nord-Est du pays (Haute Guinée et Moyenne Guinée) sont plus pauvres que celles de la côte atlantique et du sud du pays.

« Cette bande de pauvreté est de manière générale caractérisée par un faible taux d'urbanisation, un déficit d'infrastructures et d'équipements de production et de communication, une plus faible concentration de services de santé, d'enseignement et d'agriculture » .

Par ailleurs *« l'incidence de pauvreté est deux fois plus élevée en milieu rural qu'en milieu urbain »* à l'intérieur du pays. Et celle-ci est 7,8 fois plus élevée à l'intérieur du pays qu'à Conakry (DSRP).

Selon les catégories socio-professionnelles, les agriculteurs sont les plus démunis alors que les salariés et les informels du commerce sont moins touchés par la pauvreté. *« Au total, les agriculteurs représentent 61% de la population mais plus de 80% des pauvres »*. L'enseignement de ce constat montre l'importance qu'il faut attacher au développement de l'agriculture et du milieu rural en général dans toute démarche pour la réduction de la pauvreté.

Enfin, selon le genre, *« la pauvreté est nettement plus marquée chez la femme »*.

6.1.2.2 La Stratégie de Réduction de la Pauvreté

Pour toute action du Gouvernement, la priorité est désormais accordée à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie des populations à l'horizon 2010. A cette date le Gouvernement espère ramener le taux de pauvreté à 30% contre 40,3% en 1995.

⁶⁹ Nombre de points d'eau par 100 km², pourcentage de pistes réhabilitées ou construites, pourcentage de routes viables, taux d'électrification, nombre de postes téléphoniques privés, surface de bas-fonds aménagés, surface de plaines aménagées, surface totale cultivée par actif, proportion d'exploitants encadrés par un projet, nombre d'habitants pour un centre de santé, nombre d'habitants pour un médecin ou une infirmière, taux brute de scolarité, nombre d'habitants par fonctionnaire, montant des salaires et pensions versés par personne, montant des investissements prévus par les CRD (Communautés Rurales de Développement)

es objectifs et stratégies de réduction de la pauvreté

Les objectifs stratégiques sont principalement :

- l'accélération de la croissance,
- l'amélioration des opportunités d'accès au revenu pour les pauvres, à travers en particulier un développement soutenu et durable du secteur rural,
 - une mobilisation plus substantielle des ressources pour le développement des infrastructures et des services sociaux de base,
- l'amélioration de la gouvernance,
- la lutte contre le SIDA,
- et l'intégration des préoccupations des femmes dans toutes les politiques et stratégies de développement.

Les orientations de la stratégie de réduction de la pauvreté s'articulent autour de trois axes principaux :

- l'accélération de la croissance économique et les opportunités de revenus pour les pauvres
 - le développement et l'accès équitable aux services de base,
 - l'amélioration de la gouvernance et le renforcement des capacités institutionnelles et humaines.

Ces orientations stratégiques portent principalement sur :

- la stabilisation macro-économique et l'accélération de la croissance ;
- l'appui aux principaux secteurs porteurs de croissance (secteur rural, secteur minier, commerce) ;
- le développement des infrastructures de base (des secteurs de l'énergie et des transports en particulier) ;
- la formation et la promotion de l'initiative et de l'entreprise ;
- la recherche des meilleures conditions de participation des femmes, notamment les plus pauvres dans le processus de développement ;
- le développement des services de base, et le développement de leur accès aux populations ;
- l'amélioration de la gouvernance.

Le tableau ci-dessous rapporte quelques objectifs chiffrés du Cadre de Réduction de la Pauvreté :

	Situation actuelle		Objets	
	Date	valeur	Date	valeur
Réduction de la pauvreté > % de pauvres	1995	40,3%	2010	30%
Croissance économique > Croissance PIB	1999	3,2% par an	2010	10 % par an
> Croissance PIB/hab	1995-1999	1,6% par an	2010	3,6% par an
> Taux d'investissement	1995-1999	18,5% du PIB	2010	25% du PIB
Stabilité macro-économique > Taux d'inflation	1999	4% par an	2000 à 2010	4% par an
Transports > Densité routière	1997	2,7 km / 100 km ²	2007	6 km / 100km ²
> % du réseau en bon état	1997	25%	2007	40%

A l'évidence la mise en œuvre de cette stratégie, tout comme la satisfaction des objectifs de l'aide communautaire, passent par le développement d'un système de transport consistant et performant, et plus particulièrement par une bonne couverture du pays par un réseau routier structurant de bon niveau de service.

Le profil de la pauvreté en Guinée fait état d'une pauvreté nettement accentuée dans les préfectures du Nord-Ouest et Nord-Est du pays mettant en relief une corrélation nette entre l'enclavement et la pauvreté ; ces zones sont en effet actuellement quasiment les seules à être mal desservies par le réseau national remis à niveau, et à être mal drainées par des réseaux de pistes.

6.2 LES CONTRAINTES MACRO-ECONOMIQUES ET BUDGETAIRES

Au cours de la précédente décennie, la part allouée au secteur des transports dans le budget d'investissements publics (ou dans les Programmes d'Investissements Publics – PIP-) a connu deux périodes :

- sur la première moitié de la période, de 1991 à 1995, reflétant la première priorité accordée par le Gouvernement de la Seconde République à la réhabilitation des infrastructures de base du pays, elle s'est située suivant l'année entre 21,3% et 27,2%. Le budget d'investissement annuel du secteur se situait suivant l'année entre 59 et 90 milliards FG, soit entre 64 et 98 millions US\$/an au taux de change moyen de la période. La moyenne annuelle sur la période a été de 76,5 milliards FG soit 83,4 millions US\$ /an
- Sur la seconde moitié de la période, de 1996 à 2000, elle est restée suivant l'année, entre 10,1% et 14,2%. Le budget d'investissement annuel du secteur se situait entre 35 et 55 milliards FG, soit entre 27 et 42 millions US\$/an au taux de change moyen de la période. La moyenne annuelle sur la période a été de 42,6 milliards

FG soit 32,6 millions US\$/an.

La part du sous secteur routier a été toujours prépondérante dans le budget d'investissement alloué au secteur des transports. En dehors de la première année de la période (1991), au cours de laquelle le deuxième projet portuaire a donné un peu de poids au reste du secteur, et pendant laquelle le sous secteur routier n'a atteint que 82,6% du budget, la part de ce dernier s'est toujours située au dessus de 92%, oscillant entre 92,4% et 99,2%. La part du reste du secteur des transports est restée donc relativement faible ; entre 1992 et 2000 elle a oscillé entre 1% et 7,5% ; elle a été de 17,4% en 1991 (poids du deuxième projet portuaire). Il faut cependant noter que les réhabilitations des infrastructures aéroportuaires et portuaires sont intervenues dans leur très grande part avant 1992. Par ailleurs, les équipements portuaires et aéroportuaires relevant désormais d'entités autonome, les investissements portuaires et aéroportuaires d'envergures modestes sont généralement pris directement en charge par ces entités sans l'intermédiation de l'Etat.

La part des financements extérieurs dans les ressources des budgets d'investissements du secteur des transports a oscillé, suivant l'année, sur la période 1990-2000, entre 81,4 et 87,2% , avec une moyenne sur la période d'un près de 84%. La part financé directement sur le Budget National de Développement (BND) a été en moyenne sur la période de 16%.

Le taux de réalisation de la partie BND des budgets annuels d'investissements du secteur a été en moyenne au cours de la période de près de 71% . Concernant le taux de réalisation de la partie FINEX des budgets annuels d'investissement du secteur, celui ci est estimé à peu près du même ordre ; le taux serait même moindre pour les investissements routiers.

De 1988 à 2010, le cumul des financements extérieurs effectivement consommées en investissement dans le secteur des transports est de 414,2 millions US\$ soit une moyenne de 31,9 millions US\$/an. La répartition par sous secteur est la suivante :

- Route : 322,9 millions US\$ (78,0% du montant total)
- Port de Conakry : 66,8 millions US\$ (16,1%)
- Aviation Civile : 17,4 millions US\$ (4,2%)
- Chemin de fer : 1,4 millions US\$ (0,3%)
- Institutions⁷⁰ : 5,7 millions US\$ (1,4%)

Sur la période, les investissements routiers ont en moyenne consommés 24,8 millions US\$ par an sur financements extérieurs.

Les projection macro-économiques misent pour les dix prochaines années à porter dès le début à 21,2% la part du secteur des transports dans les budgets d'investissements publics annuels et à le maintenir à ce niveau sur toute la période. La moyenne annuelle sur la période du montant de cette allocation annuelle est ainsi évaluée à près de 55 millions US\$ aux conditions de 2001.

Aux mêmes conditions économique de 2001, la moyenne annuelle des montants effectivement réalisés est d'environ 50 millions US\$ dont 42 sur financement extérieur.

⁷⁰ réformes institutionnelles, études de planification, formation , assistance technique, etc..

Avec une amélioration de la capacité de gestion de la mise en œuvre des programmes et des projets de transports (dont ceux des routes en particulier) de l'Administration, le montant annuel moyen de 55 millions US\$ semble à priori réalisable. La part des investissements routiers couvre 90% de ce montant soit environ 990 milliards FG2001 pour les dix prochaines années.

7 ACTUALISATION DE LA POLITIQUE SECTORIELLE DES TRANSPORTS

7.1 LES PRINCIPES GENERAUX ENCADRANT L'ACTUALISATION

L'objectif ultime de la politique de développement du secteur des transports est de contribuer à la réalisation de l'objectif général de la politique de réduction de la pauvreté. Le développement du secteur doit répondre à la contribution attendu du secteur par cette politique générale.

Par ailleurs le cadre général d'orientation de l'ajustement structurel de l'économie adopté depuis 1985 impose que soit poursuivi le désengagement de l'Etat des activités de production du secteur et le transfert au secteur privé de la responsabilité de la croissance du secteur.

Enfin l'élan de l'action publique doit être contenu dans les limites imposées par les contraintes résultant du respect de la cohérence des projections macro-économique s'inscrivant elle même dans les limites des moyens financiers et humains mobilisables.

Devrait également être suivi et améliorer dans son application le principe, déjà adopté et déjà bien mis en oeuvre, du recouvrement auprès des usagers des coûts d'usage des infrastructures, équipements et services publics du secteur.

La décentralisation, l'intégration sous-régionale, les engagements internationaux, la préservation de l'environnement sont également à considérer.

Ceci dit, d'une façon générale, les objectifs stratégiques généraux poursuivis par la politique actuelle des transports restent constants.

7.2 LES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS STRATEGIQUES GENERAUX DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR

▪ Objectifs stratégiques

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

- satisfait les besoins de transports au moindre coût pour la collectivité nationale, tout en assurant une qualité de service acceptable (dans les domaines du confort et de la sécurité en particulier) ;
- permet des liaisons de qualité et facilite les échanges entre les différentes parties du territoire (intégration intérieure);

- soutient le développement des autres secteurs socio-économiques, particulièrement les secteurs porteurs de la croissance et à fort potentiel (secteur rural, secteur minier, secteur commerce) , en desservant en particulier les zones de production et les zones à fort potentiel économique,
- assure l'ouverture du pays sur l'extérieur, facilite ses échanges et son commerce extérieurs, soutenant en particulier les exportations,
- assure de bonnes liaisons avec les pays voisins et les pays de la CEDEAO, facilitant et dynamisant l'intégration sous régionale ;
- exporte des services pour une contribution directe à la croissance des richesses nationales,
- assure une accessibilité équitable aux services de transports pour le plus grand nombre, au moindre coût, facilitant la mobilité des personnes et des marchandises, facilitant aussi l'accessibilité des populations aux services de base,
- offre pour son développement et sa maintenance des opportunités de recours à des travaux à haute intensité de main d'œuvre (HIMO) pour lutter contre la pauvreté
- assure au mieux la sécurité des personnes et des biens, aussi bien pour les utilisateurs que pour les riverains,
- préserve au mieux l'environnement par une limitation de ses nuisances (pollution, bruit, atteintes aux équilibres naturelles), ainsi que la quiétude des riverains ;

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

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

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

- disposer d'une administration de développement et de régulation, et d'une administration d'opération, adaptées au contexte d'économie de marché, qualifiées, motivées, efficace et performante.

- Les orientations stratégiques
 - réhabiliter, étendre et moderniser, les réseaux d'infrastructures et d'équipement, suivant un volume et une hiérarchisation des projets de développement permettant de tirer le meilleur profil pour la collectivité nationale, dans le respect du cadrage macro-économique et sous la contrainte des possibilités budgétaires de l'Etat et des organismes autonomes chargés de la gestion et de l'exploitation d'équipements publics ;
 - protéger et conserver le patrimoine d'infrastructures et d'équipement progressivement constitué, et préserver sa qualité de service initiale, par la mise en place de système de protection et de maintenance performant et la mise en place de mécanismes de mobilisation de ressources et de financement couvrant les besoins de maintenance, pérenne et sécurisé, s'appuyant sur un recouvrement direct des coûts auprès des usagers et des bénéficiaires,
 - Recourir le plus possible à des travaux à haute intensité de main d'œuvre (HIMO), pour le développement et la maintenance des infrastructures et des équipements du secteur
 - adopter un principe de base consistant à recouvrer directement auprès des usagers et des bénéficiaires les coûts de renouvellement, de protection, de maintenance et de conservation, d'exploitation et de gestion des infrastructures, équipements, et services publics, l'intervention par le biais de transfert sociaux collectifs par l'intermédiaire des finances publiques devant être l'exception et justifiée par l'intérêt général,
 - Poursuivre et finaliser le désengagement de l'Etat et des collectivités publiques du secteur de la production, toute intervention pour portage d'actions dans le capital social d'une entreprise devant être une exception et justifiée par l'intérêt général ;
 - Poursuivre la libéralisation du fonctionnement du marché des transports, par la promotion de conditions d'opération garantissant la libre entreprise, une équité des conditions de concurrence, en évitant les situations de monopoles, d'entente, de cartels,
 - Instaurer un régime de déclaration des lignes et services de transports en lieu et place du régime actuelle d'autorisation ;
 - Contrôler les situations monopolistes ou oligopoles inévitables pour limiter les abus de position, particulièrement pour éviter les sur-profits et l'élévation des prix,
 - promouvoir le secteur privé, lui apporter un appui pour des facilitations de crédit, une qualification de ses capacités de gestion et une organisation professionnelle adaptée au contexte libérale;
 - Promouvoir la professionnalisation des opérateurs et de leurs activités,
 - Réduire et mettre fin progressivement aux activités hors du droit pour

- égaliser les conditions de concurrence, encourager la modernisation du secteur, et contribuer à améliorer les revenus fiscaux non minier ;
- Promouvoir un tissu associatif d'utilisateurs des transports, d'équipements et de services publics, d'administration des transports, (voyageurs, chargeurs, automobilistes, etc.), pour promouvoir la défense des intérêts des utilisateurs et leur participation aux différentes étapes du processus du développement ;
 - Etudier l'opportunité de la création d'un Conseil Supérieur des Transports, institution consultative lieu de concertation des différents acteurs du secteur des transports (représentation de l'administration, des transporteurs, des utilisateurs, des bénéficiaires, des riverains, etc.) qui s'appuiera sur les organisations professionnelles, les institutions économiques d'accompagnement, le tissu associatif des utilisateurs, etc.);
 - Mettre en place le Conseil Supérieur des Transports ;
 - Etudier et adopter une Loi Générale déterminant les principes fondamentaux du régime des transports (politique des transports) ;
 - Réformer les institutions en place, renforcer leur capacité et les doter de moyens,
 - conforter pour cette réforme, l'application du principe adopté depuis 1987 privilégiant :
 - une organisation de l'administration du secteur séparant nettement l'administration de développement et de régulation (administration centrale de conception) de l'administration d'opération, pour un renforcement de la fonction de développement et de régulation, la tendance étant au délaissement de cette fonction lorsque les deux administrations ne sont qu'une ;
 - et une dotation d'un statut autonome des administrations d'opération, doté d'une souplesse de gestion opérationnelle et financière permettant une motivation du personnel, permettant le niveau d'efficacité requis pour bien soutenir les activités des secteurs privés de production usagers, facilitant le recouvrement direct auprès des usagers des coûts des infrastructures, équipements et services publics, et enfin, cernant mieux les coûts et les responsabilités à l'évaluation des résultats
 - Doter l'Administration du secteur d'une stratégie de communication et d'information du public et la mettre en œuvre (publicité des textes réglementaires, prévention routière, etc.)

7.3 LES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS

▪ Objectifs stratégiques

Les objectifs principaux de la stratégie de développement du sous secteur des transports terrestres peuvent s'énumérer comme suit :

- Disposer d'un réseau de routes nationales doté d'un bon niveau de service, reliant entre elle toutes les parties du territoire, désenclavant les zones de production, assurant un appui aux secteurs porteurs de croissance, et assurant les liaisons avec les pays voisins,
- Disposer de réseaux de pistes rurales consistants et de qualité, irriguant les espaces ruraux et connectés aux réseaux routiers interurbains,
- Développer le recours à des travaux à haute intensité de main d'oeuvre pour le développement et la maintenance des infrastructures et équipements du sous secteur ;
- Disposer de réseaux de dessertes et de services de transports routiers, internes et externes, étoffés, performants, sûrs, offrant au moindre de coût des conditions acceptables de transports, de sécurité et de préservation de l'environnement
- Développer les activités internationales des transporteurs guinéens, pour une participation plus active du sous secteur à l'enrichissement national ;
- Disposer d'un cadre institutionnel d'opération du sous secteur incitatif, facilitateur, garantissant la libre entreprise et l'équité des conditions de concurrence entre les opérateurs, conduisant au moindre coût et moindre prix,
- Développer la participation des opérateurs du secteur privé dans l'exploitation et la gestion de gares routières publiques voyageurs et marchandises (sous statut de concession, de contrat de gestion, etc..), et dans l'exploitation et la gestion de gares routières exploitées sous un statut de droit privé ;
- Disposer d'une administration du sous secteur, adaptée à une gestion du sous secteur dans un contexte d'économie de marché, techniquement qualifiée, efficace et performante, avec un personnel bien formé, motivé, organisée dans le respect
 - du principe de séparation de l'administration de développement et de régulation, de l'administration d'opération,
 - du principe de dotation d'une autonomie de gestion et financière de l'Administration d'opération dans le cadre d'une formule statutaire d'opération assimilée ou comparable ou relevant à celui du secteur privé (mise en concession),
 - du principe de recouvrement des coûts par les usagers.

La stratégie se fixe par ailleurs les objectifs convergents suivants

- Offrir la possibilité d'accès aux transports routiers pour tous, par un développement de réseaux de pistes rurales, un développement des réseaux de dessertes et de services de transports routiers, et la recherche du moindre coût de ces services,
- Offrir des possibilités et des facilités de transports routiers avec les pays frontaliers par un développement des dessertes de ces pays en services routiers,

- Préciser les compétences et attributions des administrations de l'Etat et des collectivités territoriales sur les différentes classes de routes du réseau routier, et dans le domaine de l'administration des transports ;
- Disposer d'une industrie locale de travaux routiers (tissu de PME), suffisamment consistante techniquement qualifiée et bien gérée ;
- Disposer d'un système de protection et de maintenance routier, performant, s'appuyant sur un mécanisme de mobilisation de ressources et de financement couvrant les besoins de l'entretien routier (courant et périodique), périmé et sécurisé, et sur un recouvrement direct des coûts auprès des usagers et des bénéficiaires du réseau,
- Assainir le rôle des syndicats et de l'UNTRG dans le fonctionnement du secteur des transports routiers ;
- Rétablir le respect du droit dans les activités du sous secteur et faire disparaître à terme les activités et pratiques informelles ;
- Disposer d'un cadre de gestion et d'exploitation des gares routières garantissant un fonctionnement libéral du marché ;
- Disposer d'une industrie des transports routiers structurée, professionnelle, et compétitive ;
- Disposer d'un système de transport routier d'une bonne compétitivité à l'échelle sous régionale, particulièrement en matière de coût de revient et de prix du transport ;
- Disposer d'une industrie d'exportation de services de transports routiers et de services auxiliaires, contribuant à l'enrichissement national,
- Offrir des conditions de transport pour tous acceptables, particulièrement en matière de sécurité des transports;
- Assainir et rajeunir le parc de véhicules routiers ;
- Disposer d'une administration de développement et de régulation du sous secteur, qualifiée, motivée, entreprenante, et performante.
- Disposer d'une administrations d'opérations (gestion et délivrance des titres de transports, etc.), qualifiée, moderne, motivée, efficace et performante.
- Instaurer une démarche participative de tous les acteurs du sous secteur à toutes les étapes du processus de développement du sous secteur, par en particulier le développement d'un tissu associatif de consommateurs des services du sous secteur (usagers des services publics, utilisateurs des transports,..).
- Limiter les nuisances des transports (et de leurs infrastructures) et préserver l'environnement (pollution, atteinte de l'infrastructure routière aux équilibres naturelles, gêne ou accompagnement des activités socio-économiques et culturelles des milieux traversés -espaces ruraux et urbains traversés- etc.),
- Disposer d'un système de gestion de la sécurité routière, efficace et performant .
- Rétablir le respect des règles élémentaires de la sécurité routière et de la

réglementation documentaire des véhicules et des conducteurs.

- Doter l'administration du secteur d'une stratégie et de moyens de communication et d'information du public (information sur les textes réglementaires, information des usagers sur leurs droits, etc.).
- Les orientations stratégiques
- Réhabiliter, étendre et moderniser, le réseau de routes nationales, suivant un volume et une hiérarchisation des projets de développement permettant de tirer le meilleur profil pour la collectivité nationale, dans le respect du cadrage macro-économique et sous la contrainte des possibilités budgétaires;
 - Améliorer les techniques de constructions routières (et d'entretien routier) en particulier en matière d'adéquation et de qualité des matériaux utilisés et de leur mise en œuvre, par le développement d'une recherche routière et l'élaboration de normes (création d'une institution en charge de ces fonctions), afin de limiter les dégradations précoces des routes résultant d'une inadéquation des matériaux et des techniques de leur mise en œuvre, lors de la construction (constat fait aujourd'hui sur quelques tronçons de route),
 - Protéger et conserver le patrimoine routier progressivement constitué, et préserver sa qualité de service initiale, par la mise en place de système de protection et de maintenance performant et la mise en place de mécanismes de mobilisation de ressources et de financement couvrant les besoins de l'entretien routier (courant et périodique), pérenne et sécurisé, s'appuyant sur un recouvrement direct des coûts auprès des usagers et des bénéficiaires du réseau routier,
 - A cet effet :
 - poursuivre, et finaliser la mise en place du fonds routier de deuxième génération avec l'institution et la mise en vigueur des mesures qui lui sont liées (Taxe d'Entretien Routier –TER-, péages routiers, etc.) ;
 - poursuivre et conforter le système d'information et de gestion routière en cours de mise en place à la Direction Nationale de l'Entretien Routier (DNER) ;
 - étudier, créer et mettre en place une Agence de Protection et de Conservation du Patrimoine Routier (APCPR), établissement public autonome auquel sera confiée la mission actuellement confiée à la DNER, le fonctionnement de cette agence étant financé par le Fonds Routier, (les BRER deviendront des antennes régionales de l'Agence) ;
 - poursuivre la promotion de l'émergence et du développement des PME de travaux d'entretien routier, de leur professionnalisation et qualification, et de leur capacité de gestion,
 - Prendre en compte dans la conception et la réalisation des projets d'aménagement des routes nationales, la facilitation du développement des modes de transports de transition dans les espaces ruraux traversés par ces projets ;
 - Normaliser les activités dans le secteur, des syndicats et organisations

professionnels, groupements patronaux comme syndicats de travailleurs, dans le respect du droit applicable à ces organisations, en arrêtant en particulier

- celles de leurs activités qui relèvent de l'exercice d'une activité commerciale (gestion de gares routières, etc.),
 - leurs activités de secours civils des accidentés de la route, « obstructrices » des responsabilités, activités relevant des services de protection civile de l'Etat,
 - leur prélèvements financiers publics sur l'activité des transports (assimilée à une taxation de l'activité par les syndicats) ;
 - leur intervention dans la fixation des tarifs des transports publics,
 - et d'une façon générale leur intervention dans l'organisation publique des transports publics (organisation et gestion des lignes de transports de voyageurs et de marchandises) ;
- Normaliser, dans le respect des textes, l'objet et le rôle des organisations syndicales, patronales et de travailleurs, et leur représentativité,
 - Apporter un appui aux syndicats patronaux pour une amélioration de leur capacité institutionnelle,
 - Apporter un appui aux opérateurs du sous secteur pour améliorer leur capacité de gestion , et leur faciliter l'accès au crédit ;
 - Apporter un appui, par des facilitations d'accès au crédit (ouverture d'une ligne de crédit spéciale auprès d'une banque) , pour une amélioration progressive de la qualité du parc de véhicules de transports publics ;
 - Promouvoir un tissu associatif d'utilisateurs des transports, d'équipements et de services publics, d'administration des transports, (voyageurs, chargeurs, automobilistes, etc.), pour promouvoir la défense des intérêts des utilisateurs et leur participation aux différentes étapes du processus du développement
 - S'appuyer sur le Conseil Supérieur des Transports pour une remise à plat de tout le cadre institutionnel encadrant les activités de transports routiers,
 - Etudier et adopter une Loi-Cadre sur les transports routiers qui servira de base de référence au cadre législatif et réglementaire qui sera étudié et adopté pour le sous secteur ;
 - Etudier et adopter un Code des Transports Routiers pour encadrer les activités de transports routiers (définition du transporteur routier, conditions d'accès à la profession, conditions d'exercice de l'activité, organisation professionnelle, régime des gares routières publiques et privées, etc.) ;
 - Mettre fin aux barrages routiers ; élaborer un « plan de contrôle routier » impliquant les différentes administrations concernées, les assurances, les centres de contrôle technique, etc..., avec les modalités de contrôles, les procédures, les obligations de chaque intervenant etc.. avec une volonté de facilitation de la circulation routière et des activités de transports routiers ;
 - Promouvoir une professionnalisation des conducteurs de véhicules de transports publics, particulièrement les conducteurs des véhicules lourds (transports en commun, poids lourds), limitant l'illettrisme dans ces

catégories, et avec des exigences de qualifications ;

- Limiter et combattre énergiquement les prélèvements effectués sur les transporteurs routiers, sans raison, par les syndicats dans les gares et au niveau des barrages routiers, ces prélèvements nuisant à l'équilibre financier des transporteurs, dissuadant les investisseurs, et contribuant à la vétusté des véhicules utilisés. Les deux types de prélèvements cités ci-avant atteignent respectivement 17% et 27% du chiffre d'affaire du transporteur, ce qui renchérit le transport.
- Revoir rapidement la classification (nationale, préfectorale, communale) des gares routières publiques, et leurs modes d'exploitation et de gestion, en normalisant ces deux fonctions par la prise en main de ces gares par des opérateurs « commerçants » relevant du droit commercial;
- Instituer rapidement, l'obligation aux transporteurs publics, pour charger ou décharger ses passagers, , d'opérer pour dans des gares publiques ou privés ou à des haltes et stations spécialement aménagées à cet fin ;
- Autoriser et promouvoir les gares routières privées exploitées pour compte propre ou commercialisées à des transporteurs publics;
- Supprimer l'obligation du tour de rôle dans les gares, et le transports de marchandises ; lui substituer des obligations d'horaires de départ pour les voyageurs (services réguliers).
- Promouvoir l'ouverture du marché des transports de marchandises en
 - o Supprimant les entraves actuelles de l'activité,
 - o Limitant autant que faire se peut les situations de cartels qui s'instaurent entre chargeurs et transporteurs,
 - o Veillant à la mise en place de critères d'accès à la profession pour que le transport routier en général ne reste pas une profession refuge vers laquelle se dirigent la main d'œuvre non qualifiée,
 - o Mettant en œuvre des programmes de formations diversifiées destinées à établir des critères de qualification professionnelle.
- Mettre rapidement en application les dispositions de la convention TRIE ratifiée par la Guinée, avec en particulier :
 - o La mise en place d'un système de suivi et de contrôle du transit douanier qui exclut de façon formelle tout contrôle informel,
 - o L'établissement d'un régime de transit douanier stable qui soit en rapport avec les conditions offertes dans les pays disposant de corridors concurrents et dans le respect des conventions communautaires,
 - o La définition et la mise en œuvre d'une procédure de sélection des entreprises de transports pour l'attribution des autorisations de transport inter-état pour la desserte du Mali. Les critères de sélection des transporteurs devraient être d'ordre professionnel, réglementaire, et financier.
- réformer les institutions en place, renforcer leur capacité et les doter de

moyens, suivant le référentiel ci-dessous :

- créer une Direction Nationale des Routes, laquelle reprendra la mission et les attributions de l'actuelle DNIR et sera chargée en complément de l'appui à la tutelle technique sur les autres institutions autonomes du sous secteur des routes, les institutions autonomes actuelles et toutes celles qui seront créées (Agence de Protection et de Conservation du Patrimoine Routier, Fonds Routiers, Laboratoire de Recherche et de Normalisation des Techniques de Construction Routière, l'Institut de Cartographie, l'appui à l'exercice de la tutelle technique consistant à suivre les conditions de réalisation de leur mission par ces organismes (suivi, analyse, audit du fonctionnement et de la réalisation des missions) et à rendre compte au Ministre avec des recommandations motivées ;
- étudier, créer et mettre en place un Laboratoire de Recherche et de Normalisation des Techniques de Construction Routière (y compris ouvrages de franchissement), en reprenant les acquis du Laboratoire Central de Génie Civil (LCGC) ;
- étudier une redynamisation de l'Institut chargé de la cartographie (actuellement Institut National de Géographie) en soutien aux études de projets routiers (intérêt et opportunités d'une redynamisation, mission, statut, mode de financement des moyens et du fonctionnement, etc.) ;
- recentrer les attributions (ou les pratiques) de l'institution chargée de l'administration de l'entretien routier (actuellement la DNER), en la désengageant des travaux d'investissements routiers relatif à l'aménagement des routes en terre (réhabilitation ou changement de niveau de service) qui relèvent des attributions de l'Administration chargée des investissements routiers (actuellement la DNIR),
- étudier et préciser la définition des missions et attributions, de l'organisation, et des procédures des institutions composant le nouveau système envisagé pour la protection et la conservation du patrimoine routier (institutions citées plus haut : fonds routiers de deuxième génération, taxe d'entretien routier –TER-, péages routiers, Agence de Protection et de Conservation du Patrimoine Routier, Laboratoire de Recherche et de Normalisation des Techniques de Construction Routière, organe de promotion et d'appui du sous secteur des PME de travaux routiers, mise en concession des équipements et services publics de péages routiers et de pesages), et poursuivre et finaliser la mise en place de ces institutions ;
- mettre fin à la multiplication des administrations de délivrance et de gestion des titres de transports (telles que l'immatriculation dispersée des véhicules, la délivrance des numéros de porte pour les transports publics, etc.), pour donner sa plénitude à la mission de l'administration des transports routiers du Ministre chargé des transports;
- désengager l'administration centrale en charge des activités de transports routiers (DNIT), de l'administration des opérations (fournitures de services administratifs et techniques courants aux usagers), en la chargeant uniquement des fonctions d'études socio-économiques, de développement et de planification, de

régulation (étude et préparation des projets de textes législatifs et réglementaires et de leurs justifications –exposés des motifs-), et d'appui à l'exercice de la tutelle (suivi, analyse, audit du fonctionnement et de la réalisation des missions des organismes sous tutelle du sous secteur des activités de transports routiers et comptes rendu au Ministre avec recommandations motivées) ; restructurer la DNTT en conséquence ;

- étudier et mettre en place un office des titres de transports routiers et de la sécurité routière, chargé
 - de la délivrance (y compris de la signature) et de la gestion des titres de transports (certificat d'immatriculation, permis de conduire, autorisation des transports, inscriptions au registre des transporteurs et certificat d'inscription au registre des transporteurs, etc.),
 - et de la gestion de la sécurité routière (organisation et animation des collectes de données pour le suivi des accidents, tenue de statistiques et analyses des accidents, préparation des dossiers d'agrément – avec avis – des centres de contrôle technique automobile, des autos-écoles, des centres de formation des moniteurs d'autos-écoles, suivi des activités des centres de contrôle routier agréés ou conventionnés – centres privés-, suivi des contrôles techniques des véhicules, suivi statistiques de l'état technique du parc automobile national, suivi des activités des auto-écoles, suivi de la formation des moniteurs d'auto-écoles, élaboration des programmes de formation des moniteurs d'auto-écoles, délivrance aux moniteurs de certificat d'aptitude à l'enseignement de la conduite, élaboration des programmes et des manuels de formation des conducteurs, définition des conditions et élaboration des programmes et des procédures de passation des examens de permis de conduire, passation des examens et délivrance des permis, préparation et animation de la mise en œuvre des programmes de campagnes de prévention routière, implication dans les études de signalisation routière, etc..

Cet office sera un établissement public à caractère administratif et technique doté d'une autonomie de gestion et financière, avec une contractualisation du personnel (meilleure motivation du personnel). Le financement de ses moyens et de son fonctionnement sera normalement assuré par ses recettes propres tirées de la facturation de ses services aux usagers (automobilistes, transporteurs, conducteurs, auto-écoles, etc..) et à des reversements de taxes sur les contrôles techniques. Cependant pour éviter l'effet pervers de ce type de financement consistant en une multiplication du nombre de services aux usagers pour s'assurer de bonnes recettes, avec comme résultat un taux de captivité souvent exagéré des automobilistes et autres usagers de cette administration, il est prudent d'envisager une contribution du fonds routier au financement du budget de l'office.

- Etudier et mettre en place une amélioration des conditions de délivrance et de gestion des titres de transports routiers et l'informatisation de ces deux fonctions (avec une amélioration de la tenue des statistiques relatives à ces titres et plus particulièrement une amélioration du suivi statistique du parc

automobile – consistance, composition, âge, état, etc.);

- Améliorer à court terme le système de gestion de la sécurité routière en place par :
 - o l'amélioration de la gestion de la banque de données sur les accidents de la route,
 - o la réhabilitation du contrôle technique automobile,
 - o l'amélioration de la formation des conducteurs,
 - o l'amélioration du respect de la réglementation,
 - o le renforcement des actions de prévention.

Relancer et activer, pour cela, les travaux déjà engagés par la DNTT avec l'aide de la Coopération Française (

- Etudier et mettre en place un nouveau système de gestion de la sécurité routière avec ses différentes composantes :
 - Formule institutionnelle de gestion du système,
 - Banque de données informatisées sur les accidents avec ses procédures de collecte et de traitement de l'information, et d'édition périodique de bulletin,
 - Formation des conducteurs, conditions de délivrance des permis de conduire, et mode d'évaluation des qualifications (examens) (autos-écoles, qualification des moniteurs, qualification des examinateurs, etc.);
 - Réglementation technique des véhicules (dont réglementation de leur aménagement en fonction de leur usage),
 - Réglementation des conditions de mise en circulation des véhicules,
 - Contrôle technique des véhicules (formule de gestion, normes, etc.) ;
 - Normes et réglementation de la signalisation routière et des équipements de sécurité de la route ;
 - Réglementation de l'usage de la voie publique (Code de la Route),
 - Prévention routière.
- Associer les compagnies d'assurance à la promotion de la sécurité routière, en les autorisant par exemple à être sélective en matière d'éligibilité des conducteurs à l'assurance (autoriser les compagnies à tester un conducteur avant d'accepter de l'assurer);
- Instaurer des exigences réglementaires en matière de niveau d'instruction scolaire et de qualification professionnelle, aussi bien pour l'accès et l'exercice à/de la profession de conducteur « professionnel » (pour les conducteurs de véhicules lourds et de véhicules de transports en commun en particulier), que pour le recrutement et l'assermentation du personnel chargé des contrôles du respect des réglementations ; (sans cela, il serait inutile de poursuivre la préparation de textes réglementaires.)
- Dans l'immédiat, assurer une mise à niveau minimale aussi bien pour les conducteurs que pour le personnel de contrôle

(alphabétisation, formation-information sur la réglementation, à la sécurité, etc..).

- Apporter un appui institutionnel aux administrations du sous secteur (assistance technique et études) et élaborer et mettre en œuvre un plan de formation (amélioration des qualifications du personnel).
- Etudier pour l'administration, et la mettre en œuvre, une stratégie de communication et d'information du public, pour la publicité du droit des transports en particulier.

7.4 LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS FERROVIAIRE

▪ Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de ce sous secteur

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

▪ Orientations stratégiques

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

7.5 LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

▪ Objectifs stratégiques

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

- Disposer d'un port commercial international, performant et compétitif, assurant au moindre coût les échanges extérieurs du pays, et rivalisant avec les ports de sous région dans la vente de services portuaires en transit des échanges des pays enclavés et en transbordement maritime, en soutien au développement socio-économique de la Guinée, à la croissance de la richesse nationale, et à la lutte contre la pauvreté,
- Disposer d'un réseau de ports secondaires (débarcadères) de bon niveau de service, facilitant le développement du petit cabotage maritime national et de voisinage, facteur de réduction des coûts de transports intérieurs et de voisinage (pour les échanges des zones littorales);
- Disposer d'un réseau de ports fluviaux de bon niveau de service sur le Niger et le Milo, pour dynamiser l'activité de transport fluvial sur ces cours d'eau ;
- Développer l'exportation de services portuaires au niveau de la plate forme portuaire de Conakry par la promotion du transit malien et des activités de transbordement, pour une participation plus active du sous secteur à l'enrichissement national,
- Disposer de réseau de dessertes et de services de cabotage littoral et fluvial intérieur et de voisinage, offrant au moindre coût des conditions acceptables de transport, de sécurité et préservant l'environnement.
- Disposer d'une bonne desserte maritime par des navires de commerce de ligne régulière, particulièrement de navires porte-conteneurs, avec des fréquences adéquates limitant les attentes et contribuant ainsi au moindre coût et à une bonne compétitivité de l'économie guinéenne et de ses exportations ;
- Développer l'activité régionale et internationale des compagnies du pavillon national, pour une participation plus active du sous secteur à l'enrichissement national,
- Disposer d'un cadre législatif et réglementaire d'opération
 - incitatif, facilitateur, garantissant la libre entreprise et l'équité des conditions de concurrence entre les opérateurs, conduisant au moindre coût et moindre prix, en :
 - consacrant la libéralisation du sous secteur et garantissant la libre concurrence,
 - garantissant une équité des conditions de concurrence entre les opérateurs du sous secteur, quelque soit son statut,
 - assurant de bonnes facilitations de passage et de transit portuaires,
 - exigeant en matière de capacité professionnelle, technique et de gestion, et de capacité financière, des opérateurs,
 - exigeant en matière de rapports entre opérateurs et utilisateurs et en matière de conditions commerciales d'opération

- exigeant en matière de sécurité portuaire, et de sécurité de navigation
 - exigeant en matière de conditions et de contrôle de sécurité des navires et autres embarcations battant pavillon national (contrôle de navigabilité, qualification des équipages, etc.),
 - Disposer d'une administration du sous secteur, adaptée à une gestion dans un contexte de libération du marché national et international des transports maritimes et un contexte d'économie de marché, techniquement qualifiée, avec un personnel bien formé, motivé, organisée dans le respect
 - du principe de séparation de l'administration de développement et de régulation, de l'administration d'opération,
 - du principe de dotation d'une autonomie de gestion et financière de l'Administration d'opération dans le cadre d'une formule statutaire d'opération assimilée ou comparable ou relevant à celui du secteur privé (mise en concession),
 - du principe de recouvrement des coûts par les usagers.
 -
- Exploiter les potentialités nautiques et géographiques offertes par le littoral guinéen pour améliorer les performances de l'offre portuaire internationale de la Guinée et soutenir la compétition avec les autres plate-formes portuaires, en matière d'exportation de services portuaires (transits sahéliens et transbordements maritimes),

La stratégie se fixe par ailleurs les **objectifs convergents** suivants :

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

- Conforter l'ANAM dans sa mission et rétablir ses mécanismes de recouvrement de ses redevances,
- Améliorer la sécurité de navigation côtière et fluviale, et les conditions d'opération du petit cabotage.

▪ **Les orientations stratégiques**

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

- et à plus long terme, revoir la configuration d'aménagement et d'affectation des espaces portuaires (voir ci-après)

Une révision de la convention de concession du terminal à conteneurs s'avère en particulier nécessaire, pour y introduire des conditions de souplesse d'ouverture du terminal à d'autres opérateurs que ceux qui composent actuellement le GIE concessionnaire, et des conditions d'exigence de productivité du terminal (principalement de son terre plein) au travers en particulier d'exigences d'équipement en matériel d'opération adéquat.

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

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

international en eau profonde, (plus particulièrement pour le traitement des hydrocarbures, des conteneurs, du trafic ro-ro de véhicules routiers – importation de véhicules d’occasion-); cette étude serait une étude comparative entre une continuation du développement des capacités du port de Conakry (y compris ses capacités nautiques) avec ou sans l’option d’un système de liaison urbaine en site propre et un port sec à la sortie de l’agglomération, et l’alternative de l’aménagement d’un deuxième site portuaire ; l’étude comporte aussi un volet de localisation de ce nouveau site, en fonction des capacités nautiques du site et de sa position géographiques par rapport aux pôles générateurs de trafics ;

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

- et identifier les mesures à prendre au niveau des pilotes, des embarcations, de leurs équipements de sécurité, etc... (qualifications des pilotes des embarcations et exigence de permis bateau, réglementations techniques et contrôle technique périodique des embarcations, règles de chargement, etc.), et préciser les attributions et les activités de l'ANAM dans ces domaines (examens et délivrance de permis bateaux, contrôle technique périodique des embarcations et de leur moteur, visites de partance, etc..).
- Etudier et mettre en place un système de lutte contre la pollution des navires (confiant sa gestion à l'ANAM) ;
- Etudier et mettre en place un cadre législatif et réglementaire d'opération du sous secteur des activités de transports maritimes, précisant :
 - le régime du sous secteur dans sa composante activités de transports maritimes (libéralisation ou pas, etc...)
 - la définition d'un transporteur maritime,
 - les conditions d'accès à cette profession,
 - les conditions d'exercice de l'activité de transports maritimes,
 - l'équité des conditions de concurrence entre opérateurs.

Ce régime doit en particulier lever ou confirmer le caractère stratégique qui semble être attribué dans les faits à cette activité au travers du maintien de la SNG et des taxes prélevées à son profit pour soutenir son redéploiement (l'opportunité d'un tel régime doit être analysée par l'étude).
- Etudier, rédiger et adopter les textes d'application du Code de la Marine Marchande.
- Mettre fin aux prélèvements financiers faits sur les marchandises au niveau du port de Conakry, au profit de la Société Navale Guinéenne (SNG) ;
- Dynamiser et développer les activités de l'armement national (SNG, GUINOMAR) en partenariat avec un armement étranger (production et exportation de services de transports maritimes);
- Désengager partiellement ou totalement l'Etat de la SNG (privatisation partielle ou totale de la SNG); promouvoir un actionariat privé dans cette entreprise ;
- Désengager totalement l'Etat de la SOMIDRAT ;
- Mettre en place au niveau de l'administration d'appui à la tutelle (DNMM), un système de suivi permanent (observatoire) du recouvrement des charges du PAC auprès des usagers du port (suivi de la tarification, suivi des recettes et rapprochement des charges, suivi des recouvrement de créances, etc.), et veiller à la bonnes gestion par le port de ce volet recouvrement des charges auprès des usagers; redynamiser à cet effet la fonction « tutelle » de la DNMM.
- Réaliser une étude d'audit des coûts du PAC, pour identifier les possibilités

- d'optimisation du niveau des charges de l'organisme ;
- Réaliser une étude en vue d'une redynamisation de l'ANAM (organisation, procédures, activités, redevances, mode de perception, etc.), et mettre en œuvre le plan d'action conséquent adopté. Cette étude devrait en particulier conforter la mission de l'ANAM, circonscrire ses activités effectives sur le terrain, lui rétablir un niveau de ressources suffisants pour une bonne réalisation de sa mission, permettre de mettre fin aux conflits de mission avec d'autres administrations ou organismes publics –PAC, administration de la pêche, etc..-;
- Prévenir la relève de l'encadrement technique de la DNMM et de l'ANAM, en procédant rapidement à la sélection et au recrutement de jeunes stagiaires à envoyer en formation dans des écoles spécialisées à l'étranger (Malmou, Malt, etc..) ;
- Doter la DNMM de bonnes conditions de fonctionnement, particulièrement par l'aménagement ou la construction de bureaux (avec leurs équipements);
- Associer les usagers et bénéficiaires directs des services du port de Conakry, et des transports maritimes, aux différentes étapes de développement du sous secteur (voire plus haut institution d'un Conseil Supérieur des Transports).

7.6 LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS

Les objectifs stratégiques

Les objectifs principaux de la stratégie de développement du sous secteur des transports aériens peuvent s'énumérer comme suit :

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

infrastructures, superstructures et équipements en place et faisant payer directement aux usagers les coûts de renouvellement, de maintenance, d'exploitation et de gestion des ces installations ;

- Disposer d'un réseau étoffé de lignes et de services aériens, internationaux, régionaux et intérieurs, bien entre-connecté, et performant, assurant :
 - une bonne ouverture du pays sur le monde, et un bon soutien à ses échanges et commerce internationaux,
 - une solide intégration à la région, avec un développement des échanges humains et commerciaux ;
 - un rapprochement des régions du pays, une bonne célérité des échanges et des activités intérieures, une facilitation de l'administration du pays, une facilitation de l'encadrement et de l'animation des activités économiques du pays, une facilitation d'accès aux services supérieurs de la capitale, etc..
 - une bonne ouverture des régions éloignées du pays sur les pays de leur voisinage, développant les échanges et le commerce extérieur de ces régions ;
 - et le moindre coût, mais dans des conditions acceptables de confort et des conditions exigeantes de sécurité.
- Développer l'exportation de services aéroportuaires au niveau de la plateforme aéroportuaire de Conakry par la promotion d'un « hub » régional, pour une participation plus active du sous secteur à l'enrichissement national,
- Développer l'activité régionale et internationale des compagnies du pavillon national, pour une participation plus active à l'enrichissement national,
- Disposer d'un cadre législatif et réglementaire d'opération
 - incitatif, facilitateur, garantissant la libre entreprise et l'équité des conditions de concurrence entre les opérateurs, conduisant au moindre coût et moindre prix, en :
 - instituant la libéralisation et garantissant la libre concurrence sur le réseau intérieur,
 - garantissant une équité des conditions de concurrence entre les opérateurs du sous secteur,
 - garantissant pour les opérateurs concurrents une équité d'accès aux activités des réseaux externes encore sous le régime des droits de trafics et/ou de désignation d'instruments (désignation d'instruments et octroie -ou régime de concession- de droits nationaux de trafics sur des critères de sélection objectifs, par appel d'offre) ;
 - assurant de bonnes facilitations de passage et de transit aéroportuaires aux passagers et à leurs bagages, et au fret aérien,
 - exigeant en matière de capacité professionnelle, technique et de gestion, et de capacité financière, des opérateurs agréés, pour promouvoir la pérennité de l'offre (éviter les

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

La stratégie se fixe les autres objectifs convergents suivants :

- Moderniser les infrastructures aéroportuaires
- Elever aux normes internationale OACI la sûreté aéroportuaire à l'aéroport de Conakry,
- Maintenir à niveau la sécurité aérienne ;
- Rendre compétitive la plate-forme aéroportuaire de Conakry
- Introduire une émulation par la concurrence pour une bonne qualité de service et une optimisation des coûts et une recherche du moindre prix, en ouvrant le marché de l'assistance aéroportuaire à d'autres opérateurs, supprimant l'actuel monopole de la SOGEAC sur ce segment de marché ;
- Développer la fréquentation des l'aéroport international de Conakry ;
- Mettre en place un fonds spécial pour l'aviation civile intérieur (soutien de l'activité des petits aéroports en particuliers) ;

- Disposer d'une industrie locale de transports aériens structurée, professionnelle et compétitive ;
- Améliorer la capacité de gestion de l'Agence de Navigation Aérienne (ANA) ;
- Rétablir le principe d'une couverture de la totalité des coûts des services et équipements publics composant le réseau aéroportuaire public et ses installations de sécurité de navigation, sans totalement écarter l'exception d'une compensation financière par transfert collectif pour obligation de services d'intérêt général;

Les orientations stratégiques

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

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

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

(réduction des capacités et type d'avions économiques) ;

- Afin d'assurer une bonne efficacité de l'exercice des fonctions liées au contrôle et à la supervision des activités des opérateurs aériens locaux, il est recommandé de transférer ces fonctions à l'ANA, s'agissant de fonctions dont les activités relèvent plus d'une administration d'opérations. Ces fonctions profiteront du statut mieux adapté de l'ANA pour ce type d'activités de nature technique et industrielle. L'ANA pourrait changer de dénomination devenant l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC). Transférer aussi à cette agence la fonction de météorologie aéronautique ;
- Réaliser au préalable une étude de viabilité technique et financière d'une telle réforme ;
- Réviser en conséquence les textes de la DNAC qui ne devrait conserver que les fonctions centrale de développement, de régulation et d'appui à la tutelle ;
- Prévenir la relève de l'encadrement technique de la DNAC en procédant rapidement à la sélection et au recrutement de jeunes stagiaires à envoyer en formation dans des écoles spécialisées à l'étranger ;
- Associer les usagers et bénéficiaires directs des services de l'aéroport de Conakry, et des transports aériens, aux différentes étapes de développement du sous secteur (voire plus haut institution d'un Conseil Supérieur des Transports).

7.7 LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTAL

Pour le secteur transport, l'objectif de la composante environnementale du Plan National est de renforcer la sécurité de transport et la lutte contre la pollution engendrée par le transport, et de développer les procédures et les mesures relatives à la protection de l'environnement.

La politique environnementale vise :

- pour le secteur routier, la prévention des risques d'impacts négatifs des infrastructures de transport sur l'environnement avec, sur le plan institutionnel, le renforcement de l'administration pour ce qui touche la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation ;
- pour le sous secteur des transports routiers, la politique vise une réglementation des normes techniques des carburants et des véhicules à moteur, et sur le plan institutionnel, le renforcement de l'administration pour ce qui touche au contrôle technique des véhicules,
- pour le sous secteur maritime, la prise des textes d'application du volet lutte contre la pollution marine du Code Maritime, une réglementation spécifique de lutte contre la pollution du bassin portuaire au niveau du port de Conakry, et la mise en application effective de ces textes et règlements.
- enfin, pour le sous secteur aérien, un freinage de la pression de l'urbanisation des zones critiques de l'aéroport de Conakry.

Au niveau institutionnel, pour coordonner et animer cette politique, une cellule

environnementale est à créer au sein du Bureau des Etudes et de la Planification.

En matière d'étude d'impact sur l'environnement (EIE), il conviendrait d'établir un texte qui pourrait être un arrêté commun des départements ministériels chargés de l'environnement et des travaux publics actualisant le contenu des études préliminaires d'impact environnemental à effectuer dans le cadre des projets de créations d'infrastructures de transports.

La réglementation devrait par ailleurs être complétée par des directives pratiques. Ces directives doivent porter sur le contenu attendu au niveau international des EIE. Elles doivent utiliser les références les plus communément admises.

Ces directives pourraient comporter 3 parties :

- caractéristiques, exigences et objectifs visés par une EIE, ainsi que la démarche globale de son élaboration ;
- contenu et structure d'une EIE ;
- présentation de l'EIE à l'Administration chargée de l'environnement et exigences relatives à la production du rapport d'EIE (informations présentées sous forme de tableaux synthétiques, mention des sources, etc.).

Les directives pourraient donner en annexe la liste des indicateurs de contrôle des composantes du milieu biophysique et naturel.

Les résultats de l'étude d'impact environnemental doivent être spécifiés dans les dossiers d'appel d'offres tant de l'entreprise que de la mission de contrôle. Il faut absolument éviter que la question soit traitée sur un mode général en se reportant à quelques impératifs maintenant commun.

Les éléments correspondant sont à faire figurer, selon leur nature, soit dans le CCAG, soit dans le CCPT.

En ce qui concerne les travaux routiers, devraient être soumis à une Etude d'Impact Environnemental :

- 1) toutes implantations ou modifications d'aménagements, ouvrages et travaux situés dans les zones sensibles, à définir par arrêté ;
- 2) les aménagements, ouvrages et travaux susceptibles, de par leur nature technique, leur ampleur et la sensibilité du milieu d'implantation, d'avoir des conséquences dommageables sur l'environnement. Parmi ces activités :
 - tout projet de construction et d'aménagement de route, revêtue ou non,
 - tout projet d'excavation et remblayage supérieur à un volume déterminé,
 - tout prélèvement d'eau (eau de surface ou souterraine) supérieur à un volume déterminé.

La désignation des zones sensibles pourrait comporter, par exemple :

- Les mangroves,
- Les îlots,
- Les forêts tropicales,
- Les zones sujettes à l'érosion,

- Les zones arides ou semi-arides sujettes à désertifications,
- Les zones marécageuses,
- Les zones de conservation naturelles,
- Les périmètres de protection des eaux potables, minérales ou souterraines,
- Les sites paléontologiques, archéologiques, historiques ainsi que leur périmètre de protection.

8 LE PLAN D'INVESTISSEMENTS ROUTIERS

8.1 L'IDENTIFICATION DES PROJETS ROUTIERS A EVALUER

8.1.1 Les objectifs guides pour l'identification des projets routiers a evaluer

Les projets routiers devant faire l'objet ultérieurement d'une sélection sur la base d'une analyse multicritère ont été identifiés sur la base d'objectifs guides qui sont :

- d'ordre technique,
- de soutien au développement économique et à la réduction de la pauvreté
- de réalisation du schéma directeur des routes de base structurantes
- de saisie de l'opportunité du stade d'avancement de la mobilisation du financement (saisie d'opportunité de mobilisation du financement).

Le projet identifié répond au moins à un de ces quatre types d'objectifs

8.1.2 Les projets routier identifiés pour une évaluation

8.1.2.1 *Les projets identifiés sous objectifs techniques*

La comparaison entre la demande de transport routier de l'horizon 2010 et l'offre relative au réseau de référence a abouti à la détection d'un certain nombre de projets d'amélioration pour supprimer ces insuffisances de capacité présentées par le réseau de référence. Ce sont :

Les tronçons de routes dont l'accroissement de la demande de trafic en 2010 impose une amélioration du niveau de service et de la capacité de la chaussée prise en considération dans le réseau de référence. Ce peuvent être des routes en terre à aménager en routes revêtues ou des RTO à aménager en RTA, etc.

Les tronçons de routes dont les caractéristiques géométriques et la capacité actuelle sont insuffisantes eu égard au relief montagneux compte tenu du trafic lourd (essentiellement transit vers le Mali). Ils concernent la RN 1 entre Conakry et Mamou où un élargissement de la chaussée revêtue de 6m à 7m est nécessaire, ainsi que des rectifications du tracé pour réduire les rampes localisées aux sections montagneuses et éventuellement construction d'une voie spéciale pour les poids lourds.

Les tronçons de routes dont la largeur actuelle de la chaussée et les caractéristiques géométriques sont insuffisantes pour être intégrés dans l'axe lourd international nord-sud (Guinée Bissau – Guinée – Sierra Léone). Il s'agit de la RN 3 (entre Conakry PK 36 – Boké – Frontière Guinée Bissau), de la RN 4 (Coyah – Forécariah et Pamélap – Frontière Sierra Léone). Pour cet axe de transit international, sera étudiée la

construction d'une chaussée revêtue de 7m, l'aménagement des ponts existants (RN 4) et le remplacement des bacs par des ponts au gabarit international (RN 3).

Les tronçons de routes dont la réhabilitation ou le renforcement de la chaussée est imposé par le mauvais état actuel de l'infrastructure. Ces tronçons ne rendent plus le niveau de service minimum requis. Ces projets sont rencontrés autant sur le réseau bitumé que sur le réseau en terre.

Sont également étudiées les tronçons de routes pouvant réduire sensiblement la longueur de certains itinéraires.

8.1.2.2 Les projets identifiés sous objectifs de développement socio-économique et de réduction de la pauvreté

Ces projets concernent les itinéraires ou tronçons dont la réalisation pourrait ouvrir au développement certaines zones enclavées ou plus généralement contribuer à une réduction de la pauvreté.

Les projets répondant à cet objectif portent sur 13 itinéraires :

RN 1 : Kankan – Kérouané – Beyla – N'Zérékoré

RN 5 : Labé – Sériba – Koundara – Frontière du Sénégal

RN 6 : Kissidougou – Tokonou – Kankan

RN 7 : Kankan – Mandiana

RN 8 : Labé – Mali

RN 10 : Kissidougou – Macenta

RN 11 : N'Zérékoré – Yomou

RN 23 : Boké – Gaoual

RN 24 : Kindia – Téliélé

RN 25 : Carrefour RN 24 (Lélouma) – Carrefour RN 5

RN 27 : Labé – Tougué – Lélouma

RN 29 : Faranah – Dabola

RN 30 : Dinguiraye – Siguiri.

8.1.2.3 Les projets identifiés sous objectif de réalisation du schéma directeur routier

La vision des Autorités Guinéennes est de créer un tissu routier performant, capable d'intégrer toutes les Régions du pays. Les axes routiers répondant à cet objectif sont les suivants :

- Axe côtier FORECARIAH – COYAH (Conakry) – BOFFA – BOKE

- Axe central CONAKRY – MAMOU – KANKAN – KEROUANE – BEYLA – N'ZEREKORE – YOMOU

- Axe parallèle aux frontières de la Sierra Léone et du Libéria de manière à désenclaver la Guinée Forestière
- Axe Nord BOKE – GAOUAL – LABE – TOUGUE – DINGUIRAYE – SIGUIRI.

A ces axes s'ajoutent les grandes transversales « Nord-Sud », notamment :

KINDIA – TELIMELE – GAOUAL

MAMOU – LABE – MALI

KISSIDOUGOU – KANKAN – SIGUIRI.

Par ailleurs, le Gouvernement Guinéen favorise la création ou l'amélioration des liaisons routières avec les pays voisins de la Guinée : Mali, Sénégal, Côte d'Ivoire, Sierra Léone, Guinée Bissau et Libéria.

8.1.2.4 Les projets identifiés sous objectif de saisie d'opportunité de mobilisation du financement

Ces Projets sont ceux dont le financement est acquis ou pressenti auprès des bailleurs de fonds. La situation des stades d'avancement de la mobilisation des financements est résumée au **Tableau** ci-après. Certains des projets listés sont déjà en cours de réalisation, d'autres pour lesquels le financement de l'investissement est acquis sont intégrés dans le réseau de référence 2010. Les projets qui ne sont ni en cours de réalisation, ni intégrés dans le réseau de référence 2010, sont ainsi retenus pour une évaluation.

Tableau : Projets dont le financement est acquis ou pressenti auprès des bailleurs de fonds

DESIGNATION		COMMENTAIRES ET OBSERVATIONS
ITINERAIRES ET TRONCONS		
RN 1		
CONAKRY	PK 36	MATOTO-ENTA (pk 16 à 24) étude continuation autoroute financée par le Koweit (FKD) ENTA et PK 36 réalisation de l'étude programmée par financement KFD
MAMOU DABOLA	DABOLA KOUROUSSA	49 km sont programmés en renforcement d'entretien périodique (reliquat 8ème FED) du PK 73 à KOUROUSSA : idem sur reliquat 8ème FED
RN 2		
MAMOU KISSIDOUGOU GUECKEDOU MACENTA	FARANAH GUECKEDOU MACENTA SEREDOU	Réhabilitation totale Programmée dans le cadre du 9ème FED Renforcement programmé (ASTALDI) et différé cause guerre et reprogrammé 9ème FED idem mais réhabilitation idem mais réhabilitation
LOLA	N'ZO (front)	Bitumage programmé dans le cadre du 9ème FED
RN 3		
KOLABOUI BOKE	BOKE Front Gui. Biss	Réhabilitation programmée dans le cadre du 9ème FED Etude APD/DAO en cours d'approbation de financement de la BAD et travaux dans le cadre du 9ème FED
RN 4		
COYAH FORECARIAH FARMOREAH	FORECARIAH FARMOREAH Front. S. Léone	Mise au gabarit international des ouvrages (DAO des Travaux lancé financement FED) Programmé dans le cadre du 9ème FED Bitumage prévu dans le cadre du 9ème FED
RN 5		
LABE SERIBA KOUNDARA	SERIBA KOUNDARA Front. Sénégal	Financement études APD/DAO acquis financement BID/BADEA Financement études APD/DAO acquis financement BID/BADEA Financement études APD/DAO acquis financement BID/BADEA
RN 6		
KANKAN SIGUIRI	SIGUIRI KOUREMALE	Travaux de bitumage en cours d'adjudication Travaux de bitumage en cours d'adjudication
RN 8		
LABE MALI	MALI Front. Sénégal	APS réalisé sur financement BID APS réalisé sur financement BID
RN 20		
KOLABOUI	KAMSAR	Etude et travaux de réhabilitation financés par la CBG
RN 21		
FRIA	TELIMELE	Réactualisation des études et relancement des travaux financement FED
RN 23		
BOKE	GAOUAL	Etude et travaux sur financement 8ème et 9ème FED
RN 24		
GAOUAL	SERIBA	Etude et travaux sur financement 8ème et 9ème FED
RN 27		
LABE TOUGUE	TOUGUE SELOUMA	Etude faisabilité et APS en cours d'adjudication (fin BADEA) Etude faisabilité et APS en cours d'adjudication (fin BADEA)
RN 30		
BISSIKRIMA DINGUIRAYE	DINGUIRAYE SIGUIRI	Etude faisabilité et APS en cours d'adjudication (fin BADEA) Etude faisabilité et APS en cours d'adjudication (fin BADEA)

8.2 LA CLASSIFICATION DES PROJETS PAR TYPE DE PROJET

8.2.1 Les projets type

La répartition a été effectuée pour les projets répondant aux différents objectifs d'amélioration considérés (techniques, développement et réduction de la pauvreté, politique routière et stratégie d'investissement). Ils sont répartis selon les types de travaux :

RB 1 : Réhabilitation de routes bitumées existantes

RB 2 : Renforcement de routes bitumées existantes

RB 3 : Elargissement de routes bitumées existantes

RB 4 : Elargissement avec rectifications du tracé de routes bitumées existantes

RB 5 : Construction de route bitumée neuve en remplacement d'une route en terre

RT 1 : Réhabilitation d'une route en terre existante

RT 2 : Construction de route en terre moderne neuve en remplacement d'une piste.

8.2.2 Classification des projets par projets type ; contenu des projets types.

8.2.2.1 Projets de type RB 1 : Réhabilitation de routes bitumées existantes

Les travaux consistent à réhabiliter une route revêtue en très mauvais état sans changer ses caractéristiques géométriques ni les dimensions de chaussée ou de plateforme. Quatre (4) projets de ce type totalisant 500km de tronçons.

Tableau : Projets de type RB1 : Réhabilitation de routes revêtues existantes

Objectif du projet		ROUTE ACTUELLE		PROJET PROPOSE		Objectif poursuivi			
1	Technique					1	2	2	4
2	Développement, réduc. pauvreté								
3	réalisation du schéma	directeur routier							
4	saisie d'opportunité de	mobilisation financ	ment	TYPE	Plate-forme (m)	TYPE	Plate-forme (m)		
Fiche									
Projet RN1									
04 R	MAMOU	DABOLA	150	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 1	6 + (2x1,5) = 9		
05 R	DABOLA	KOUROUSSA	160	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 1	6 + (2x1,5) = 9		
RN6									
20 R	KISSIDOUGOU	TOKONOU	70	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 1	6 + (2x1,5) = 9		
21 R	TOKONOU	KANKAN	120	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 1	6 + (2x1,5) = 9		

8.2.2.2 Projets type RB 2 : Renforcement de routes bitumées existantes

Les projets de type RB 2 consistent à renforcer une route revêtue existante dont la chaussée est en mauvais état, en conservant sa structure et en construisant une nouvelle couche de base et un revêtement en béton bitumineux (BB) neuf. Ce type de projet ne

modifie pas les caractéristiques géométriques de la chaussée et de la plate-forme. Cinq (5) projets de ce type ont été retenus, ils totalisent 261km de tronçons.

Tableau : Projets de type RB 2 : renforcement de routes revêtues existantes

Objectif du projet		ROUTE ACTUELLE		PROJET PROPOSE		Objectif poursuivi			
1	Technique					1	2	2	4
2	Développement, réduc. pauvreté								
3	réalisation du schéma	directeur routier							
4	saisie d'opportunité de	mobilisation financem	TYPE	Plate-forme (m)	TYPE	Plate-forme (m)			
Fiche									
Projet									
RN3									
11 R	BOFFA	KOLABOUI	96	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 2	7 + (2x1,5) = 10		
12 R	KOLABOUI	BOKE	21	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 2	7 + (2x1,5) = 10		
RN5									
14 R	MAMOU	DALABA	52	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 2	6 + (2x1,5) = 9		
15 R	DALABA	PITA	52	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 2	6 + (2x1,5) = 9		
16 R	PITA	LABE	40	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 2	6 + (2x1,5) = 9		

8.2.2.3 Projets type RB 3 : Élargissement de routes bitumées existantes

Ce type de projet consiste à élargir une chaussée revêtue existante de 6m à 7m (élargissement de 1m). Ces travaux d'élargissement comprennent le renforcement de la partie de route conservée selon les travaux correspondant au type RB1 (conservation de la fondation, mais nouvelle couche de base), et enfin réalisation d'un revêtement en béton bitumineux (BB) neuf sur la largeur de 7m de la chaussée. Ce type de projet ne modifie pas les caractéristiques géométriques de la plate-forme (plan et profil en long). Trois (3) projets de ce type totalisant 195km ont été retenus.

Tableau : Projets de type RB 3 : Élargissement de routes revêtues existantes

Objectif du projet		ROUTE ACTUELLE		PROJET PROPOSE		Objectif poursuivi			
1	Technique					1	2	2	4
2	Développement, réduc. pauvreté								
3	réalisation du schéma	directeur routier							
4	saisie d'opportunité de	mobilisation financem	TYPE	Plate-forme (m)	TYPE	Plate-forme (m)			
Fiche									
Projet									
RN1									
01 R	PK 36	COYAH	10	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 3	7 + (2 x1,5) = 10		
02 R	COYAH	KINDIA	70	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 3	7 + (2 x1,5) = 10		
03 R	KINDIA	MAMOU	115	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 3	7 + (2 x1,5) = 10		

8.2.2.4 Projets de type RB 4 : Élargissement avec rectifications localisées du tracé de routes bitumées existantes

Le type RB 4 consiste à élargir une chaussée revêtue existante de 6m à 10m (élargissement de 4 m pour créer une voie spéciale « poids lourds de 3 m). Ces travaux sont combinés avec une amélioration du tracé en plan et du profil en long pour assurer

une fluidité accrue au trafic. Trois (3) projets de ce type totalisant 36 km de sections localisées sur les mêmes tronçons que pour les projets de type RB 3.

Tableau : Projets de Type RB 4 : Élargissement et rectifications de tracé de routes revêtues existantes

Objectif du projet		ROUTE ACTUELLE		PROJET PROPOSE		Objectif poursuivi			
1	Technique					1	2	2	4
2	Développement, réduc. pauvreté								
3	réalisation du schéma	directeur routier							
4	saisie d'opportunité de	mobilisation	financement	TYPE	Plate-forme (m)	TYPE	Plate-forme (m)		
Fiche									
Projet RN1									
01 R	PK 36	COYAH	4	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 3	10 + (2 x1,5) = 13		
02 R	COYAH	KINDIA	12	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 3	10 + (2 x1,5) = 13		
03 R	KINDIA	MAMOU	20	RB	6 + (2x1,5) = 9	RB 3	10 + (2 x1,5) = 13		

8.2.2.5 Projets type RB 5 : Construction de route bitumée neuve en remplacement d'une route en terre

Le projet RB 5 consiste à construire une route bitumée neuve de chaussée 6m ou de 7m de largeur en remplacement d'une route en terre. Seize (16) projets de ce type totalisant 1 318km ont été retenus.

Tableau : Projets de Type RB 5 : Construction de routes neuves revêtues à partir d'une route en terre existante

Objectif du projet		ROUTE ACTUELLE		PROJET PROPOSE		Objectif poursuivi			
1	Technique					1	2	2	4
2	Développement, réduc. pauvreté								
3	réalisation du schéma	directeur routier							
4	saisie d'opportunité de	mobilisation	financement	TYPE	Plate-forme (m)	TYPE	Plate-forme (m)		
Fiche									
Projet RN 1									
09 R	NZEREKORE	DIECKE (front)	85	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN2									
10 R	LOLA	N'ZO (front)	42	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
13 R	BOKE	Front Gui. Biss	93	RTO	moins de 6 m	RB 5	7 + (2x1,5) = 10		
RN5									
17 R	LABE	SERIBA	160	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
18 R	SERIBA	KOUNDARA	100	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
19 R	KOUNDARA	Front. Sénégal	42	RTO	moins de 6 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN11									
29 R	NZEREKORE	YOMOU	62	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
33 R	Carrefour RN 2	THUO front Lib.	25	RTO	moins de 6 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN21									
34 R	TANENE	FRIA	60	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
35 R	FRIA	TELIMELE	107	RB 5	moins de 6 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN23									
37 R	BOKE	GAOUAL	185	RTA	9 à 10 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN24									
39 R	TELIMELE	GAOUAL	130	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
40 R	GAOUAL	SERIBA	17	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN26									
42 R	DALABA	Carrefour RN 27	140	RTA	6 m à 8 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN27									
43 R	LABE	TOUGUE	85	RTO	moins de 6 m	RB 5	6 + (2x1,5) = 9		
RN32									

49 R YIRIKIRI NIANDANKORO 85 RTA 6 m à 8 m RB 5 6 + (2x1,5) = 9

8.2.2.6 Projets type RT 1 : Réhabilitation d'une route en terre existante

Le projet RT 1 consiste à réhabiliter complètement une route en terre en réalisant une nouvelle plate-forme de 7m sans amélioration importante des caractéristiques géométriques (plan et profil en long) de la plate-forme.

Quatre (4) projets de ce type totalisant 276km ont été retenus.

Tableau : Projets de Type RT 1 : Réhabilitation de routes en terre existante

Objectif du projet				ROUTE ACTUELLE		PROJET PROPOSE		Objectif poursuivi			
1	Technique							1	2	2	4
2	Développement, réduc. pauvreté										
3	réalisation du schéma	directeur routier									
4	saisie d'opportunité de	mobilisation	financement	TYPE	Plate-forme (m)	TYPE	Plate-forme (m)				
Fiche											
Projet											
	RN10										
27 R	KONSANKORO	MACENTA	100	RTO	6 m à 8 m	RT 1	7 m				
	RN13										
30 R	Carrefour RN 1	MADINA OULA	38	RTO	moins de 6 m	RT 1	7 m				
	RN24										
38 R	KINDIA	TELIMELE	130	RTA	6 m à 8 m	RT 1	7 m				
	RN27										
44 R	TOUGUE	SELOUMA	108	RTO	moins de 6 m	RT 1	7 m				


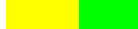









8.2.2.7 Projets de Type RT 2 : Construction de route en terre moderne (RTM) en remplacement d'une route en terre de type RTO ou RTA

Le projet RT 2 consiste à construire une route en terre moderne neuve de 9 m de largeur de plate-forme aux caractéristiques géométriques identiques à celle d'une route revêtue de type RB 5 pouvant permettre le bitumage ultérieur.

Dix huit (18) projets de ce type totalisant 1 829km ont été retenus.

Tableau : Projets de Type RT 2 : Construction de Routes en Terre Moderne

Objectif du projet				ROUTE ACTUELLE		PROJET PROPOSE		Objectif poursuivi			
1	Technique							1	2	2	4
2	Développement, réduc. pauvreté										
3	réalisation du schéma	directeur routier									
4	saisie d'opportunité de	mobilisation	financement	TYPE	Plate-forme (m)	TYPE	Plate-forme (m)				
Fiche											
Projet											
	RN1										
06 R	KANKAN	KEROUANE	145	RTA	6 m à 8 m	RT 2	9 m				
07 R	KEROUANE	BEYLA	110	RTA	6 m à 8 m	RT 2	9 m				
08 R	BEYLA	N'ZEREKORE	131	RTA	6 m à 8 m	RT 2	9 m				
	RN7										
22 R	KANKAN	MANDIANA	87	RTA	6 m à 8 m	RT 2	9 m				
23 R	MANDIANA	Frontière Mali	72	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m				
	RN8										
24 R	LABE	MALI	110	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m				
25 R	MALI	Front. Sénégal	85	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m				

RN9									
26 R	KOUNDARA	Front. Gui. Biss	42	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m		
RN10									
28 R	MACENTA	Front. Libéria	30	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m		
RN18									
31 R	BEYLA	SINKO	56	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m		
32 R	SINKO	Front. Côte Iv.	90	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m		
RN22									
36 R	GOUGOU DGE	PITA	138	RTA	6 m à 8 m	RT 2	9 m		
RN25									
41 R	Carrefour RN 24	LELOUMA /RN5	131	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m		
RN28									
45 R	Carrefour RN 8	KOUBIA	65	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m		
RN29									
46 R	FARANAH	DABOLA	110	RTA	6 m à 8 m	RT 2	9 m		
RN30									
47 R	BISSIKRIMA	DINGUIRAYE	80	RTO	moins de 6 m	RT 2	9 m		
48 R	DINGUIRAYE	SIGUIRI	212	RTO	moins de 6 m	RT 2	9m		
RN33									
50 R	Carrefour RN 6	KEROUANE	135	RTA	6 m à 8 m	RT 2	9 m		

8.2.2.8 Fiches décrivant les projets routiers identifiés pour évaluation

Les projets routiers retenus pour l'analyse multicritère sont au nombre de cinquante (50). Ils sont présentés en Annexe 2 chacun par une fiche dans l'ordre donné ci-après.

Tableau : Résumé des fiches projets

Fiche	Tronçon de	à	N°	Types	Nature de l'investissement
01 R	PK 36	COYAH	RN1	RB 3/4	Elargissement chaussée existante 1 m et 4 m
02 R	COYAH	KINDIA	RN1	RB 3/4	Elargissement chaussée existante 1 m et 4 m
03 R	KINDIA	MAMOU	RN1	RB 3/4	Elargissement chaussée existante 1 m et 4 m
04 R	MAMOU	DABOLA	RN1	RB 1	Réhabilitation route bitumée existante
05 R	DABOLA	KOUROUSSA	RN1	RB 1	Réhabilitation route bitumée existante
06 R	KANKAN	KEROUANE	RN1	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
07 R	KEROUANE	BEYLA	RN1	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
08 R	BEYLA	N'ZEREKORE	RN1	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
09 R	NZEREKORE	DIECKE (front)	RN1	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
10 R	LOLA	N'ZO (front)	RN2	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
11 R	BOFFA	KOLABOUI	RN3	RB 2	Renforcement route bitumée existante
12 R	KOLABOUI	BOKE	RN3	RB 2	Renforcement route bitumée existante
13 R	BOKE	Front Gui. Biss	RN3	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terr
14 R	MAMOU	DALABA	RN5	RB 2	Renforcement route bitumée existante
15 R	DALABA	PITA	RN5	RB 2	Renforcement route bitumée existante
16 R	PITA	LABE	RN5	RB 2	Renforcement route bitumée existante
17 R	LABE	SERIBA	RN5	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terr
18 R	SERIBA	KOUNDARA	RN5	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
19 R	KOUNDARA	Front. Sénégal	RN5	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
20 R	KISSIDOU GOU	TOKONOU	RN6	RB 1	Réhabilitation route bitumée existante
21 R	TOKONOU	KANKAN	RN6	RB 1	Réhabilitation route bitumée existante
22 R	KANKAN	MANDIANA	RN7	RT 2	Renforcement route bitumée existante
23 R	MANDIANA	Frontière Mali	RN7	RT 2	Renforcement route bitumée existante

24 R	LABE	MALI	RN8	RT 2	Renforcement route bitumée existante
25 R	MALI	Front. Sénégal	RN8	RT 2	Renforcement route bitumée existante
26 R	KOUNDARA	Front. Gui. Biss	RN9	RT 2	Renforcement route bitumée existante
27 R	KONSANKORO	MACENTA	RN10	RT 1	Réhabilitation route en terre existante
28 R	MACENTA	Front. Libéria	RN10	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
29 R	N'ZEREKORE	YOMOU	RN11	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terr
30 R	Carrefour RN 1	MADINA OULA	RN13	RT 1	Réhabilitation route en terre existante
31 R	BEYLA	SINKO	RN18	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
32 R	SINKO	Front. Côte Iv.	RN18	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
33 R	Carrefour RN 2	THUO front Lib.	RN19	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
34 R	TANENE	FRIA	RN21	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
35 R	FRIA	TELIMELE	RN21	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
36 R	GOUGOUDJE	PITA	RN22	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
37 R	BOKE	GAOUAL	RN23	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terr
38 R	KINDIA	TELIMELE	RN24	RT 1	Réhabilitation route en terre existante
39 R	TELIMELE	GAOUAL	RN24	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
40 R	GAOUAL	SERIBA	RN24	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terre
44 R	TOUGUE	SELOUMA	RN27	RT 1	Réhabilitation route en terre existante
45 R	Carrefour RN 8	KOUBIA	RN28	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
46 R	FARANAH	DABOLA	RN29	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
47 R	BISSIKRIMA	DINGUIRAYE	RN30	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
48 R	DINGUIRAYE	SIGUIRI	RN30	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve
49 R	YIRIKIRI	NIANDANKORO	RN32	RB 5	Route bitumée neuve à la place de route en terr
50 R	Carrefour RN 6	KEROUANE	RN33	RT 2	Construction d'une route en terre moderne neuve

8.3 L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE DES PROJETS ROUTIERS

8.3.1 Méthodologie

Les différents projets routiers ont été évalués en utilisant le modèle de trafics mis au point pour l'étude de la demande et de ses projections en 2010

Une évaluation économique classique, selon le principe des avantages aux usagers, a été menée en comparant la situation sans projet, constituée par le réseau dit de référence, avec la situation avec projet c'est-à-dire d'un réseau qui comprend, outre les projets dit d'« héritage décisionnel » inclus dans le réseau de référence, le projet à évaluer.

Les avantages (ou les surcoûts) sont liés aux différences entre le réseau de référence et le réseau projet :

- des coûts d'exploitation des véhicules,
- des coûts d'entretien de la route.

Ces avantages sont comparés à l'investissement selon le principe de l'actualisation (un investissement réalisé aujourd'hui ou un avantage immédiat a un poids plus important que le même investissement ou le même avantage apparaissant dans 10 ans).

Les avantages liés aux coûts d'exploitation des véhicules (amélioration des conditions de circulation et variations des véh x km) sont calculés sur l'ensemble du réseau. Ils prennent donc en compte les reports de trafic éventuels liés à l'amélioration de l'itinéraire. Les trafics globaux sur l'ensemble du réseau dépendant également des projets

puisque pour chaque projet un trafic induit a été calculé.

Sont donc bien pris en compte

- le trafic normal,
- le trafic dévié (ou détourné)
- le trafic induit.

Pour chaque projet ont été calculés

- le taux de rentabilité économique interne (TRI)
- la valeur actuelle nette (au taux d'actualisation de 12%, l'actualisation étant réalisée à la date précédant la mise en service).

Dans un souci de simplification des calculs, on a considéré que les travaux débutaient en 2003 et que la mise en service avait lieu en 2005.

8.3.2 Les coûts d'investissements des projets

8.3.2.1 Les coûts d'investissements des projets type

Le coût unitaire d'investissement relatif à chaque projet type est calculé sur la base du bordereau des prix unitaires correspondant figurant en Annexes (voir supra), en fonction des paramètres décrits supra.

Le tableau ci-après récapitule les fourchettes « basses », « moyennes » et « hautes » des coûts unitaires relatifs à chaque projet type d'amélioration considéré :

Fourchette « basse » de coûts qui correspond à un projet type en terrain dégagé de végétation, en relief plat et avec un trafic inférieur à 1 000véh/j pour les routes bitumées et à 50véh/j pour les routes en terre

Fourchette « moyenne » de coûts qui correspond à un projet type en terrain dont la végétation est constituée de savane arbustive, en relief vallonné et avec un trafic compris 1 000véh/j et 3 000véh/jour pour les routes bitumées et entre 50véh/j et 100véh/j pour les routes en terre

Fourchette « haute » de coûts qui correspond à un projet type en terrain dont la végétation est constituée par la forêt, en relief montagneux et avec un trafic supérieur à 3 000véh/j pour les routes bitumées et à 100véh/j pour les routes en terre.

Les fourchettes de coûts d'investissement HT et TTC au kilomètre de route pour chaque projet type sont présentées dans le **tableau** ci-après (en millions de FG).

Tableau : Fourchette des coûts HT et TTC des projets types d'amélioration (en millions de FG)

Projets types d'amélioration	Fourchette « basse »		Fourchette « moyenne »		Fourchette « haute »	
	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC
RB 1 (chaussée 6 m)	162,4	240,3	212,3	314,2	267,3	395,6
RB 2 (chaussée 6 m)	146,9	217,4	178,9	264,8	215,2	318,5
RB 2 (chaussée 7 m)	163,9	242,6	198,7	294,1	237,2	351,1
RB 3 (chaussée 7 m)	261,9	387,6	333,2	493,1	425,6	629,9
RB 4 (chaussée 10 m)	417,6	618,1	549,7	813,6	726,2	1 074,80
RB 5 (chaussée 6 m)	211,2	312,6	411,3	608,7	659,4	975,9
RB 5 (chaussée 7 m)	245,7	363,6	459,1	679,5	722	1 068,60
RT 1 (plate-forme 7 m)	26,5	40,3	65,5	99,6	111,9	170,1
RT 1 (plate-forme 10 m)	82,7	125,7	240,2	365,1	442,9	673,2

8.3.2.2 *Les coûts d'investissements des projets à évaluer*

Au total, les coûts de 52 projets routiers ont été estimés. Les coûts d'investissements de remplacement d'un bac par un pont ont également été évalués pour 6 franchissements de cours d'eau.

Pour quatre projets (P33R, P35R, P38R, P43R), une variante d'aménagement a également été testée à la suite d'une première évaluation économique (projets P33Rbis, P35Rbis, P38Rbis, P43Rbis)

Aux coûts secs des projets, un coût supplémentaire a été ajouté pour prendre en compte d'une part le coût des études et contrôles et d'autre part les imprévus.

Le coût d'investissement est donc égal au coût sec multiplié par 1,15 (coût des études et du contrôle), le tout étant multiplié par 1,1 pour prendre en compte les imprévus.

La liste des projets étudiés ainsi que les coûts correspondants figurent page suivante.

insérer ici le tableau projet.xls page 1

Tableau 1 - Coûts d'investissement des projets

8.3.3 Les coûts d'entretien routier

8.3.3.1 *Les coûts d'entretien des projets types*

Les projets types ont fait l'objet d'une estimation de leurs coûts d'entretien en considérant l'entretien nécessaire à les garder en bon état.

Le Tableau 8 ci-après récapitule les fourchettes « basses », « moyennes » et « hautes » des coûts unitaires d'entretien relatif à chaque projet d'amélioration de route bitumée et de routes en terre :

- Fourchette « basse » de coûts qui correspond à un projet type
 - avec un trafic inférieur à 1 000véh/j, pour les routes bitumées,
 - et à une route aménagée dans un environnement végétal clairsemé et en terrain plat pour les routes en terre
- Fourchette « moyenne » de coûts qui correspond à un projet type
 - avec un trafic compris entre 1 000véh/j et 3 000véh/j pour les routes bitumées et à une plate-forme réhabilitée sur 7 m de largeur
 - dans un environnement végétal de savane arbustive et en relief vallonné pour les routes en terre
- Fourchette « haute » de coûts qui correspond à un projet type
 - avec un trafic supérieur à 3 000véh/j pour les routes bitumées et à une plate-

forme neuve aux caractéristiques modernes sur 9m de largeur

- dans un environnement végétal de forêt et relief montagneux pour les routes en terre.

Pour les routes en terre, le facteur trafics intervient surtout dans la périodicité des rechargement périodique ; il influe quelque peu également sur l'entretien courant par la périodicité des reprofilage.

Fourchettes des coûts d'entretien courant

Les fourchettes des coûts unitaires d'entretien courant HT et TTC, calculés pour chaque type de routes, sont présentées au **tableau** ci-après (en millions de FG) :

Tableau : Fourchette des coûts HT et TTC d'entretien courant des routes types (en millions FG)

Projets types d'amélioration	Fourchette « basse »		Fourchette « moyenne »		Fourchette « haute »	
	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC
RB (chaussée 6 m)	2,4	3,6	4,2	6,2	7,3	10,8
RB (chaussée 7 m)	2,6	3,9	5,1	7,5	7,9	11,7
RB (chaussée 10 m)	3,1	4,6	7,3	10,8	9,2	13,60
Piste non aménagée	1,3	2	2,3	3,5	4	6,1
RTM (plate-forme 7 m)	1,9	2,9	3,6	5,5	5,5	8,4
RTM (plate-forme 10 m)	2,5	3,8	5,9	8,9	7,4	11,3

Fourchettes des coûts d'entretien périodique

Les fourchettes des coûts unitaires d'entretien périodique HT et TTC, calculés pour chaque type de routes, sont présentées au **tableau** ci-après (en millions de FG) :

Tableau : Fourchettes des coûts unitaire HT et TTC d'entretien périodique des routes types (en millions FG)

Projets types d'amélioration	Fourchette		Fourchette		Fourchette	
	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC
RB (chaussée 6 m)	90,1	133,3	110,3	163,2	131	193,9
RB (chaussée 7 m)	104,1	154,1	127,3	188,4	151	223,5
RB (chaussée 10 m)	146,1	216,2	178,3	263,9	211	312,30
Piste non aménagée	17,4	26,5	21,3	32,4	25,3	38,5
RTM (plate-forme 7 m)	22,9	34,9	28	42,6	33,2	50,5
RTM (plate-forme 10 m)	28	42,6	34,2	52	40,5	61,6

8.3.3.2 Les coûts d'entretien en situation de référence (coûts en situation sans projet)

Une stratégie d'entretien a été définie pour la situation de référence. Cette stratégie

consiste à ramener les routes à l'état « moyen » au terme de l'année 2003.

Les tableaux ci-dessous résument les opérations d'entretien requises dès la première année de la période d'analyse, en fonction de l'état actuelle de la route et du niveau de trafic ; ils donnent aussi la périodicité des opérations lourdes (entretien périodique).

La stratégie d'entretien des routes bitumées en situation de référence

Concernant les routes revêtues, il a été simplifié en considérant que l'entretien courant de la première année ne diffère pas de celui des années suivantes. Seule l'année de premier entretien périodique est prise distinct suivant l'état initiale de la route.

- L'année de premier entretien périodique suivant l'état initiale de la route et le niveau de trafic supporté

Année de premier entretien périodique suivant l'état initiale de la route et le trafic supporté

Etat de la route	BON	MOYEN	MAUVAIS
Niveau de trafics			
inférieur à 1000 véhicules/jour	Année 14	Année 7	Année 1
entre 1000 et 3000 véhicules/jour	Année 9	Année 5	Année 1
supérieur à 3000 véhicules /jour	Année 7	Année 4	Année 1

- La périodicité de l'entretien périodique suivant le niveau de trafic supporté

Périodicité de l'entretien périodique suivant le niveau de trafic

Niveau de trafic	Périodicité
inférieur à 1000 véhicules/jour	Tous les 13 ans
entre 1000 et 3000 véhicules/jour	Tous les 11 ans
supérieur à 3000 véhicules /jour	Tous les 9 ans

- Les coûts d'entretien courant et les coûts d'entretien périodique

Coût de l'entretien courant et coût de l'entretien périodique des routes bitumées

Niveau de trafic	Entretien courant (millions FG / km/an)	Entretien périodique (millions FG / km)
inférieur à 1000 véhicules/jour	2,4	90,1
entre 1000 et 3000 véhicules/jour	4,2	110,3
supérieur à 3000 véhicules /jour	7,3	131,0

La stratégie et les coûts d'entretien des routes en terre en situation de référence

- L'entretien de remise à niveau la première année

Entretien de remise à niveau d'une route en terre l'année 1 suivant l'état de la route et le trafic supporté

Etat de la route	BON	MOYEN	MAUVAIS
Trafics			
inférieur à 50 véhicules/jour	Cantonnage Divers	cantonnage point à temps reprofilage léger 50% reprofilage compactage 25% rechargement partielle 25% Divers	cantonnage reprofilage-compactage rechargement partiel Divers
entre 50 et 100 véhicules/jour	Cantonnage reprofilage léger 50% Divers	cantonnage point à temos reprofilage léger 50% reprofilage-compactage 33% rechargement partielle 25% divers	rechargement
entre 100 et 250 véhicules/jour	Cantonnage reprofilage léger Divers	cantonnage point à temps reprofilage léger reprofilage compactage 40 % rechargement partielle 25% divers	rechargement
supérieur à 250 véhicules/jour	Cantonnage reprofilage léger Divers	cantonnage point à temps reprofilage léger reprofilage compactage 80% rechargement partielle 25% divers	rechargement

Coût d'entretien la première année suivant l'état de la route

(millions FG / km / an)

Etat route	inférieur à 50 véhicules/jour			entre 50 et 100 véhicules/jour			entre 100 et 250 véhicules/jou			supérieur à 250 véhicules/jour		
	Bon	Moyen	Mauvais	Bon	Moyen	Mauvais	Bon	Moyen	Mauvais	Bon	Moyen	Mauvais
Coûts entretien l'année 1												
Route en terre ordinaire (RTO)												
- fourchette basse	0.47	2.14	4.12	0.75	2.26	17.47	1.04	2.64	17.47	1.04	3.21	17.47
- fourchette moyenne	0.57	2.61	5.02	0.92	2.75	21.3	1.27	3.22	21.3	1.27	3.92	21.3
- fourchette haute	0.67	3.08	5.92	1.09	3.25	25.13	1.50	3.80	25.13	1.50	4.63	25.13
Route en terre améliorée (RTA)												
- fourchette basse	0.79	3.03	5.97	1.09	3.20	22.94	1.38	3.63	22.94	1.38	4.45	22.94
- fourchette moyenne	0.96	3.7	7.28	1.33	3.9	27.98	1.68	4.43	27.98	1.68	5.43	27.98
- fourchette haute	1.13	4.37	8.59	1.57	4.60	33.02	1.98	5.23	33.02	1.98	6.41	33.02

- Le coût de l'entretien courant

(millions FG / km / an)

Trafic journalier	inférieur à 50 véhicules/jour	entre 50 et 100 véhicules/jour	entre 100 et 250 véhicules/jour	supérieur à 250 véhicules/jour
consistance de l'entretien courant	cantonnage point à temps reprofilage léger 50% reprofilage compactage 25% rechargement partielle 25% divers	Cantonnage point à temos reprofilage léger 50% reprofilage compactage 33% rechargement partielle 25% divers	cantonnage point à temps reprofilage léger reprofilage compactage 40 % rechargement partielle 25% divers	cantonnage point à temps reprofilage léger reprofilage compactage 80% rechargement partielle 25% divers
Coûts entretien courant				
Route en terre ordinaire (RTO)				
- fourchette basse	2.14	2.26	2.64	3.21
- fourchette moyenne	2.61	2.75	3.22	3.92
- fourchette haute	3.08	3.25	3.80	4.63
Route en terre améliorée (RTA)				
- fourchette basse	3.03	3.20	3.63	4.45
- fourchette moyenne	3.7	3.9	4.43	5.43
- fourchette haute	4.37	4.60	5.23	6.41

- La périodicité et le coût de l'entretien périodique

Année de premier entretien périodique suivant l'état initial de la route et le trafic supporté

Etat de la route	BON	MOYEN	MAUVAIS
Niveau de trafics			
inférieur à 50 véhicules/jour	Année 7	Année 5	Année 3
entre 50 et 100 véhicules/jour	Année 6	Année 3	Année 1
entre 100 et 250 véhicules/jour	Année 5	Année 3	Année 1
supérieur à 250 véhicules/jour	Année 4	Année 2	Année 1

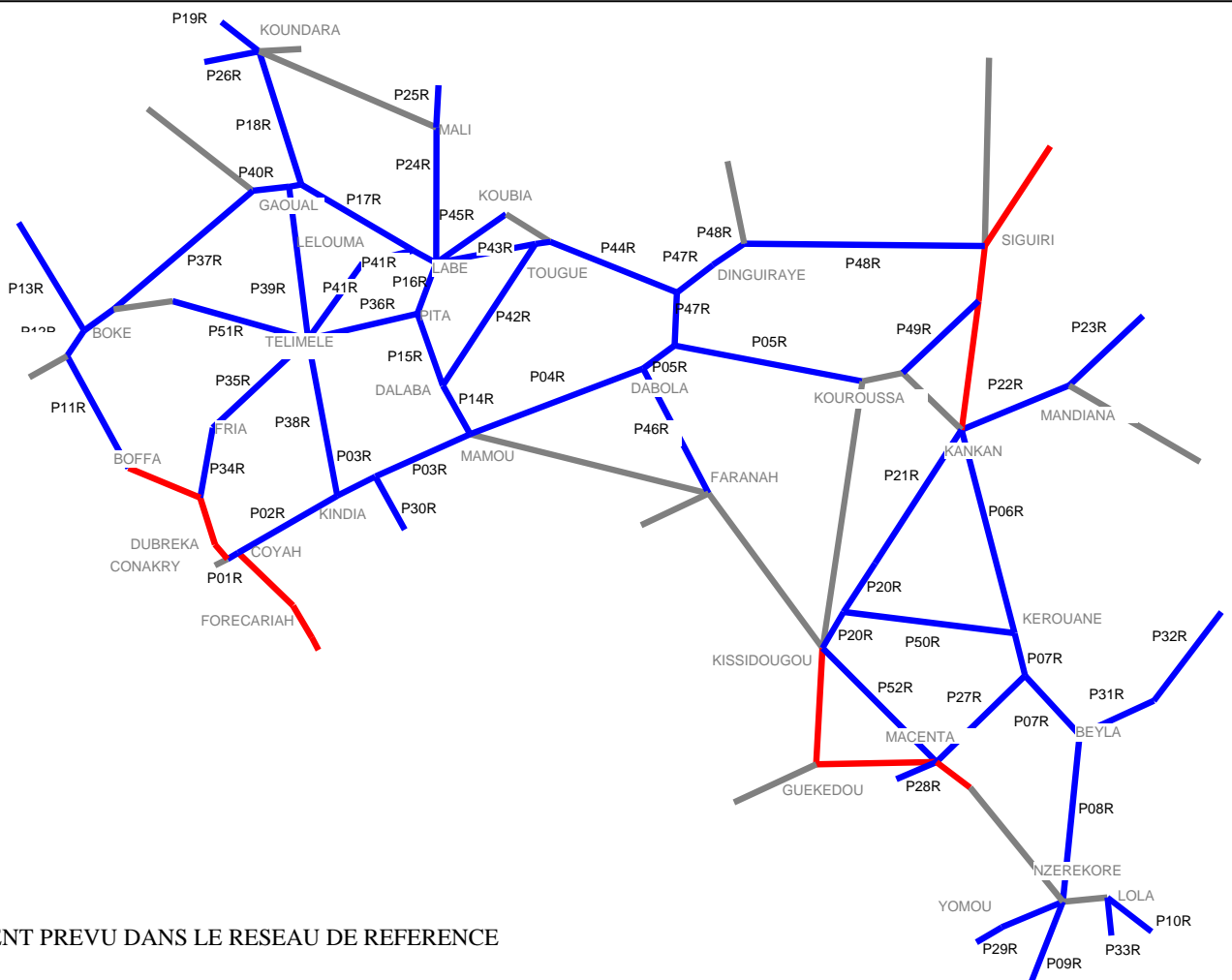
Périodicité de l'entretien périodique suivant le niveau de trafic

Niveau de trafic	Périodicité
inférieur à 50 véhicules/jour	Tous les 7 ans
entre 50 et 100 véhicules/jour	Tous les 6 ans
entre 100 et 250 véhicules/jour	Tous les 5 ans
supérieur à 250 véhicules/jour	Tous les 4 ans

Coût de l'entretien périodique

(millions FG / km)

Route en terre ordinaire (RTO)	
- fourchette basse	17.47
- fourchette moyenne	21.3
- fourchette haute	25.13
Route en terre améliorée (RTA)	
- fourchette basse	22.93
- fourchette moyenne	27.96
- fourchette haute	32.99



- PROJET
- AMENAGEMENT PREVU DANS LE RESEAU DE REFERENCE

8.3.4 Les coûts d'exploitation des véhicules

Le mode de calcul des coûts d'exploitation a été présenté dans le rapport « diagnostic et amélioration des transports routiers ». Ceux-ci ont été calculés en fonction

- du type de route (route en terre améliorée, route en terre ordinaire, route revêtue)
- de l'état de cette route (bon, moyen, mauvais)
- du relief (plat, vallonné, montagneux)

Le tableau page suivante présente une synthèse de ces coûts.

insérer ici le tableau synthèse CEV.xls

Tableau 2 - Coûts d'exploitation des véhicules neufs

8.3.5 Résultats

Au total, 43 projets présente un taux de rentabilité économique interne supérieur ou égal à 0%. Les projets présentant un TRI supérieur à 12% sont les suivants :

Tableau - Projets présentant un TRI supérieur ou égal à 12%

Projet	Route	Description du projet	TRI
P01R	RN1	Elargissement d'une chaussée entre le PK36 et Coyah	44%
P34R	RN21	remplacement d'une route en terre entre Tanéné et Fria	23%
P02R	RN1	Elargissement d'une chaussée et rectification de tracé entre Coyah et Kindia	23%
P04R	RN1	Réhabilitation d'une route bitumée entre Mamou et Dabola	22%
P14R	RN5	Renforcement d'une route bitumée entre Mamou et Dalaba	21%
P49R	RN22	Construction d'une route bitumée entre Yirikiri et Niandankoro	18%
P03R	RN1	Elargissement d'une chaussée et rectification de tracé entre Kindia et Mamou	17%
P27R	RN10	Réhabilitation d'une route en terre entre Konsankoro et Macenta	17%
P11R	RN3	Renforcement d'une route bitumée entre Boffa et Kolaboui	16%
P05R	RN1	Réhabilitation d'une route bitumée entre Dabola et Kouroussa	15%
P16R	RN5	Renforcement d'une route bitumée entre Pita et Labé	15%
P37R	RN23	Construction d'une route bitumée entre Boké et Gaoual	14%
P38Rbis	RN24	Construction d'une route bitumée entre Kindia et Téliélé	12%

On notera qu'entre Kindia et Téliélé, deux projets ont été testés :

- réhabilitation d'une route en terre (P38R),
- construction d'une route bitumée (P38Rbis).

Les deux projets ayant un TRI proche, c'est le deuxième projet qui a été retenu pour le suite de l'analyse.

Les autres variantes de projet n'ont pas dégagé de rentabilité significativement supérieure et les projets originaux ont été conservés.

A titre d'analyse complémentaire, l'aménagement de certains itinéraires a été testé en prenant en compte la réalisation conjointe de plusieurs projets.

Tableau - Evaluation de la rentabilité de certains itinéraires

Itinéraire	Coûts d'investissement (en milliards de GNF)	TRI
Labé-Siguiri (P43R, P44R, P47R et P48R)	95.0	7%
Kankan-Kérouné (P06R, P07R et P08R)	107.0	0%

Tableau 3 - Evaluation économique des projets routiers

insérer ici le tableau projet.xls page 1

insérer ici le tableau projet.xls page 2

insérer ici le tableau projet.xls page 3

8.4 L'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE DES PONTS

8.4.1 Méthodologie

Parmi les projets routiers retenus pour l'analyse économique et multicritère, 6 prévoient le remplacement d'un bac par un pont. Lors de l'évaluation de ces projets, l'on a fait l'hypothèse que ces ponts étaient réalisés mais le coût de leur réalisation n'a pas été pris en compte dans les coûts d'investissement. La rentabilité économique des nouveaux ponts doit donc être évaluée par ailleurs.

Les avantages aux usagers du remplacement d'un bac par un pont sont somme toute relativement limités lorsque le bac fonctionne dans des conditions optimales et sont difficilement évaluables. Ces avantages sont liés aux gains de temps (dans la valeur reste faible en Guinée), à la sécurisation de l'itinéraire, au fonctionnement interrompu la nuit pour les bacs.

On a donc réalisé une évaluation en ne prenant en compte que les coûts d'investissement et de fonctionnement des bacs d'une part, et les coûts de construction et d'entretien des ponts d'autre part.

Les trafics pris en compte ne comprennent pas le trafic induit par le projet routier sur lequel est situé le pont; ils ne présagent donc en rien de la rentabilité du projet routier sur l'axe considéré.

Les coûts d'investissement des ponts sont présentés dans le rapport « Sélection de projets routiers en vue de leur analyse multicritère »

Tableau - Projets de construction de ponts et investissements correspondants

Cours d'eau franchi	Section	N° de projet	Coût d'investissement hors taxe (en GNF)
Kogon	Boké-Kébo (frontière Guinée Bissau)	P13R	3 150 000 000
Bantala	Labé - Sériba	P17R	1 800 000 000
Sankarani	Mandiana - Frontière Mali	P23R	2 050 000 000
Kolente	Carrefour RN1 - Madina Oula	P30R	2 000 000 000
Baffing	Tougué - Sélouma	P44R	3 600 000 000
Milo	Carrefour RN6 - Kérouané	P50R	2 700 000 000

A ces coûts secs, il faut ajouter 15% pour les frais d'études et de contrôle puis 10% pour imprévu.

Les coûts annuels d'entretien des ponts ont été estimés à 0,5% de leur coût de construction bien qu'aucune intervention ne soit probablement nécessaire à l'horizon de l'analyse économique. La valeur résiduelle des ponts a été estimée sur la base d'une durée de vie de 50 ans.

Les données relatives aux bacs sont issues de l'étude réalisée en 1995 par BCEOM : « Franchissement du Niger à Yirikiri – Etude de faisabilité ». Les coûts correspondants ont été actualisés en fonction :

- du taux de change pour ceux relevant de l'investissement,

- de l'évolution de l'indice des prix en ce qui concerne les coûts d'exploitation.

Deux configurations de bac ont été retenues

- une configuration bac de 40 tonnes de port en lourd
- une configuration bac de 80 tonnes de port en lourd

Les coût d'investissement 2001 sont les suivants :

- bac de 80 tonnes : 2 362 393 939 GNF
- bac de 40 tonnes : 1 438 888 889 GNF (en l'absence de données sur le prix d'un bac de 40 tonnes dans l'étude BCEOM, on a considéré que sa valeur était égale à 60% d'un bac de 80 tonnes).

En l'absence de données détaillées sur chacun des sites, les coûts suivants n'ont pas été pris en compte dans la situation de référence (avec bac) :

- d'aménagement des accès et des quais,
- construction d'un radier lorsque celui-ci n'existe pas et que la circulation peut l'emprunter en période d'étiage.

Les coûts d'investissement dans la situation bac sont donc uniquement des coûts de renouvellement de ceux-ci.

Les coûts de fonctionnement d'un bac sont de 267 000 000 par an. Ces coûts ne comprennent pas l'amortissement et les frais financiers et sont essentiellement constitués de la consommation de carburant (56%) et d'entretien des bac (25%) (cf. BCEOM – Franchissement du Niger à Yirikiri – Etude de Faisabilité).

La durée de vie d'un bac est de 15 ans. Il a été considéré que les bacs actuels étaient à la moitié de leur durée de vie (ce qui semble un hypothèse optimiste) et qu'ils devaient être renouvelés en 2007. La valeur résiduelle des bacs a été calculée au prorata du nombre d'année de fonctionnement restantes.

Le type bac approprié (40 ou 80 tonnes) ainsi que le nombre de bacs nécessaires dépend du trafic année par année et a été estimé de la manière suivante :

La capacité des bacs est estimée en unité de véhicule particulier où, en fonction des contrainte de surface et de chargement des bacs :

- 1 véhicule léger = 1 UVP
- 1 poids lourd = 4,3 UVP

Chaque bac peut effectuer un nombre de traversées déterminé chaque jour. Ce nombre est fonction des temps de chargement, de traversée et de déchargement ainsi que du nombre d'heure de fonctionnement quotidien. Par exemple, pour un temps de traversée de 8 mn :

Chargement	10	mn
Traversée	8	mn
Déchargement	5	mn
Total	23	mn
Fonctionnement	14	heures par jour
Capacité	37	traversées par jour

Lorsque le trafic journalier exprimé en UVP dépasse la capacité journalière du bac (nombre de traversée x capacité du bac en UVP), l'acquisition d'un deuxième bac est engagée.

8.4.2 Résultats

L'acquisition d'un bac représente en Guinée un investissement important compte tenu d'une durée de vie limitée (par rapport à celle d'un pont) et de coûts de fonctionnement relativement élevés. Il est donc normal de constater que les 6 ponts prévus présentent des TRI supérieurs en moyenne à ceux des projets routiers.

Tableau - Taux de rentabilité économique des projets de pont

Cours d'eau franchi	Section	Projet routier concerné	TRI
Kogon	Boké-Kébo (frontière Guinée Bissau)	P13R	10%
Bantala	Labé - Sériba	P17R	24%
Sankarani	Mandiana - Frontière Mali	P23R	14%
Kolente	Carrefour RN1 - Madina Oula	P30R	15%
Baffing	Tougué - Sélouma	P44R	9%
Milo	Carrefour RN6 - Kérouané	P50R	19%

On rappellera d'une part que les avantages des ponts en terme de gains de temps et de sécurisation des itinéraires n'ont pas été pris en compte et que d'autre part les coûts d'investissement des variantes bac ne comprennent pas les coûts de génie civil (aménagement des accès et d'un radier éventuel). Cette évaluation minore donc quelque peu les avantages des ponts et le coût des solutions avec bac et devra donc être affinée lors des études de faisabilité éventuelles des ponts.

8.5 L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES PROJETS ROUTIERS

8.51 Méthodologie

L'analyse multicritère permet de compléter l'analyse économique en prenant en compte des critères qui ne sont pas monétarisables. En effet, l'évaluation économique se traduit par l'élaboration de quelques indicateurs agrégés issus de nombreux paramètres (état de la route, trafic, coûts d'investissement, coûts d'exploitation des véhicules...) mais ne saurait prendre en compte tous les effets d'un investissement routier.

Comme certains critères ne peuvent être exprimés en une unité commune, il faut affecter un « poids » à chacun des éléments de l'analyse multicritère. L'analyse multicritère postule que des objectifs multiples peuvent être hiérarchisés en fonction de leur importance relative.

A la rentabilité socio-économique des projets, synthétisée à l'aide du taux de rentabilité interne, ont été ajoutés les critères suivants :

- lutte contre la pauvreté
- développement économiques dont
 - o Importance des activités agricoles

- Potentialité agricoles
- Importance des activités d'élevage
- Activités forestières
- Activités minières
- intégration sous régionale et maillage du réseau reliant les différentes régions guinéennes
 - maillage du réseau reliant les différentes régions guinéennes
 - intégration sous régionale (liaison internationales)

Ces critères ont été appliqués aux projets routiers mais également aux projets de réalisation d'ouvrages d'art en attribuant à ces derniers les mêmes performances que les sections de projets sur lesquels ils sont situés.

8.5.1.1 Critère rentabilité économique

Les 52 projets routiers et les 6 projets de réalisation d'un pont ont été classés en fonction de leur taux de rentabilité interne.

La pondération de la note économique est de 6 sur un total de 12 points. Il n'a pas été attribué de point au projets présentant un TRI négatif. Pour les autres projets, il a été affecté un total de 6 points au projet le plus rentable, et de 0 point au projet de moins rentable.

8.5.1.2 Réduction de la pauvreté

La pondération de la note réduction de la pauvreté est de 3 sur un total de 12 points.

En fonction de la carte présentée en annexe4, les projets se sont vu affecter les notes suivantes selon le degré de pauvreté de la zone traversée la plus pauvre :

Degré de pauvreté

- faible : 0,75 point
- moyen : 1,50 point
- accentué : 2,25 points
- dominant : 3 points

8.5.1.3 Développement économique

La pondération du critère « développement économique » est de 2 sur un total de 12 points.

- Importance des activités agricoles (0,4 points)

La production de manioc et de céréales par km² ⁽⁷¹⁾ a d'abord été calculée pour chaque préfecture puis les points suivants ont été attribués a chaque

⁷¹ - En équivalent grain : 1 kg de manioc = 0,33 kg de blé

projet en fonction de l'importance de la production agricole de la préfecture qu'elle traverse ⁽⁷²⁾ (cf. annexe 4) :

- production inférieure à 6 quintaux par an et par km² : 0,1 point
- production comprise entre 6 et 8 quintaux : 0,2 points
- production comprise entre 8 et 13 quintaux : 0,3 points
- production supérieure à 13 quintaux par an et km² : 0,4 points

- Potentialités agricoles (0,4 points)

Le critère « potentialités agricoles » dépend de l'aptitude des terrains à l'agriculture, 4 types de zones ont été distingués. Les projets se sont vu attribuer les points suivants en fonction des zones traversées (cf. annexe 4) :

- Zones à très faibles potentialités (montagnes) : 0,1 point
- Zones à faibles potentialités (collines, versants à forte pente) : 0,2 points
- Zones à potentialités moyennes (basses collines, pénéplaines) : 0,3 point
- Zones à bonnes potentialités (bas-fonds, plaines, pénéplaines) : 0,4 points

- Importance de l'élevage (0,4 points)

Le cheptel (exprimé en nombre d'unité de bétail tropical ⁽⁷³⁾ par km²) à d'abord été calculé pour chaque préfecture puis les points suivants ont été attribués à chaque projet en fonction de l'importance du cheptel de la préfecture qu'elle traverse ⁽⁷⁴⁾ (cf. annexe 4) :

- cheptel inférieur à 6 UBT par km² : 0,1 point
- cheptel compris entre 6 et 8 UBT par km² : 0,2 points
- cheptel compris entre 8 et 13 UBT par km² : 0,3 points
- cheptel supérieur à 13 UBT par km² : 0,4 points

- Activités minières

Les projets à proximité d'une mine existante et permettant de rallier Conakry se sont vu attribuer 0,2 points

Les projets à proximité d'une mine en projet et permettant de rallier Conakry se sont vu attribuer 0,4 points (cf. annexe 4)

- Activités forestières

0,4 point à été attribué aux projets desservant une zone d'exploitation forestière (cf. annexe 4).

⁷² - Les classes ont été calculés en fonction des quartiles

⁷³ - 1 bovin = 0,8 UBT, 1 ovin=1 caprin = 1 porc = 0,15 UBT

⁷⁴ - Les classes ont été calculés en fonction des quartiles

8.5.1.4. *Intégration économique*

L'intégration économique a été vue d'un double point de vue

- maillage du réseau reliant les différentes régions guinéennes

Les projets se situant sur un itinéraire permettant de relier deux capitales administratives (en fonction de l'itinéraire le plus court) se sont vu attribuer 0,5 point (cf. annexe 4).

Les capitales régionales sont au nombre de 8 : Conakry, Boké, Kindia, Mamou, Labé, Kankan, N'zérécoré, Faranah.

- Intégration sous-régionale (ou internationale)

0,5 point a été attribué aux projets se situant sur un itinéraire international (cf. annexe 4). Les itinéraires internationaux définis par la CEDEAO ont été pris en compte mais l'on a considéré également les différents itinéraires permettant de rejoindre le Sénégal via Koundara.

8.5.2 Résultats de l'analyse multicritère et plan d'investissement

Sur la base d'une capacité d'absorption des projets routiers d'environ 990 milliards de GNF par an sur 10 ans, 40 projets ont été retenus. Il s'agit des 39 premiers projets selon le classement de l'analyse multicritère auxquels il a été ajouté le projet relatif à la section Gaoual – Sériba afin d'assurer l'aménagement complet de la liaison Boké – Koundara – frontières du Sénégal et de la Guinée Bissau.

Ces différents projets, classés en fonction de la nature de l'investissement sont les suivants :

Tableau - Projets de construction d'une route bitumée

N° projet	Début projet	Fin projet	Route	Coût en millions de GNF hors taxes	Classement multicritère
P49R	Yirikiri	Niandankoro	RN22	25 419	3
P38Rbis	Kindia	Télimélé	RN24	51 518	5
P34R	Tanéné	Fria	RN21	29 068	13
P10R	Lola	N'zo	RN2	19 636	20
P39R	Télimélé	Gaoual	RN24	64 934	21
P37R	Boké	Gaoual	RN23	40 586	22
P43R	Labé	Tougué	RN27	38 971	23
P35R	Fria	Télimélé	RN21	48 254	27
P18R	Sériba	Koundara	RN5	31 419	29
P19R	Koundara	Front. Sénégal	RN5	12 560	36
P29R	N'zérécoré	Yomou	RN11	26 196	39
P40R	Gaoual	Sériba	RN24	8 205	43

Tableau - Projets d'élargissement et de rectification de tracé d'une route bitumée

N° projet	Début projet	Fin projet	Route	Coût en millions de GNF hors taxes	Classement multicritère
P02R	Coyah	Kindia	RN1	40 149	7
P01R	PK 36	Coyah	RN1	6 175	9
P03R	Kindia	Mamou	RN1	62 994	16
P42R	Dalaba	Carr. RN7	RN26	71 738	32

Tableau - Projets de renforcement ou de réhabilitation d'une route bitumée

N° projet	Début projet	Fin projet	Route	Coût en millions de GNF hors taxes	Classement multicritère
P04R	Mamou	Dabola	RN1	40 173	2
P05R	Dabola	Kouroussa	RN1	41 485	15
P16R	Pita	Labé	RN5	9 082	4
P11R	Boffa	Kolaboui	RN3	23 283	11
P14R	Mamou	Dalaba	RN5	11 632	12
P15R	Dalaba	Pita	RN5	11 867	18
P12R	Kolaboui	Boké	RN3	5 078	26

Tableau - Projets de construction d'une route en terre moderne neuve

N° projet	Début projet	Fin projet	Route	Coût en millions de GNF hors taxes	Classement multicritère
P22R	Kankan	Mandiana	RN7	16 400	19
P50R	Carrefour RN	Kérouané	RN33	33 996	25
P36R	Gougoudgé	Pita	RN22	48 579	30
P26R	Koundara	Front. Guinée	RN9	8 611	31
P07R	Kérouané	Beyla	RN1	34 438	33
P47R	Bissikrima	Dinguiraye	RN30	14 448	34
P45R	Carr. RN8	Koubia	RN28	21 423	35
P08R	Beyla	N'zérécoré	RN1	38 379	38

Tableau - Projet de réhabilitation d'une route en terre

N° projet	Début projet	Fin projet	Route	Coût en millions de GNF hors taxes	Classement multicritère
P27R	Konsankoro	Macenta	RN10	8 531	10
P44R	Tougué	Sélouma	RN27	8 536	14
P30R	Carr. RN1	Madina Oula	RN13	2 241	37

Tableau - Projets de construction d'un pont

N° projet	Localisation	Route	Coût en millions de GNF hors taxes	Classement multicritère
P17P	Pont sur la Bantala (17R)	RN5	2 277	1
P50P	Pont Milo - P50R - Carrefour RN6 - Kérouané	RN33	3 416	6
P23P	Pont Sankarani - Mandiana - Frontière Mali (P23R)	RN7	2 593	8
P44P	Pont Baffing - P44R - Tougué - Sélouma	RN27	4 554	17
P30P	Pont Kolente - P30R - Carrefour RN1 - Madina Oula	RN13	1 417	24
P13P	Pont sur le Kogon (P13R)	RN3	3 985	28

Tableau 4 - Classement multicritère des projets

insérer ici le tableau multicritère.xls page 1

insérer ici le tableau multicritère.xls page 2

insérer ici le tableau multicritère.xls page 3

Le plan d'investissement a été établi en considérant que, compte tenu de la capacité d'absorption des projets observé dans le passé, les décaissements devaient être proches de 99 milliards de GNF par an.

Pour chaque projet, l'investissement a été réparti sur trois ans :

- année 1 : 25%
- année 2 : 45%
- année 3 : 30%

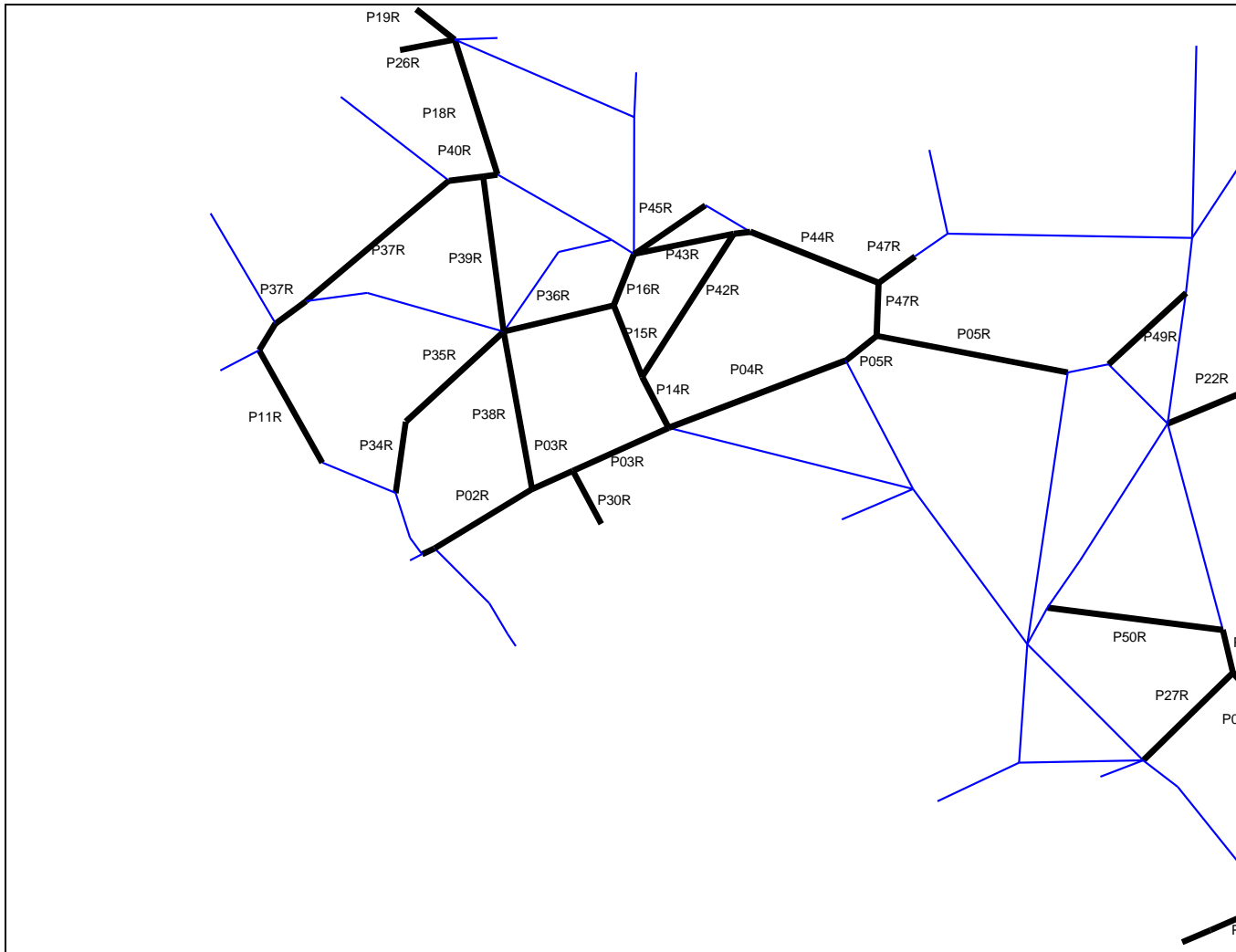
Les décaissements sont moins importants pour la première année du plan (mise en place des projets) et la dernière année (fin des projet). Au total, le budget d'investissement s'élève à 974 milliards de GNF.

insérer ici le tableau plan_invest.xls page 1

Tableau 5 – Plan d'investissement

insérer ici le tableau plan_invest.xls page 2

Les projets retenus



8.6 ÉTUDE DU RECOUVREMENT DES COÛTS RECURRENENTS ROUTIERS

L'objectif est à ce niveau de contribuer à la détermination de mesures concrètes qui permettront d'améliorer le recouvrement des coûts d'usage des infrastructures de transport. L'étude présentée ici se base sur les travaux réalisés dans le cadre de la Configuration d'un Fonds Routier de 2^{ème} génération en 1999, elle en constitue une actualisation et un prolongement au niveau de la démarche engagée.

En préambule, il est indispensable de définir parmi les coûts engendrés par la mise à disposition des infrastructures, ceux dont le recouvrement est à assurer. Dans les pays en développement, il s'agit de faire en sorte que les coûts d'entretien courant soient couverts, en règle générale, par les ressources locales. Des exceptions existent de prise en charge par les ressources extérieures de ces coûts. Cette prise en charge est limitée dans le temps et intervient dans des cas extrêmes, par exemple de dégâts causés aux infrastructures par les intempéries (pluviométrie exceptionnelle, cyclones, etc.) ou des catastrophes naturelles (séismes).

Les coûts d'entretien périodique qui consistent, suivant les modes considérés en des opérations coûteuses en devises (réfection de bâtiments, remplacement du revêtement de routes revêtues ou rechargement lourd de routes en terre, remplacement du revêtement de quais dans les ports ou de pistes d'aéroports, ballastage ou remplacement de traverses de voies ferrées) sont généralement financés à l'aide de ressources extérieures (dons ou prêts). Il en est de même des investissements dans la construction des infrastructures dont les coûts sont encore plus élevés, compte tenu des moyens techniques requis des entreprises.

8.6.1 Évolution des besoins pour les Routes nationales

8.6.1.1. Évolution du réseau

Consistance et état du réseau actuel

L'état du réseau actuel est rappelé au **tableau** ci-après.

Tableau : État et consistance du réseau actuel des routes nationales

Etat en 2001	Routes revêtues			routes en terre		
	BB	ES	total	RTA	RTO	total
bon état	645	243	888	749	298	1047
état moyen	300	560	860	1479	1082	2561
mauvais état:	110	140	250	268	2126	2394
Ensemble	1055	943	1998	2496	3506	6002

Le réseau de référence

Un réseau de référence a été considéré pour l'identification et l'étude des projets étudiés dans le cadre du PNT ; il prend en compte les aménagements en cours de réalisation ou ceux déjà programmés et financés, considérés comme des héritages décisionnels, dont

on est sûr qu'ils démarreront à court terme (ces aménagements pris en compte sont décrits ci-avant).

Par ailleurs, il a été admis que par la poursuite d'une politique d'investissement et d'entretien appropriée, il n'y aurait plus de routes nationales en « état mauvais » en 2003. La consistance et l'état des routes nationales fin 2003 sont décrits au **tableau** ci-après.

Tableau : Consistance et état du réseau de référence de l'étude du PNT

en 2003 (réseau de référence)	Routes revêtues			routes en terre		
	BB	ES	total	RTA	RTO	total
bon état	631	0	631	0	0	0
état moyen	949	638	1587	2011	2734	4745
mauvais état:	0	0	0	0	0	0
Ensemble	1580	638	2218	2011	2734	4745

En application de la politique d'entretien préconisée, on peut considérer qu'à partir de l'année 2003, l'ensemble du réseau des routes nationales est éligible à l'entretien courant préventif et selon les coûts donnés .

Évolution du Réseau des Routes Nationales dans le cadre du PNT

Dans le cadre du plan d'investissements routiers du PNT, 40 projets au total ont été retenus couvrant un linéaire de 3041 km de routes dont 2007 km concernent des routes revêtues (réhabilitation, renforcement ou route neuve) et 1034 km des routes en terre. Six autres projets portent sur des remplacements de bacs par des ponts sur les routes nationales.

Etabli sur la base de la programmation de ces investissements (voir ci-avant), le **tableau** ci-après indique l'évolution du linéaire devant faire l'objet de l'entretien courant préventif au cours de la période 2003-2014.

La décomposition selon l'état bon ou moyen est cohérente avec les hypothèses d'évolution des routes retenues dans le cadre de la stratégie d'entretien et d'un délai de garantie de 1 an à l'issue de l'exécution des travaux. La stratégie d'entretien inclut l'entretien périodique des couches de roulement des routes revêtues et des routes en terre avec les périodicités appropriées.

La 1^{ère} année de mise en service des investissements dans le cadre du PNT est 2005, pour la moitié des investissements dont l'achèvement est prévu en 2006, dans le cadre de l'analyse multicritère. Les dépenses d'entretien qui doivent être prises en charge par le FER commencent donc en 2006.

Tableau : Évolution du réseau des routes nationales pour la période 2003-2015

Années	Routes revêtues en état			Routes en terre en état			Ensemble des RN
	bon	moyen	ensemble	bon	moyen	ensemble	
2003	631	1587	2218	0	4745	4745	6963
2004	631	1587	2218	0	4745	4745	6963
2005	631	1587	2218	475	4271	4745	6963
2006	986	1370	2356	949	3658	4607	6963
2007	1151	1342	2493	1524	2947	4470	6963
2008	961	1532	2493	1524	2947	4470	6963
2009	1067	1426	2493	1157	3313	4470	6963
2010	1665	1185	2850	1244	2869	4113	6963
2011	1955	974	2929	770	3265	4034	6963
2012	2250	785	3035	295	3633	3928	6963
2013	2163	1140	3302	770	2892	3661	6963
2014	1133	2290	3423	1668	1872	3540	6963

8.6.1.2 Évolution des dépenses d'entretien courant

Définition du niveau d'entretien courant

L'entretien des routes a été défini comme l'ensemble des opérations qui conduisent une route à offrir le niveau de service initial au cours de sa durée de vie au sens économique.. Selon la proposition effectuée dans la stratégie d'entretien, parmi les trois (3) niveaux d'entretien des infrastructures routières qui ont été envisagés, c'est le niveau moyen qui a été retenu pour estimer les séquences de coûts dans le cadre de l'analyse économique et du classement des projets.

Base d'évaluation des coûts d'entretien HT et TTC

Les dépenses d'entretien ont été évaluées en valeur Hors Toutes Taxes et Impôts (coûts économiques) et Toutes Taxes Comprises (coûts financiers) sur la base des conditions économiques d'octobre 2001. Le taux des taxes et impôts par rapport au montant hors toutes taxes est identique à celui pris pour les investissements routiers. Il représente environ 48% pour les routes bitumées et 52% pour les routes en terre.

Le calcul des budgets a été effectué en valeur TTC.

Collecte des prix unitaires de base pour l'estimation des coûts d'entretien

Le Consultant a collecté les prix unitaires pour l'estimation des coûts d'entretien des projets types de routes dans les documents provenant de la DNER (MTPI).

Les marchés d'entretien les plus récents et les données de base contenues dans les différentes études d'entretien routiers effectuées ces dernières années par BCEOM, LBI et TRACTEBEL pour le compte de la DNER. ont été analysées.

Sur ces bases, les coûts d'entretien des routes ont été obtenus.

Coûts unitaires d'entretien courant des routes revêtues ou des routes en terre

Les fourchettes des coûts unitaires d'entretien courant HT et TTC, calculés pour

chaque type de routes, sont présentées au **tableau** ci-après (millions NGF) :

Tableau : Fourchette des coûts HT et TTC d'entretien courant (millions NGF)

Projets types d'amélioration	Fourchette « basse »		Fourchette « moyenne »		Fourchette « haute »	
	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC	Coût HT	Coût TTC
RB (chaussée 6 m)	2,4	3,6	4,2	6,2	7,3	10,8
RB (chaussée 7 m)	2,6	3,9	5,1	7,5	7,9	11,7
RB (chaussée 10 m)	3,1	4,6	7,3	10,8	9,2	13,60
Piste non aménagée	1,3	2	2,3	3,5	4	6,1
RTM (plate-forme 7 m)	1,9	2,9	3,6	5,5	5,5	8,4
RTM (plate-forme 10 m)	2,5	3,8	5,9	8,9	7,4	11,3

Les valeurs calculées pour la « fourchette basse » ont été appliquées compte tenu des objectifs de maintien de niveau de service qu'elle suppose.

Dépenses annuelles d'entretien courant

Elles ont été calculées en appliquant les coûts unitaires au linéaire de réseau de chaque catégorie, tel qu'il est indiqué au Tableau 4 supra. Le calcul des dépenses relatives à l'entretien courant a nécessité les hypothèses suivantes :

les investissements prévus pour être mis en service à l'Année 3 (2006) qui totalisent un linéaire de 709km de routes revêtues et 100km de routes en terre ont été répartis également entre l'Année 2 (2005) et l'Année 3 (2006), certains projets présentant des longueurs inférieures à 60km et pouvant être exécutés en 2 années ;

les routes revêtues en bon état sont supposées, malgré l'exécution de l'entretien courant, passer progressivement en état moyen (par 1/3 du linéaire de 631km) à partir de l'année 2007. Leur entretien périodique n'a pas été considéré au cours de la période considérée. Pour les routes en terre en état moyen entre 2001 et 2003, la séquence a consisté à admettre leur entretien périodique par tranche de 10% du linéaire à compter de 2005

Les dépenses d'entretien ont donc été calculées pour les années de la période considérée et sont rappelées au **tableau** ci-après.

Tableau : Dépenses annuelles d'entretien courant des routes nationales (millions NGF)

Années	Routes revêtues en état			Routes en terre en état			Ensemble des RN
	bon	moyen	ensemble	bon	moyen	ensemble	
2003	2461	6189	8650	0	9490	9490	18140
2004	2461	6189	8650	0	9490	9490	18140
2005	2461	6189	8650	1376	8541	9917	18567
2006	3843	5343	9186	2752	10608	13360	22547
2007	4488	5235	9723	4418	8545	12963	22686
2008	3749	5973	9723	4418	8545	12963	22686
2009	4162	5561	9723	3355	9608	12963	22686
2010	6495	4620	11115	3608	8320	11928	23043
2011	7623	3800	11423	2232	9467	11699	23122
2012	8775	3062	11837	856	10536	11391	23228
2013	8434	4444	12878	2232	8385	10617	23495
2014	4418	8932	13350	4837	5429	10266	23616

Sur ces bases d'évaluation aux conditions de 2001, le budget d'entretien courant des routes nationales varie de la façon suivante :

Il augmente de 30,2%, au cours de la période 2003-2014

Le budget à allouer à l'entretien courant des routes nationales revêtues augmente de 54,3%, comme le linéaire de routes nationales revêtues

Le budget à allouer à l'entretien courant des routes nationales en terre augmente de 8,2%, alors que leur linéaire diminue de 25,4%. Ceci tient à la séquence de dégradation retenue et à l'objectif de maintien du niveau de service.

Cette évaluation aux conditions économiques du second semestre de l'Année 2001 ne tient pas compte de l'inflation et d'éventuelles modifications de parité des monnaies.

8.6.1.3 Actualisation des perspectives antérieures

Dans le cadre de l'Étude de Configuration d'un Fonds d'Entretien Routier⁷⁵ les besoins d'entretien avaient été définis pour la période 2000-2005 pour les réseaux sous différentes maîtrises d'ouvrages et dont l'entretien devait être financé à l'aide des ressources du FER. Il convient de rappeler la consistance de ces réseaux, en actualisant le linéaire de routes nationales, dont la modification serait issue de la mise en œuvre des recommandations du PNT, les réseaux sous responsabilité des autres maîtres d'ouvrage étant supposés constants.

Réseaux à entretenir

Le **tableau** ci-après rappelle la consistance des réseaux des différents maîtres d'ouvrages, l'évolution de celui incombant au MTPT a été mise en cohérence avec la proposition de projets qui seront réalisés dans le cadre du PNT.

Tableau : Évolution de la consistance des réseaux routiers (km)

Catégorie de route	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Routes Nationales revêtues	2 218	2356	2493	2493	2493	2850	2929	3035	3302	3423
Routes Nationales non revêtues	4 745	4607	4470	4470	4470	4113	4034	3928	3661	3540
Routes Régionales	6 770	6 770	6 770	6 770	6 770	6 770	6 770	6 770	6 770	6 770
Pistes Rurales	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Voies Urbaines	1 000	1 030	1 061	1 093	1 126	1 159	1 194	1 230	1 267	1 305
TOTAL	34 733	34763	34794	34826	34859	34892	34927	34963	35000	35038

Sur ces bases, le linéaire total de routes en Guinée ne devrait pas connaître d'expansion significative, sauf dans le domaine des Voies Urbaines où une certaine extension des réseaux existants est à considérer. Il est possible de relever la cohérence entre les linéaires évalués dans le cadre de l'étude du FER et dans le cadre du PNT.

⁷⁵ Réalisée pour le compte du MTPT entre 1998 et 1999

Budgets annuels d'entretien

Sur la base de ces linéaires, des budgets annuels avaient été estimés, leur révision a été calculée pour les coûts d'entretien des routes nationales sur les bases définies supra.

Pour les autres catégories de voie, les coûts unitaires retenus antérieurement ont été augmentés de 20% pour tenir compte de l'inflation et de la dévaluation intervenues entre 1998 et 2001. En ce qui concerne les années 2002-2003, les prévisions budgétaires antérieures peuvent être retenues, sous réserve de tenir compte de l'inflation et de la dévaluation intervenues entre 1998 et 2001.

Les évaluations présentent cependant une certaine hétérogénéité, les coûts d'entretien courant ayant été estimés sur des bases différentes :

en 1998, ce sont les coûts obtenus par la DNER qui avaient été retenus, ils correspondaient à un niveau minimum d'entretien

dans le cadre de la présente analyse, les coûts ont été estimés sur la base de bordereaux de prix, eux mêmes tenant compte d'une expérience accrue de contrats à l'entreprise. Par ailleurs, le niveau d'entretien est celui qui correspond à un maintien du niveau de service des voies, ce qui requiert des prestations accrues par rapport au niveau antérieur.

Le **tableau** ci-après donne l'estimation des dépenses annuelles d'entretien courant.

Tableau : Évolution des dépenses d'entretien routier pour la période 2005-2014

Catégorie de route	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Routes Nationales revêtues	8 650	9186	9723	9723	9723	11115	11423	11837	12878	13350
Routes Nationales non revêtues	9 917	13360	12963	12963	12963	11928	11699	11391	10617	10266
Routes Régionales	1 835	1 868	1 936	1 936	1 971	2 007	2 043	2 080	2 117	2 155
Pistes Rurales	3 145	3 362	3 843	3 843	4 109	4 393	4 697	5 022	5 369	5 740
Voies Urbaines	434	451	468	486	505	525	545	567	589	612
TOTAL	23 981	28228	28933	28951	29271	29968	30407	30897	31570	32123

Au cours de la période considérée, l'entretien courant des routes nationales sera la principale source de dépenses de l'entretien courant. Les ressources à mobiliser pour les routes nationales représenteront 77% des dépenses en 2005, cette proportion diminuant faiblement au cours de la période pour être de 73% en 2014.

8.6.2 Ressources pour l'entretien des routes nationales

Perspectives antérieures mises à jour

Les études antérieures avaient envisagé un schéma d'alimentation du FER en ressources destinées à l'entretien courant, en faisant principalement appel aux ressources suivantes :

Redevance de Financement de l'Entretien Routier, issue de l'instauration d'un prélèvement non fiscal sur les carburants destinés aux transports routiers pour un montant de 19,5 milliards NGF en 2005

Recettes des Péages – Pesages provenant de l'installation de trois (3) stations de contrôle, pour un montant total de 3,05 milliards NGF en 2005

contribution, essentiellement par fourniture de main d'œuvre, des Collectivités Rurales de Développement, pour un équivalent de 1,25 milliard NGF en 2005.

La croissance annuelle de trafic prévue initialement était de 1%, et le taux annuel corrigeant l'inflation et la dévaluation avait été pris égal à 4,5%. Dans le cadre du PNT, la croissance annuelle des trafics devrait être de 6,5% au cours de la période 2001-2010. Pour rendre les perspectives initiales cohérentes avec les prévisions du PNT, les ressources devraient donc augmenter annuellement de 6,5% à barème constant. Le **tableau** ci-après donne la chronologie de ces ressources, en retenant un accroissement annuel de 5% à partir de 2010.

Tableau : Évolution des ressources destinées à financer l'entretien des routes

Ressources	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
RFER	24 546	26141	27841	29650	31578	33630	35312	37077	38931	40878
Pesage-péage	9 274	9877	10519	11203	11931	12706	13341	14009	14709	15444
CRD	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248
Total	35 068	37 266	39 607	42 101	44 756	47 584	49 901	52 334	54 888	57 570

8.6.3 Comparaison des ressources et des dépenses

Une première comparaison a pu être faite entre dépenses d'entretien courant, dépenses diverses de gestion du FER et recettes initiales recalculées en tenant compte des prévisions de trafics établies dans le cadre du PNT. Le résultat de cette première comparaison effectuée à barème constant, permettra de proposer des mesures d'atténuation des déséquilibres mis en évidence.

Le résultat de cette première comparaison est donné au **tableau** ci-après.

Tableau : Comparaison des ressources et des dépenses à barème constant (Millions NGF aux conditions du 2nd Semestre 2001)

Item	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Routes Nationales revêtues	8 650	9 186	9 723	9 723	9 723	11 115	11 423	11 837	12 878	13 350
Routes Nationales en terre	9 917	13 360	12 963	12 963	12 963	11 928	11 699	11 391	10 617	10 266
Routes Régionales	1 835	1 868	1 936	1 936	1 971	2 007	2 043	2 080	2 117	2 155
Pistes Rurales	3 145	3 362	3 843	3 843	4 109	4 393	4 697	5 022	5 369	5 740
Voies Urbaines	434	451	468	486	505	525	545	567	589	612
Sous total entretien courant	23 981	28 228	28 933	28 951	29 271	29 968	30 407	30 897	31 570	32 123
Interventions d'urgence	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200
Fonctionnement F.E.R.	1125	1125	1125	1125	1125	1125	1125	1125	1125	1125
Et., Audits et Contrôles	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Total des dépenses	29306	33553	34258	34276	34596	35293	35732	36222	36895	37448
RFER	24 546	26 141	27 841	29 650	31 578	33 630	35 312	37 077	38 931	40 878
Pesage-péage	9 274	9 877	10 519	11 203	11 931	12 706	13 341	14 009	14 709	15 444
CRD	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248	1 248
Total des recettes	35 068	37 266	39 607	42 101	44 756	47 584	49 901	52 334	54 888	57 570
Solde disponible	5 762	3 714	5 350	7 825	10 161	12 292	14 169	16 112	17 993	20 122

L'extension du réseau national revêtu et l'amélioration générale de l'entretien courant engendrent des augmentations sensibles des dépenses d'entretien du réseau routier.

L'accroissement important de la circulation qui a été projeté dans le cadre du PNT permet, à barème constant, de financer les dépenses d'entretien courant des différentes catégories de voies, ainsi que les dépenses de gestion du FER (fonctionnement et audits). Le solde est bénéficiaire et permettrait la prise en charge par l'État des taxes sur les dépenses d'entretien périodique dont le financement est supposé provenir de ressources extérieures.

Il convient toutefois de prendre la précaution, lors de la mise en place des tarifs de la RFER et des postes de pesage – péage, de bien les évaluer aux conditions de 2001, et non de les instaurer en appliquant les barèmes de 1999 pour la TFER et de 1997 pour les barèmes des péages et les amendes de surcharge.

9 LE PROJET D'APPUI A L'AMELIORATION DU PARC COMMERCIAL DE VEHICULES ROUTIERS

9.1 Adéquation du parc commercial futur aux besoins

Ces besoins ont été estimés sur la base des caractéristiques actuelles dont la dominante est la vétusté des véhicules qui nécessite un renouvellement annuel de 9% des effectifs pour maintenir l'activité estimée. Le **tableau** ci-après donne l'estimation des effectifs annuels du parc commercial et les importations annuelles requises, compte tenu de l'état du parc.

Tableau : Estimation des importations annuelles de véhicules

année	camionnettes				minibus-autocars				camions et ensembles articulés			
	parc au 1/1	retrait	import.	total	parc au 1/1	retrait	import.	total	parc au 1/1	retrait	import.	total
2000				5790				22900				5100
2001	5790	521	922	6191	22900	2061	2691	23530	5100	459	707	5348
2002	6191	557	986	6620	23530	2118	2765	24177	5348	481	741	5608
2003	6620	596	1054	7078	24177	2176	2841	24842	5608	505	777	5881
2004	7078	637	1127	7569	24842	2236	2919	25525	5881	529	815	6167
2005	7569	681	1205	8093	25525	2297	2999	26227	6167	555	855	6466
2006	8093	728	1245	8609	26227	2360	3041	26907	6466	582	878	6763
2007	8609	775	1324	9158	26907	2422	3120	27605	6763	609	919	7073
2008	9158	824	1408	9743	27605	2484	3201	28321	7073	637	961	7397
2009	9743	877	1498	10364	28321	2549	3284	29056	7397	666	1005	7736
2010	10364	933	1594	11025	29056	2615	3369	29810	7736	696	1051	8091

- parc au1/1 : parc en début d'année n

- retrait : parc retiré au cours de l'année n

- import : effectifs importés au cours de l'année n

En supposant les ratios d'exploitation actuels, l'évolution du parc proposée implique donc une amélioration de productivité des transports de voyageurs de 45% et des transports de marchandises de l'ordre de 40%.

Il paraît donc nécessaire d'améliorer les caractéristiques des véhicules composant le parc, ce qui est possible de deux façons :

- la 1^{ère} est d'améliorer la productivité du parc actuel, mais ceci est possible dans une proportion que l'on peut admettre de 15% pour les transports de marchandises et pour les transports de voyageurs
- la 2^{ème} consiste à modifier la composition du parc de véhicules pour augmenter la capacité de transport de marchandises et celle de transport de voyageurs. Les autocars représentent actuellement une faible part des véhicules de transport collectif (5% des effectifs), cette proportion étant quadruplée, elle permettrait un accroissement suffisant pour assurer la demande projetée. En ce qui

concerne les transports de marchandises, les ensembles articulés ne représentent actuellement que 3,9% des camions. Un doublement de cette proportion permet d'obtenir l'accroissement de capacité nécessaire.

9.2 Investissements nécessaires sans projet

Les investissements ont été calculés en retenant les valeurs des coûts des véhicules d'occasion dans les conditions actuelles de droits et taxes d'importation et de financement :

pour les camionnettes : il a été supposé que 80% des unités sont acquises pour des transports privés et n'entrent pas en compte dans l'amélioration souhaitée. Les camionnettes de transport public sont totalement pré-financées par les importateurs qui les vendent sous forme de crédit-loyer au taux de 20%. Au coût d'acquisition TIC de 11,7 millions GNF

pour les transports collectifs de voyageurs, le véhicule « composite » a un coût de 36,7 millions GNF en incluant les droits et taxes d'importation et le coût du financement aux conditions d'un remboursement sur quatre années au taux de 20%/an

pour les transports de marchandises, le véhicule « composite » a un coût de 52,7 millions GNF en incluant les droits et taxes d'importation et le coût du financement aux conditions d'un remboursement sur quatre années au taux de 20%/an

Sur ces bases, les investissements annuels ont été calculés en retenant les effectifs du parc ci-dessus. Les résultats figurent au **tableau** ci-après.

Tableau : Estimation des investissements nécessaires (millions GNF aux conditions de 2001)

année	en millions GNF de 2001			
	cam. ^{ttes}	minibus, cars	cam. et ens. Art.	total
2000				
2001	3 236,8	98 643,3	21 774,6	123 654,7
2002	3 461,0	101 356,0	22 833,3	127 650,3
2003	3 700,7	104 143,4	23 943,5	131 787,6
2004	3 957,0	107 007,4	25 107,6	136 072,0
2005	4 231,1	109 950,1	26 328,4	140 509,6
2006	4 368,5	111 474,7	27 054,2	142 897,4
2007	4 647,1	114 366,5	28 294,3	147 307,9
2008	4 943,5	117 333,3	29 591,3	151 868,1
2009	5 258,9	120 377,1	30 947,7	156 583,6
2010	5 594,3	123 499,8	32 366,2	161 460,3

Le parc nécessaire pour faire face à l'accroissement de demande conduit à des augmentations sensibles des investissements qui, si on ne prend aucune mesure d'incitation, seront réalisés avec les faibles niveaux de productivité actuelle (faible kilométrage annuel).

9.3 Projet d'amélioration du parc

Le principe de mise en place d'un projet d'amélioration est décrit au Schéma 2 ci-

après. Les mesures d'incitation consisteraient :

à mettre en place des fonds destinés au financement des investissements dans les transports publics de voyageurs et de marchandises pour financer 70% des acquisitions de véhicules, le transporteur apportant 30% de cette acquisition, le taux d'intérêt serait de 7% et la durée de remboursement de 4 années. La condition serait que le transporteur fasse une déclaration enregistrant son entreprise pour effectuer des transports publics et que le véhicule présente un âge maximum 6 ans à la date d'importation,

à baisser les Droits et Taxes d'Importation pour les situer (pour les entreprises déclarant effectuer du transport public) à 20%, au lieu de 30% actuellement.

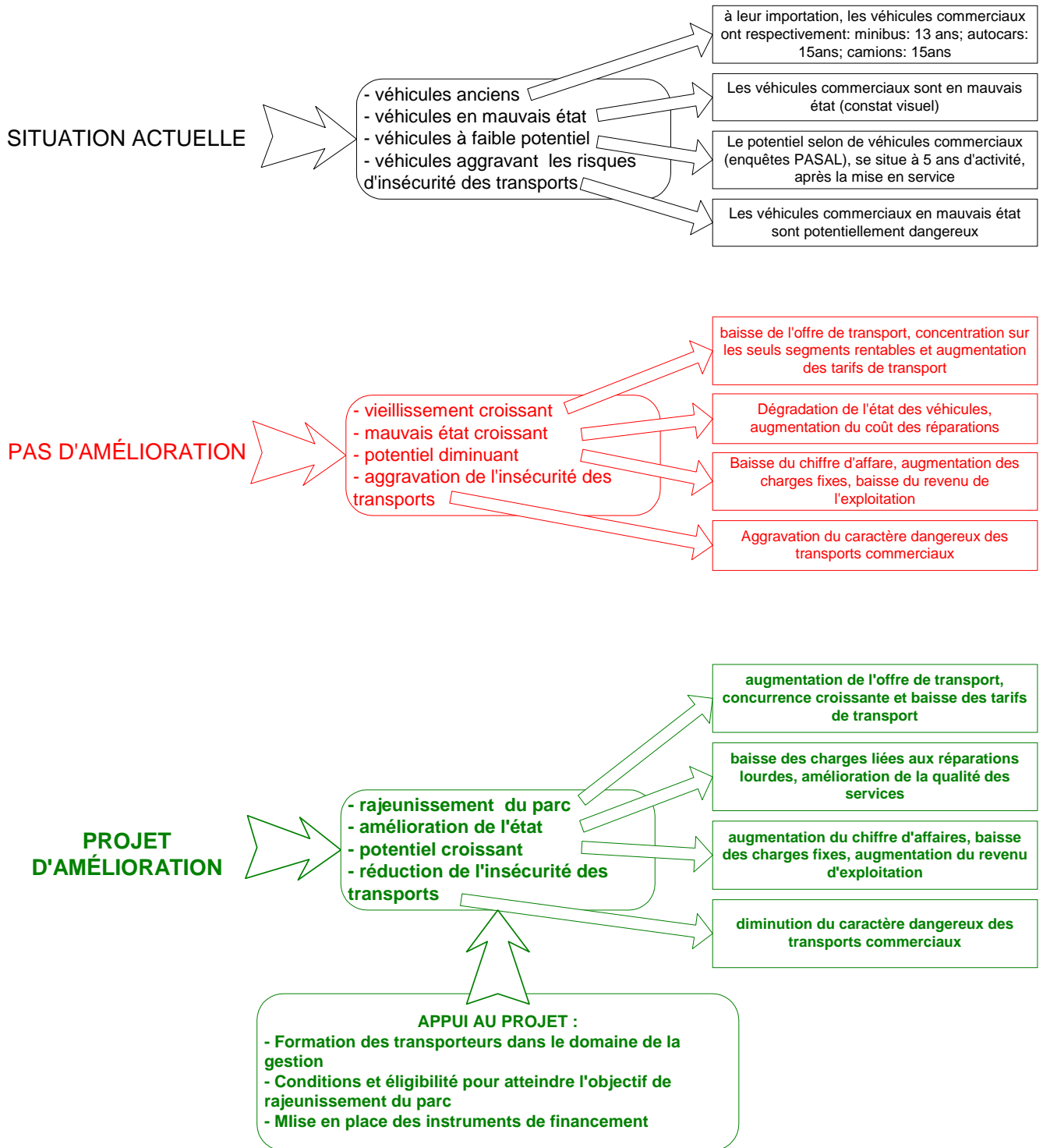
Le premier effet serait de rajeunir progressivement le parc en important des véhicules âgés de 6 ans au maximum, soit en moyenne la moitié de l'âge moyen des véhicules importés actuellement. Le second effet serait de réduire sensiblement le montant des investissements requis, avec trois résultats avantageux :

le premier est la disponibilité financière permettant aux transporteurs de devenir réellement propriétaires,

le second est d'améliorer la productivité des véhicules, une augmentation du kilométrage annuel de 25% serait obtenue par rapport à la situation actuelle

le troisième serait de réduire sensiblement les taux de retraits du parc au cours de la période. Initialement de 9%, il diminuerait à 8%, au cours des quatre années suivantes, puis 7% au cours des trois années suivantes et 6% au cours des deux dernières années.

Graphique : *Projet d'amélioration des parcs de transports commerciaux*



Sur la base des hypothèses décrites ci-dessus, les besoins d'accroissement du parc ont été calculés et sont donnés au **tableau** ci-après.

Tableau : Estimation des importations annuelles de véhicules après mise en œuvre de mesures d'incitations

année	camionnettes			minibus-autocars			camions et ensembles articulés		
	parc au 1/1	retrait	import. total	parc au 1/1	retrait	import. total	parc au 1/1	retrait	import. total
2000			5790			22900			5100
2001	5790	521	6191	22900	2061	2200	23039	419	559
2002	6191	495	924	6620	23039	1843	1983	23179	5236
2003	6620	530	988	7078	23179	1854	1995	23320	5377
2004	7078	566	1057	7569	23320	1866	2007	23462	5520
2005	7569	605	1130	8093	23462	1877	2019	23604	5668
2006	8093	567	1083	8609	23604	1652	2265	24216	5820
2007	8609	603	1152	9158	24216	1695	2323	24845	6087
2008	9158	641	1225	9743	24845	1739	2384	25489	6366
2009	9743	585	1206	10364	25489	1529	2191	26150	6657
2010	10364	622	1283	11025	26150	1569	2247	26829	6962

- parc au 1/1 : parc en début d'année n

- retrait : parc retiré au cours de l'année n

- import : effectifs importés au cours de l'année n

Sous l'effet des mesures envisagées, les effectifs du parc devraient diminuer de 10% pour tenir compte de l'augmentation de productivité. Les importations sont ainsi réduites de près de 30% au cours de la dernière année considérée.

9.4 Investissements nécessaires avec mesures d'incitations

Les investissements ont été calculés en retenant les valeurs des coûts des véhicules d'occasion dans les conditions d'âge correspondant à un maximum de 6 ans, la baisse à 20% des droits et taxes d'importation et les conditions de financement :

Les investissements annuels ont été calculés, ils figurent au [tableau](#) ci-après.

Tableau : Estimation des investissements nécessaires avec mesures d'incitations (millions GNF aux conditions de 2001)

année	cam.ttes	minibus, cars	cam. et ens. Art.	total
2000				
2001	5 754,5	44 128,5	32 751,4	82 634,4
2002	5 766,7	39 775,6	30 747,5	76 289,9
2003	6 166,2	40 017,2	31 570,2	77 753,6
2004	6 593,3	40 260,4	32 414,9	79 268,5
2005	7 050,0	40 505,0	33 282,2	80 837,1
2006	6 756,4	45 421,9	37 079,9	89 258,2
2007	7 187,4	46 600,2	38 779,6	92 567,2
2008	7 645,9	47 809,0	40 557,1	96 012,0
2009	7 525,6	43 936,8	38 754,5	90 217,0
2010	8 005,6	45 076,6	40 530,9	93 613,2

Le projet permet en premier lieu de réduire les effectifs du parc, et malgré l'accroissement sensible des investissements liés à l'accroissement qualitatif du parc de transport de marchandises, les investissements totaux sont réduits de plus de 30% chaque année. À ce premier avantage, il faut noter l'amélioration de la productivité du parc, la capitalisation progressive des transporteurs qui ira dans le sens d'une responsabilité croissante et d'une implication dans l'amélioration de la sécurité routière.

10 LE PLAN D'INVESTISSEMENTS PHYSIQUES DES AUTRES SOUS SECTEURS

10.1 LE PLAN D'INVESTISSEMENTS DU SOUS SECTEUR MARITIME ET FLUVIAL

Le plan d'investissements du sous secteur concerne :

- les investissements au port de Conakry
- les investissements d'amélioration des sites d'accostage et de la sécurité de navigation côtière et fluviale du petit cabotage côtier, insulaire, fluvial et de voisinage (au niveau des petits ports secondaires et débarcadères).

10.1.1 Les investissements au port de Conakry

Le PAC a élaboré et proposé un troisième projet portuaire pour son plan d'investissements lourds pour la prochaine décennie.

Le 3^{ème} projet portuaire est évalué à 73,35 millions de \$US. Ses principales composantes sont :

- Extension du terminal à conteneurs avec un 2^{ème} quai de 225 m, un quai feeders de 150 m et 77.000 m² de terre-pleins : 30,87 millions de \$US ;
- Aménagement de 30 hectares de terre-pleins viabilisés dans la zone Sud-Est du port en arrière de l'appontement pétrolier : 15,67 millions de \$US ;
- Construction d'un port de servitude et d'une capitainerie à l'entrée du port : 9,68 millions de \$US ;
- Construction d'une digue de protection du port de servitude et du terminal à conteneurs : 3,02 millions de \$US ;
- Aménagement de deux aires de stationnement pour camions (11 ha ex-Unipra et 11 ha ex-Entrat) : 3,78 millions de \$US ;
- Aménagement d'installations pour produits dangereux : 1,08 millions de \$US ;
- Equipements de sécurité et signalisation maritime : 1,17 millions de \$US ;
- Travaux de réparation de quais : 3,28 millions de \$US ;
- Services d'ingénierie : 4,79 millions de \$US.

Le projet comporte aussi des composantes optionnelles complémentaires totalisant 11,25 millions de \$US, qui sont les suivantes

- Dragage du chenal d'accès et du bassin portuaire : 2,43 millions de \$US ;
- Extension des ouvrages de protection pour limiter l'envasement : 4,41 millions de

\$US ;

- Réparation des quais de la darse de pêche : 3,32 millions de \$US ;
- Aménagement d'un terre-plein de 8.000 m² entre le terminal à conteneurs et les installations de Friguia : 1,08 millions de \$US.

Ce projet portuaire a été analysé dans le cadre de la présente étude d'élaboration du PNT. Cette analyse est rapporté en Partie 1 (chapitre 3, section 3.4.3) du présent rapport.

Ces investissements sont normalement à charge du PAC et non du budget d'investissement de l'Etat.

10.1.2 Les investissements d'accompagnement des activités du petit cabotage côtier, insulaire, fluvial et de voisinage

Le plan d'investissements d'accompagnement du petit cabotage côtier et fluvial a deux composantes :

- Aménagements (infrastructures et superstructures) des principaux petits ports et débarcadères de Boussourra (Conakry), de Dixinn Port à Bois (Conakry), de Sorro (îles de Loos), de Room (îles de Loos), de Sangbon (Préfecture de Forécariah), de Bel-Air (Préfecture de Boffa), et de Guémeyre (Préfecture de Boké)
- Equipements de signalisation maritime et fluviale au niveau des petits ports et débarcadères.

Le coût prévisionnel de ce plan d'investissements est estimé à **8 milliards Francs Guinéenne** (5 pour la première composante, et 3 pour la seconde).

La justification socio-économique de ces investissements est argumentée au niveau de la Partie 1 (chapitre 3, section 3.8) du présent rapport.

Ces investissements sont à charge du budget d'investissements de l'Etat.

10.2 LE PLAN D'INVESTISSEMENTS DU SOUS SECTEUR AERIEN

Les investissements prévus pour le sous secteur aérien ne concernent ici que ceux qui sont identifiés et (évalués sommairement) par les études menées dans le cadre de la préparation du PNT. L'élaboration du PNT devait intégrer les résultats d'une étude qui devait se faire par ailleurs, « l'étude sur les performances du secteur aéroportuaire et du développement des aérodromes de l'intérieur ». Cette étude n'a pas encore démarré au rendu pu présent rapport. Les études réalisées sur le sous secteur par la mission de préparation du PNT ont porté sur la demande des transports aériens (interne et externe, actuelle et future), et sur la mise aux normes de la sûreté aéroportuaire et de la sécurité aérienne. Le présent Plan d'Investissements du sous secteur sera complété par les investissements retenus par l'étude citée ci-dessus qui doit démarrer incessamment.

Le Plan d'Investissements du sous secteur aériens a trois composantes

- Doublement de la capacité de l'aérogare internationale de l'aéroport de Conakry Gbéssia ;
- Complètement et mise aux normes internationales des équipements de sûreté

de l'aéroport de Conakry ;

- Renouvellement des aides à la navigation aérienne, et de contrôle et sécurité aérienne .

Les coûts prévisionnels de ces investissements sont estimés respectivement à :

- doublement capacité aérogare : 10 000 millions FG,
 - mise au normes de la sûreté aéroportuaire :1000 millions FG,
 - renouvellement des aides à la navigation :7300 millions FG
- soit un total de 18 300 millions FG.

Le deuxième investissement est normalement à charge du concessionnaire, la SOGEAC.

Et le troisième est normalement à charge de l'Agence de Navigation Aérienne (ANA), agence autonome.

Seul le premier investissement relève normalement des investissements publics de l'Etat.

La justification technique et socio-économique de ces trois composantes est argumentée au niveau de la Partie 1 (chapitre 4, sections 4.2.10, 4.3.1 et 4.3.2) du présent rapport.

L'extension de la capacité de l'aérogare se justifie par la saturation de sa capacité actuelle vers 2012. L'investissement est prévu pour la deuxième partie des années 2000.

Les investissements en équipements de sûreté se justifient par la nécessaire mise aux normes de l'OACI, de la sûreté à l'aéroport international de Conakry.

Enfin, le renouvellement des aides à la navigation se justifie par le fait que les équipements actuels arrivent en fin de potentiel technique vers 2006.

11 LE PLAN D'ACTION DU SECTEUR

Le Plan d'Action du secteur, issu de l'analyse des problématiques du secteur et du contenu du projet de politique de développement du secteur, dans ses objectifs et orientations stratégiques, est rapporté dans les matrices ci-après. Le Plan d'Action du secteur est subdivisé en Plan d'Action par sous secteur. Chaque Plan d'Action sous sectoriel est composé de programmes d'actions. Pour chaque programme d'actions il est indiqué ses objectifs spécifiques, les objectifs sectoriels et sous sectoriels dans la réalisation desquels il s'inscrit, sa programmation indicative sur la période des dix prochaines années (court, moyen et long terme), son budget prévisionnel, les intervenants et la structure responsable du programme.

A chaque objectif général du secteur et à chaque objectif sous sectoriel, est attaché une série de programmes d'actions qui concourent à leur réalisation.

Outre les investissements en infrastructures, superstructures et équipements faisant l'objet des chapitres 9 et 10, les programmes d'action comportent des études, de l'assistance technique, des investissements en locaux et des acquisitions de matériels et équipements pour lesquels il a été estimé des budgets prévisionnels. Ces programmes d'action sont assimilés à des investissements.

Les financements à mobiliser pour ces investissements complémentaires ou d'accompagnement, s'élèvent à un montant global de 168,13 milliards FG se décomposant comme suit :

- Plan d'action multimodal du secteur : 68,8 milliards FG
- Plan d'action du sous secteur des transports routiers : 63,65 milliards FG
- Plan d'action du sous secteur des transports maritimes et fluviaux : 16,7 milliards FG
- Plan d'action du sous secteur des transports aériens : 18,98 milliards FG

Ces plans d'action sont rapportés dans les matrices qui suivent et sont résumés ci-dessous.

11.1 LE PLAN D'ACTION MULTIMODAL DU SECTEUR

code identifiant du programme	PROGRAMME D'ACTIONS	Budget prévisionnel (millions FG)	Structure responsable
PC1	Réorganisation et renforcement de la capacité institutionnelle du Bureau des Etudes et de la Planification	6 500	SG-BEP
PC2	Réformes institutionnelles générales du secteur	47 000	BEP
PC3	Renforcement du cadre institutionnel de la dimension environnement des transports	300	BEP
PC4	Construction d'un bâtiment de bureaux pour le Ministère des Travaux Publics et des Transports	15 000	SEG-BEP
	TOTAL	68 800	

11.2 LE PLAN D'ACTION DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS

code identifiant du programme	PROGRAMME D'ACTIONS	Budget prévisionnel (millions FG)	Structure responsable
(pour mémoire)	Plan d'investissements routiers (voire ci-avant)	pm	DNIR
PR2	Appui au renforcement de la capacité institutionnelle de la DNIR en gestion de délégation de maîtrise d'ouvrage	10 000	DNIR
PR3	Mise en place du système de protection et de conservation du patrimoine routier	8 200	DNER
PR4	Appui au PME de travaux routiers et promotion du cantonnage manuel	13 000	DNER
PTR1	Révision et actualisation du cadre législatif et réglementaire d'opération du sous secteur des transports routiers	450	DNTT
PTR2	Assainissement du marché des transports routiers	2 000	DNTT
PTR3	Appui aux organisations professionnelles des transporteurs routiers	2 500	DNTT
PTR4	Appui aux transporteurs routiers	2 500	DNTT
PTR5	Appui à l'amélioration du parc de véhicules commerciaux	20 000	DNTT
PTR6	Amélioration de la capacité de gestion des titres de transports	500	DNTT
PTR7	Etude et mise en place d'un système de gestion de la sécurité routière	4 500	DNTT
	TOTAL	63 650	

11.4 LE PLAN D'ACTION DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

code identifiant du programme	PROGRAMME D'ACTIONS	Budget prévisionnel (millions FG)	Structure responsable
(pour mémoire)	Plan d'investissement du PAC (Troisième Projet Portuaire)	pm	PAC
PTM2	Amélioration de l'accessibilité urbaine du port de Conakry	900	BEP
PTM3	Elaboratin et adoption d'un schéma national d'équipement en ports de commerce	3 700	BEP
PTM4	Préparation de la mise en valeur du nouveau site portuaire retenu	1 300	DNMM
PTM5	Amélioration de la productivité physique et opérationnelle du port de Conakry	Budget PAC	PAC DNMM
PTM6	Améliortion de la compétitivité du port de Conakry et du corridor guinéen du Mali	Budget PAC	PAC DNNTT
PTM7	Aménagements de petits ports et débarcadères	5 000	ANAM
PTM8	Développement du transport fluvial sur le Niger et me Mali	3 000	ANAM
PTM9	Amélioration de la sécurité de navigation côtière et fluvial	3 000	ANAM
PTM10	Mise en place d'un observatoire des coûts de passage portuaires	800	DNMM
PTM11	Mise en place d'un observatoire du recouvrement des charges du PAC auprès des usagers du port	700	DNMM
PTM12	Assainissement et promotion de l'industrie locale des transports maritimes et appui aux opérateurs actuels et potentiels	1 300	DNMM
PTM13	Reforcement de la capacié institutionnelle et amélioration des condtions de travail de l'Adminitration Maritime	3 000	DNMM
PTM14	Préparation de la relève du personnel technique vieillissant de l'ANAM et formation continue du personnel	2 000	ANAM
	TOTAL	24 700	

11.5 LE PLAN D'ACTION DU SOUS SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS

code identifiant du programme	PROGRAMME D'ACTIONS	Budget prévisionnel (millions FG)	Structure responsable
PTA1	Investissements : Doublement de la capacité de l'aérogare internationale voyageurs de l'aéroport de Conakry	10 000	SOGEAC
PTA2	Investissements : Renouvellement des équipements d'aide à la navigation et de sécurité aérienne à l'aéroport de Conakry	Budget ANA	ANA
PTA3	Mise aux normes internationales de la sûreté aéroportuaire de l'aéroport de Conakry	950	SOGEAC
PTA4	Amélioration de la compétitivité de l'aéroport international de Conakry et promotion de sa fréquentation	500	DNAC SOGEAC
PTA5	Investissements sur les aéroports régionaux (en attente des résultats de l'étude sur les performances du secteur aéroportuaire et le développement des aérodromes de l'intérieur)	(pour mémoire)	ANA
PTA6	Réforme du cadre institutionnel d'exploitation et de gestion du réseau territorial de petits aérodromes	400	DNAC
PTA7	Assainissement et promotion de l'industrie locale de transports aériens et appui aux opérateurs	1 550	DNAC
PTA8	Désengagement de l'Etat des activités commerciales du sous secteur	1 080	SG-BEP
PTA9	Renforcement de la capacité institutionnelle et amélioration des conditions de travail de l'Administration de l'Aviation Civile	2 500	DNAC
PTA10	Renforcement de la capacité institutionnelle de l'ANA	2 000	ANA
	TOTAL	18 980	