

REPUBLIQUE DE GUINEE

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DU PLAN

**COMITE INTERMINISTERIEL
POUR L'ELABORATION DU DOCUMENT
DE STRATEGIE DE REDUCTION DE LA PAUVRETE**

Groupe Thématique :

INFRASTRUCTURES DE BASE

ENERGIE

EAU ET ASSAINISSEMENT

URBANISME ET HABITAT

TRANSPORT

POSTES ET TELECOMMUNICATION

Octobre 2001

DOCUMENT DE STRATEGIE DE REDUCTION DE LA PAUVRETE

GROUPE THEMATIQUE « **INFRASTRUCTURES DE BASE** »

INTRODUCTION

La disponibilité des infrastructures de base performantes constitue un des préalables indispensables à la réussite de toutes actions visant à l'amélioration des conditions de vie des populations et à la réduction de la pauvreté. Ces infrastructures de base comprennent essentiellement l'énergie, l'eau, les transports, l'habitat et les communications.

En effet, les résultats des enquêtes de sondage d'opinions réalisées auprès des différentes couches socioprofessionnelles de la nation ont montré que les services sociaux et les infrastructures de base constituaient des priorités stratégiques ; le secteur social devançant les infrastructures de base de 4 points seulement. Cette différence explique l'impact direct des sous-secteurs des infrastructures de base sur le bien-être des populations et les autres activités sectorielles.

Les actions de modernisation des infrastructures de base ont le double impact d'augmentation des revenus à travers la création d'emplois privés ou publics et d'amélioration des conditions de vie des populations à travers un meilleur accès aux biens et services disponibles. Elles constituent également un support de la croissance économique.

I- ENERGIE

I-1. Etat des lieux

a- Hydroélectricité

La Guinée, bien que disposant d'un potentiel hydroélectrique considérable, utilise principalement le mode de production thermique. Avec la mise en service du barrage de Garafiri, l'énergie hydroélectrique représente 2% du potentiel existant.

Trois types d'énergies sont considérés :

- l'électricité ;
- les énergies nouvelles et renouvelables ;
- et les énergies traditionnelles.

Le secteur de l'Energie en Guinée est géré par deux sociétés :

- ENELGUI, Société de patrimoine chargée de la production et des infrastructures ;
- SOGEL, Société d'exploitation chargée du transport et de la distribution.

Les contraintes suivantes sont à lever pour assurer une bonne mise à disposition de l'énergie pour la population :

- la fragilité des installations électriques, la prolifération de la fraude, le manque de discipline parmi le personnel de la SOGEL
- l'insuffisance en quantité et la médiocrité des services assurés par la SOGEL : les interruptions fréquentes et variations de tension importantes.
- le coût élevé de l'électricité
- les coûts élevés des installations des digesteurs à bio-gaz et de la photovoltaïque.

Les indicateurs principaux suivants donnent le niveau actuel des performances de ce secteur :

➤ taux d'accès	7%
➤ prix du KWH	176 FG
➤ taux de facturation	53%
➤ taux de recouvrement	80%
➤ nombre d'abonnés	60.000

D'après une étude comparative, le coût de l'énergie électrique en Guinée est de loin moins compétitif par rapport à la plupart des pays de la sous-région ; pour la moyenne et la haute tension par exemple, le coût de l'énergie électrique en Guinée est environ 2,5 fois plus élevé qu'en Côte d'Ivoire, 1,5 fois plus qu'au Mali et 1,3 fois plus qu'au Sénégal.

Dans le cadre du développement économique et social de la Guinée, il a été décidé de restructurer profondément le secteur de l'énergie en vue d'améliorer les structures de gestion et d'opération et d'installer un environnement propice aux investissements privés. Car, bien que la Guinée dispose d'importantes ressources énergétiques constituées notamment d'un potentiel hydroélectrique et de quantités importantes de bois de feu ; la consommation énergétique par tête d'habitant demeure l'une des plus faibles de la sous région.

Le bois de feu constitue une part importante dans la consommation totale d'énergie du pays. Cela est dû en grande partie au fait que la demande en énergie commerciale (produits pétroliers et électricité) demeure insatisfaite.

Cette situation constitue une des contraintes les plus importantes au développement économique du pays, ainsi qu'une menace sérieuse à la protection de l'environnement.

En raison de l'important rôle qu'elle joue dans le processus de développement d'un pays, les décisions concernant l'énergie sont étroitement liées à presque tous les autres aspects de la stratégie de développement national.

Ainsi, les perspectives de développement du secteur de l'énergie sont très sensibles à la situation macro-économique du pays, qui elle - même est difficile à prévoir.

D'un autre point de vue, si l'on se rapporte à la taille de l'économie nationale, les investissements dans le secteur de l'énergie sont relativement massifs et souvent effectués en bloc et ont une longue période de récupération.

Finalement, dans une planification des investissements vue dans une perspective de développement à moyen et long terme, les projections de la demande à satisfaire peuvent évoluer de façon très différente soit à la hausse, soit à la baisse en fonction de l'évolution des paramètres sur le plan macro-économique.

Le potentiel hydroélectrique brute sauvage est estimé à 26 000 Gwh dont seulement 200 Gwh soit 52 Mw sont exploités.

Le plan directeur « production - transport » d'électricité découpe le pays en trois zones :

Zones	Sites	Puissances équipées (MW)
Guinée Maritime	Tiopo	100
	Diolol Yllabe	100
	Kaleta /Garafiri	140/75
	Souapiti/Amaria	750/350
Haute Guinée	Formi	90
	Diaragéla	72
	Morissananko	100
	Kogbédougou	14
	Frankonedou	7
Guinée Forestière	Kamarato	17.5
	Singuégu	
	N'Zébéla	48
	Nongoa	8
Total		1446/881

b- Energie Nouvelle et Renouvelable

Le potentiel des Énergies Nouvelles et Renouvelables (ENR) est constitué de l'énergie solaire et éolienne et de la biomasse (résidus agricoles et agro-industriels, des déchets de l'industrie du bois, des déchets d'animaux etc..). La consommation du bois, y compris pour la fabrication du bois est estimée à près de six (6) millions de tonne pour l'année 1995, dont un(1) million de tonnes pour les besoins.

Une évaluation du potentiel des résidus agro-industriels n'est point disponible. Ils sont constitués par des déchets de traitement des fruits (ananas, mangues, citrons, oranges) favorables à une série méthanisation. Le potentiel brut des résidus agricoles lui est estimé à 500.000 TEP.

Depuis 1982, plusieurs départements ministériels ont entrepris la promotion des énergies nouvelles et renouvelables dans leurs secteurs respectifs pour les besoins de pompage d'eau, d'éclairage, de séchage, de méthanisation et de réfrigération. Compte tenu de l'absence de synergie entre les intervenants, le Gouvernement s'est vu forcé de procéder à une véritable réforme institutionnelle afin de regrouper tous les services intéressés. Malgré cette restructuration, force est de constater comme pour les énergies traditionnelles, il n'y a pas eu de mise en œuvre d'une stratégie globale pour le secteur.

Il faut signaler ici le faible niveau de la participation du secteur privé au financement, à cause du coût élevé de construction des digesteurs et l'absence de sensibilisation et d'information des utilisateurs. L'état de fonctionnement des installations ne souffre pas de défaillance technique, mais plutôt d'un manque de suivi de la part des différents acteurs concernés (cadres, techniciens et utilisateurs)

Le programme d'énergie solaire et éolienne, semble être le programme le mieux réussi par l'importance du " parc " photovoltaïque et de l'expertise acquise.

On note que, sur une puissance totale installée de 29.965 Wc, le secteur privé contribue environ 31%.

En ce qui concerne les besoins à satisfaire, l'éclairage représente 50% de la demande. Les autres demandes couvrent le transport, les télécommunications, l'audio visuel et le pompage d'eau.

Du point de vue des demandes sectorielles la santé vient en tête avec pour priorité l'éclairage et la réfrigération des centres de santé et des hôpitaux préfectoraux.

Quant au secteur privé, les hauts cadres de l'État et les grands commerçants sont les principaux bénéficiaires, soit pour des résidences secondaires, soit pour des mosquées dans leur village. Pour le reste, le financement est assuré par les communautés villageoises sur fonds propres.

Le développement de ce secteur, demande des investissements importants dont l'État ne dispose pas actuellement. Même avec la participation du secteur privé, il est peu probable, que dans un avenir immédiat, le secteur de l'énergie éolienne puisse être une alternative et la substitution des énergies traditionnelles surtout pour les populations pauvres.

Actuellement les efforts devraient être concentrés sur :

- la création des incitations économiques appropriées pour encourager les populations rurales à utiliser la forêt naturelle de façon rationnelle ;
- la protection des milieux naturels dont les ruraux dépendent pour leur survie et la reconnaissance aux collectivités locales les droits de gestion des

ressources de leurs terroirs et de la pleine jouissance des produits d'exploitation et/ou de transformation de ces ressources.

- la promotion des Foyers Améliorés à bois et charbon de bois pour contenir la demande croissante de combustible ligneux dans les villes.

I-2. Objectifs généraux

Du fait de son très bas niveau de performance, le secteur énergétique constitue actuellement l'un des facteurs limitatifs en matière de croissance économique et de la réduction de la pauvreté. Les objectifs visés dans ce secteur sont :

- améliorer la fiabilité de l'approvisionnement énergétique : Ce premier objectif vise à garantir une offre stable des services énergétiques d'une qualité et en une quantité qui n'imposent pas de coûts supplémentaires excessifs aux consommateurs. Ceci permet d'améliorer le bien être des populations et constitue un intrant pour les entreprises favorisant leur croissance économique ;
- améliorer la gestion et la réglementation du secteur : Ce deuxième objectif vise à la mise en place des mécanismes de marché, des organismes de suivi formel et des processus qui contribuent à l'efficacité de l'investissement , de la production et de la prestation des services énergétiques. En effet, les bonnes pratiques de gestion et de réglementation détermineront si les populations pauvres en particulier, et l'économie en général, bénéficient des prestations de service adéquates à des prix raisonnables.

La politique énergétique de la Guinée repose sur les objectifs suivants :

- en matière d'Electricité : assurer la couverture globale de la consommation électrique du pays.
- en matière de Biomasse : garantir un approvisionnement en combustible domestiques des populations urbaine et rurale qui soit durable, régulier, performant et adapté aux attentes des ménages à un meilleur coût.
- en matière d'Hydrocarbures : promouvoir l'exploitation pétrolière des cinq blocs auprès des compagnies pétrolière et d'assurer un approvisionnement régulier au moindre coût en produits pétrolier pour la satisfaction des besoins du pays.

I-3. Stratégies

a- Sous-Secteur Electricité

La stratégie consistera à mettre en place un plan d'action en cinq volets.

a -1/ : assurer un niveau de service adéquat et un accès à ce service à tous les consommateurs capables d'en assurer la charge ;

a -2/ : assurer à terme un autofinancement du secteur au moyen d'une correction des distorsions existantes, de l'adoption d'une politique tarifaire et d'une gestion commerciale appropriée devant permettre :

- de procéder au couvrent integral des coûts de fourniture de service ;
- d'assurer un taux de rentabilité adéquat sur les investissements productifs ;
- de dégager un surplus financier permettant de faire face aux besoins de capitaux pour l'expansion du secteur ; le gouvernement prend la responsabilité de financer directement et de façon transparente les programmes de type social et non rentable dans le secteur ;

a- 3/ : favoriser la participation d'opérateurs privés dans la production, le transport et la distribution du secteur dans un cadre réglementaire garantissant un traitement uniforme à tous les participants ;

a- 4/ : limiter, en matière de gestion, le rôle de l'Etat dans le secteur, à celui de régulateur et à la définition de politiques et stratégies sectorielles ;

a- 5/ : valoriser les potentialités hydroélectriques du pays en vue de renforcer son autonomie énergétique.

b- Electrification Rurale Décentralisée

La stratégie en matière de développement du secteur de l'Electrification Rurale Décentralisée est de contribuer à la couverture globale énergétique du pays par la mise en place d'un plan d'action en cinq volets :

- développer les potentialités énergétiques locales (hydrauliques, hydroélectricité et les Energies Nouvelles et Renouvelables" ENR") du pays en vue de renforcer son autonomie énergétique ;
- limiter en matière de gestion le rôle de l'Etat à celui de régulateur et à la définition de politique et stratégie sectorielle;
- favoriser la participation d'Opérateurs Privés dans la production, le transport, la distribution et la commercialisation de l'énergie par la définition d'un cadre juridique et réglementaire leur garantissant la sécurité d'un retour sur investissement, et un traitement uniforme à tous les participants ;
- assurer un niveau de service minimum et accès à ce service à toutes les communautés rurales organisées, capables d'en assumer les frais ;
- prendre la responsabilité et garantir le remboursement des crédits internationaux rétrocédés aux promoteurs de l'Electrification Rurale Décentralisée

c- Sous-secteur Biomasse

Utilisés par plus de 85% des ménages, les combustibles ligneux (bois et charbon de bois) constituent la principale source d'énergie en Guinée.

L'importance du bois de feu dans la satisfaction des besoins énergétiques des ménages, envisage l'élaboration d'une stratégie nationale d'énergie domestique. Cette stratégie consistera à la mise en place d'un système de suivi de la consommation d'énergie domestique et l'adoption d'un plan d'action à quatre volets :

- inventaire des ressources forestières ;
- mise en place d'une banque de données fiables sur la consommation des ménages ;
- définition d'un cadre réglementaire favorable à l'introduction de nouvelles technologies ;
- l'utilisation d'énergies renouvelables (énergie solaire, Biogaz, etc.)

d- Sous-secteur des Hydrocarbures

La politique de désengagement de l'Etat du secteur productif et commercial a apporté une profonde mutation du secteur de la distribution des produits pétroliers. Quatre (4) sociétés pétrolières internationales : TOTA LFINA ELF, SHEL, MOBIL-OIL et une Société Guinéenne PETROGUI se partagent le marché de la distribution. La société guinéenne des pétroles (SGP) gère les dépôts.

e- Stratégie pour un programme d'investissement

Etant donné de contraintes financières actuelles, la formulation d'une stratégie du secteur de l'énergie nécessite de se placer dans les perspectives du secteur tout entier en adoptant des priorités d'investissement relative et des politiques de prix qui tiennent compte des possibilités de certaines sources d'énergie à d'autres et en améliorant l'environnement financier, institutionnel, juridique et réglementaire du secteur.

f- Le Sous-secteur de l'électricité

Selon toutes les tendances, au cours des 10 à 15 prochaines années, la planification du réseau d'électricité Guinéenne sera probablement dominé par deux considérations majeures :

- la croissance relativement rapide de la demande étant donné les perspectives en vue pour le développement du secteur minier et du secteur industriel non minier ;

- la nécessité de réduire la dépendance du pays vis à vis de l'importation de produits pétroliers, et la présentation des forêts déjà sérieusement entamées par l'utilisation massive du bois de feu.

Par ailleurs, la demande d'électricité devrait augmenter relativement vite eu égard au fait que les objectifs de développement socio-économique devraient intégrer la modernisation progressive des zones rurales dont les besoins en énergie électrique sont rarement pris en compte dans les prévisions.

En plus, la demande d'électricité connaîtra une croissance soutenue en raison de sa versatilité et de son efficacité à l'usage. En effet dans certains cas (par exemple pour les ordinateurs), l'électricité est la seule source d'énergie utilisable.

La croissance de la consommation d'électricité est freinée par les limites de l'offre et il existe de longues listes d'attentes au niveau de toutes les catégories de consommateurs pour le raccordement au réseau public.

Une stratégie de développement d'un réseau électrique qui réponde à la demande future devra s'articuler autour de six points principaux :

f-1/ : afin de s'assurer un plan de développement pour l'expansion de la production, il est nécessaire, auparavant, d'évaluer plusieurs options en envisageant la satisfaction d'une partie de la demande par un recours aux autres sources d'énergie électrique (les micro- réalisations en hydroélectricité et en énergie dites nouvelle : (solaires et éoliennes) ;

f-2/ : l'option la moins coûteuse en terme de charge financière de l'Etat, sera d'orienter le secteur électrique vers une privatisation de la production en dehors des micro - réalisations. Pour ce faire, et pour que l'Etat soit sécurisé en terme d'investissement privé, il lui reviendra de mener toutes les études de faisabilité de sites hydroélectriques identifiés et qui sont dans le programme d'équipement afin de déterminer leur taux de rentabilité qui sera un élément déterminant dans la négociation avec les partenaires privés.

Cette orientation donnera plus de chance pour la réalisation de la dorsale de GARAFIRI-KALETA-FOMI-ZEBELA et permettra de faire un choix plus clair quand il sera question de construire SOUAPITI et AMARIA (méga projet)

f-3/ : envisager la possibilité d'une interconnexion internationale et / ou binational en autant que cela permettra de réduire sensiblement les coûts d'approvisionnement en électricité et ne mettra pas en cause les autres secteurs de l'économie nationale.

f-4/ : poursuivre les améliorations qui permettront d'utiliser plus pleinement les installations existantes pour minimiser les pertes techniques qui sont estimés actuellement à 30% de la production par la SOGEL.

f-5/ : il est essentiel et plus nécessaire que la SOGEL et ENELGUI améliorent leurs exploitations pour qu'au lendemain de la mise en service de TOMBO 3 et de

GARAFIRI les deux Sociétés sont capables de contribuer largement au financement du programme d'investissement ;

f-6/ : quelque soit le programme d'investissement qui sera retenu pour répondre au développement des autres secteurs industriels, artisanale et domestique, institutionnel, juridique et réglementaire pour attirer les investisseurs privés. Il s'agira entre autre amendement de compléter la lettre de politique sectorielle, la loi sur la production – le transport- distribution de l'énergie électrique pour introduire des dispositions plus claires en matière d'investissement privé : BOT, BOOT, BOO ;

g- Le Sous-Secteur Electrification Rurale Décentralisée (ERD)

Cette stratégie d'investissement suivra le schéma suivant :

- choix de sites
- étude de sites retenus
- recherche de financement
- réalisation
- exploitation et Gestion des ouvrage.

Ce dernier point nécessite la formation en vue d'assurer les compétences requises pour l'exploitation et la gestion de installations.

A cet effet, l'Etat doit travers ce programme, élaborer le schéma directeur et mettre en place toutes les modalités d'accès aux crédits.

En raison des éléments innovants et des enseignement attendus, l'Etat mettra en place un important programme d'accompagnement (assistance technique, technique, études économiques et financières, formation, information, suivi évaluation, etc.)

h- Le Sous- Secteur Biomasse :

Les objectifs prioritaires de développement du secteur biomasse sont les suivants :

h-1/ : restructurer le secteur du bois de feu autour de Conakry de façon que l'approvisionnement à moyen terme provienne de ressources forestière aménagées.

h-2/ : promouvoir la conservation du bois de feu dans les grands centre urbain par la détermination rationnelle des pris du bois de feu et du charbon de bois.

h-3/ : promouvoir les foyers améliorés.

i- Sous- Secteur Hydrocarbures

En matière d'Hydrocarbures, l'objectif principal est d'assurer un approvisionnement régulier au moindre coût en produits pétroliers pour la satisfaction des besoins du pays.

Mise en place d'une réglementation efficace dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement :

- maintien d'une fiscalité adéquate dans la structure des prix permettant de générer suffisamment des ressources en vue de la couverture des besoins financiers de la Guinée ;
- maîtrise des volumes à l'importation grâce à des statistiques plus fiable et surtout par l'arrêt des pertes non justifiées ;
- poursuite des actions d'exploitation ;
- mise en valeur des ressources locales pour réduire le coût des importations des produits pétroliers ;
- promotion de l'hydroélectricité et des énergies renouvelables (solaire, biomasse) ;
- promotion de l'électrification rurale décentralisée ;
- participation accrue du secteur privé ;
- mise en place d'un organisme de régulation ;
- recherche de gains de performance (productivité, rentabilité, régularité, qualité) ;
- appui au fonds de développement énergétique ;
- maîtrise de la gestion du réseau de distribution par la réduction des pertes techniques et commerciales ;
- assainissement de la gestion, rationalisation et baisse des charges ;
- définition et mise en place des politiques incitatives en terme d'amélioration du cadre de l'investissement, des mesures d'appui et d'avantages fiscaux ;
- densification du réseau par une forte hausse du nombre d'abonnés et une baisse du coût d'accès .

I- 4 Indicateurs de performance

Les indicateurs de performance retenus pour ce Sous-secteur sont :

- taux d'accès de 65% au moins avant 2020 (à partir d'un taux de 7% en 1999) ;
- prix du KWH réduit de 30% en 2001 (à partir du prix moyen de 176 FG en 1999) ;
- taux de facturation de 85% en 2004 ;
- taux de recouvrement des factures de plus de 85% à partir de 2002 ;
- nombre de jours productifs perdus inférieur à 10% à partir de 2002 ;
- quantité d'auto production d'énergie inférieur à 20% à partir de 2005 ;
- nombre de fournisseurs non autorisés de produits pétroliers.

I- 5 Genre et Energie

a- Objectifs opérationnels

- **axe Urbain** : faciliter l'accès des populations urbaines à l'énergie électrique à un coût de raccordement et de consommation abordable, afin de favoriser les opportunités de créations commerciales et, de l'emploi et aussi de sécuriser les populations par un éclairage adéquat des quartiers et des maisons ;
- **axe rural** : favoriser l'accès des femmes aux énergies intermédiaires susceptibles d'alléger leurs tâches et leur permettre de développer des activités économiques ;
- **axe Communautaire** : favoriser l'accès communautaire à des sources énergétiques en vue de permettre aux pauvres, dont les femmes, d'en bénéficier et d'améliorer leur capacités de satisfaire leur besoins ;

b- Actions prioritaires à entreprendre

- identifier les besoins les plus urgentes en matières d'électrification visant à sécuriser les femmes et les enfants et à contribuer à la mise en place de micro - entreprises de production ;
- appuyer les femmes dans leurs activités génératrices de revenus nécessitant de l'énergie électrique ;
- examiner et identifier les énergies intermédiaires les plus appropriées aux besoins de populations des régions les plus enclavés.

c- Indicateurs

- nombre de quartiers électrifiés ;
- nombre de ménages disposant d'énergie électriques ;
- nombre de ménages bénéficiant d'énergies intermédiaires allégeant le travail domestique des femmes ;
- nombre de quartiers et villages bénéficiant collectivement d'énergies intermédiaires ;
- degré d'implication des femmes dans l'identification des besoins et la gestion des ressources énergétiques.

II- EAU ET ASSAINISSEMENT

II- 1 Etat des lieux

L'eau est la source de la vie. L'accès à une eau potable en quantité suffisante est un facteur de développement socio-économique, de réduction de la pauvreté et d'accroissement de l'indice de développement humain des populations. C'est pourquoi le Gouvernement de la République de Guinée en a fait une priorité dans sa politique générale de développement du Pays.

L'eau est utilisée pour tous les besoins primaires de la vie humaine ; c'est pourquoi sa gestion est réglementée suivant le domaine d'utilisation. Ainsi la réglementation distingue :

- l'hydraulique rurale concerne l'eau utilisée pour les besoins agropastoraux (brevage des animaux, irrigation des terres agricoles, etc.) La gestion de ce domaine est confiée à la Direction Nationale du Génie rural du Ministère de l'Agriculture des Eaux et Forêts ;
- l'hydraulique villageoise concerne l'approvisionnement en eau de boisson des populations rurales à partir des puits modernes équipés. La gestion de ce domaine est confiée au Service National d'Aménagement des Points d'Eau (SNAPE) placé sous la tutelle du Ministère de l'Hydraulique et de l'Energie ;
- l'hydraulique urbaine concerne l'approvisionnement en eau potable des localités urbaines à partir de systèmes modernes. Ce secteur est géré par la SONEG à travers un contrat d'affermage passé avec la SEEG et placé sous la tutelle du Ministère de l'Hydraulique et de l'Energie.

II- 2 Présentation du schéma Institutionnel

En 1989, le Gouvernement a procédé a une profonde restructuration du secteur de l'hydraulique urbaine. Cette reforme a abouti à la mise en place de trois acteurs chargés de la gestion du secteur.

a- Société Nationale des Eaux de Guinée (SONEG)

La SONEG est une Société d'Etat dotée de l'autonomie financière et placée sous la tutelle du Ministère chargé de l'hydraulique urbaine. Elle est chargée des tâches suivantes :

- définition du schéma directeur du secteur urbain de l'eau potable;
- identification, préparation, financement , réalisation et exploitation des grosses infrastructures (ouvrages de production et de stockage, réseaux primaires et secondaires);
- contrôle de l'Exploitant ;
- gestion du service de la dette du secteur.

b- Société d'Exploitation des Eaux de Guinée (SEEG)

La SEEG est une Société d'Economie Mixte, dont le capital est réparti entre un partenaire privé professionnel français de l'eau (la SAUR et la CGE) 51% et l'État Guinéen 49%.

Par un Contrat d'Affermage conclu avec la SONEG, la SEEG est chargée des tâches suivantes :

- identification, préparation, financement et réalisation des infrastructures de distribution (réseau tertiaire et branchements particuliers) ;
- exploitation et entretien des ouvrages confiés ;
- facturation des consommations d'eau ;
- recouvrement des sommes auprès des usagers.

II- 3 Objectifs

- couverture totale en système moderne d'adduction d'eau potable de tous les centres urbains du pays d'ici l'an 2005;
- accroissement du parc de branchements de 59.732 en 2000 à 152.279 en 2010 ;
- réalisation de 1.381 kilomètres de nouveaux réseaux tertiaires de 2000 à 2010 ;
- accroissement du taux de couverture de la population urbaine pour Conakry de 72% en 2000 à 95% en 2010 et pour les centres de l'intérieur de 41% en 2000 à 60% en 2010 ;
- accroissement de la dotation journalière par personne pour Conakry de 47 litres en 2000 à 63 litres en 2010 et de 36 litres à 48 litres pour les centres de l'intérieur;
- accroissement de la capacité annuelle de production pour Conakry de 33.140.000 de m³ en 2000 à 54.620.000 de m³ à partir de 2004 ;
- accroissement des volumes facturés de 54.000.000 de m³ pour la période 2000-2003, à 70.000.000 de m³ en 2007 et 100.000.000 de m³ en 2010 ;
- accroissement du taux d'encaissement de 86.7% en 2001 à 93.6% en 2010 ;
- réduction du prix de l'eau sur la base d'une étude tarifaire.

En 1999, le secteur, avec l'assistance du Consultant (ROCHE), a élaboré un programme d'investissement décennal qui prend en compte toutes les actions à mener pour atteindre les objectifs qu'il s'est assignés.

Ce programme qui est réparti sur le court terme(2001-2003), moyen terme(2004-2007) et long terme (à partir de 2008), couvre les investissements pour la réalisation de nouvelles infrastructures, le renforcement et l'extension des installations existantes (Production, Stockage, Distribution et Branchements particuliers).

II- 4 Stratégies

Le nouveau contrat en cours de négociation renforce d'une part, les obligations déléguées à la SEEG par la SONEG en ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage pour les branchements particuliers et le réseau tertiaire et d'autre part établit des performances à atteindre.

C'est pourquoi, le secteur de l'Hydraulique urbaine en République de Guinée a élaboré une stratégie de développement pour la prochaine décennie qui repose sur des objectifs et une politique commerciale définis, ainsi que le renforcement des capacités institutionnelles du secteur.

II- 5 Indicateurs

- taux d'accès à l'eau potable 90% avant 2010 ;
- taux de consommation d'eau 50 litres et 150 litres par habitant et par jour en zones urbaine et rurale avant 2020 ;
- pourcentage de ménages connectés aux canalisations d'égouts ;
- pourcentage de ménages avec accès à des installations sanitaires en état de fonctionnement à 10 mètres du domicile.

II- 6 Programme d'investissement

a- Court terme : 2001 à 2003

- réalisation des travaux du 3^{ème} Projet Eau ;
- réalisation de 29.000 branchements ;
- réalisation de 482 kilomètres de réseaux tertiaires ;
- accroissement du taux de couverture de la population urbaine pour Conakry de 72% à 82% et pour les centres de l'intérieur de 41% à 46% ;
- accroissement de la dotation journalière par personne et pour Conakry de 47 à 52 litres ;
- réalisation des nouvelles villes de Télimélé, Gaoual, Lélouma et Yomou, et intégration dans le périmètre affermé des villes de Fria et Boké ;
- renforcement des installations des centres en exploitation.

b- Moyen terme : 2004 à 2007

- réalisation de 38.000 branchements ;
- réalisation de 612 kilomètres de réseau tertiaire;
- accroissement du taux de couverture de la population urbaine pour Conakry de 82% à 89% et pour les centres de l'intérieur de 46% à 55%;
- accroissement de la dotation journalière par personne et pour Conakry de 52 à 59 litres ;
- réalisation des nouvelles villes de Koumbia, Tougué, Beyla et Lola ;
- renforcement des installations des centres en exploitation.

c- Long terme : à partir de 2008

- réalisation de 26.000 branchements ;
- réalisation de 287 kilomètres de réseau tertiaire;
- accroissement du taux de couverture de la population urbaine pour Conakry de 89% à 95% et pour les centres de l'intérieur de 55% à 60% en 2010;
- accroissement de la dotation journalière par personne et pour Conakry de 59 litres à 63 litres en 2010 ;
- renforcement des installations des centres en exploitation.

d- Hydraulique villageoise

Avec 6913 point d'eau à la fin décembre 1994, le SNAPE a achevé la réalisation des objectifs fixés en 1980 pour l'horizon 1995 :

- fournir 10l / jour d'eau potable à 55% de la population rurale en réalisant 6100 points d'eau,
- réaliser 400 points d'eau de type villageois en milieu urbain,

Ce programme visait essentiellement à faire face aux situations de pénurie les plus criantes. Les critères d'intervention essentiels étaient l'éloignement des ressources disponibles en fin de saison sèche, l'insalubrité des points d'eau traditionnels et la taille des villages.

L'objectif pour l'horizon 2005 a été fixé à 15.000 points d'eau (P.E)

Avec 15.000 points d'eau en 2005, pour une population rurale estimée à 5.400.000 habitants, la population moyenne par point d'eau sera de 360 habitants / P.E au lieu de 625 actuellement.

Cet objectif impose un rééquilibrage géographique en faveur de la Guinée Forestière et Maritime, où les eaux en surface sont certes abondantes mais pas toujours d'accès facile et surtout impropres à la boisson. Autrement dit, les critères d'intervention qui ont été jusqu'en 1995 essentiellement quantitatifs vont pour la prochaine décennie devenir surtout qualitatifs : qualité de l'eau en premier lieu, puis qualité du service.

II- 7 Genre et Eaux

a- Contraintes

- insuffisance d'adduction d'eau dans les centres urbains ;
- accès d'eau potable difficiles dans les zones urbaines ;
- insuffisance de toilettes couvertes convenables rendant la gestion des excréta humains difficile ;
- difficulté de gestion des ordures ménagères et des eaux usées ;
- précarité de l'habitat.

b- Objectifs opérationnels

- **axe 1** : hydraulique : garantir à toute la population un accès aisé à l'eau potable.
- **axe 2** : hygiène du milieu : assurer aux populations des infrastructures sanitaires adéquates

d- Actions prioritaires à entreprendre

- continuer l'installation des infrastructures d'adduction d'eau en milieu urbain et aménagement des point d'eau en milieu rural ;
- Installer les latrines convenables en quantité suffisantes tant en milieu rural qu'urbain
- sensibiliser la population à l'usage et entretien des latrines ;
- organiser, réglementer et suivre le ramassage des ordures ménagères ;
- construire des logements sociaux ou offrir aux femmes chefs de famille monoparentales une allocation de logement .

III- URBANISME ET HABITAT

III-1 Etat des Lieux :

Le deuxième recensement général de la Population et de l'Habitation de la Guinée établit la population résidente à 7 164 893 habitants. Avec un taux de croissance de 5,6 % l'an, la population urbaine est passée de 16,3 % de la population totale en 1975 à 31 % en 1998, et sera de 42,19% à l'horizon 2015. Cette urbanisation se fait principalement au profit des capitales régionales et singulièrement de Conakry où sont concentrés 51 % de la population urbaine. Ceci s'explique par le fait que cette ville est à la fois la capitale, le principal centre portuaire, administratif et commercial, et le plus grand centre industriel du pays.

Ce développement exponentiel des centres urbains au cours des dix dernières années s'est matérialisé, entre autres, par une pression sur la structure urbaine et les équipements (voirie et assainissement) et la dégradation du cadre de vie des populations (logement et environnement urbain).

Les raisons de cette situation sont fondamentalement :

- l'insuffisance de cadres institutionnel et réglementaire efficaces dans les différents domaines d'intervention du Secteur ;
- la faiblesse des investissements dans le Secteur ;
- l'absence de mécanismes de financement incitateurs du développement du Secteur ;
- le manque d'appui à l'émergence et à la promotion des initiatives privées dans les domaines de la promotion foncière et immobilière ;
- l'inadéquation entre les capacités réelles de l'administration du Secteur et les missions à elle dévolues .

Certes, des efforts ont été consentis, qui se sont traduits par l'élaboration d'un certain nombre de documents de planification et de gestion de l'ensemble du Secteur dont :

- le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) ;
- le Plan de Développement Urbain de Conakry (PDUC) ;

- les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme de 12 villes secondaires et la couverture aérienne de 22 autres ;
- le Code Foncier et Domanial (CFD) ;
- le Code de l'Urbanisme (CU) .

Ces différents outils ont permis et favorisé la mise en œuvre :

- de projets de développement urbain (PDU 1, PDU 2 et PDU 3)
- de programmes de viabilisation de terrains urbains à Conakry ;
- de projets d'assainissement à Conakry et dans les capitales régionales ;
- de projets d'ensembles immobiliers à partir d'initiatives privées ;
- de production de maisons individuelles en auto construction

Aussi, des études sont en cours ou en phase de préparation avec l'assistance de Shelter - Afrique et du PNUD, respectivement sur :

- la création de la Banque de l'Habitat
- la mise en place d'une nouvelle politique sectorielle de l'Habitat qui tienne compte des nouveaux enjeux du développement.

Cependant, malgré ces efforts, des problèmes majeurs subsistent, liés entre autres:

- à la faiblesse de l'appui institutionnel au Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat pour assurer convenablement sa mission de conception, de coordination et d'orientation en matière de gestion foncière et domaniale, d'aménagement du territoire et d'urbanisme, d'habitat et de construction.
- à la faiblesse de l'appui dans l'organisation et le financement du secteur de la construction, pour participer au développement des activités économiques et sociales et à la création des emplois productifs ;
- à l'insécurité de la tenure rendant inefficaces les politiques suivies jusqu'à maintenant pour le développement du secteur ;
- à l'énorme déficit en logements et services décentes liés surtout au bas revenu des ménages et à l'absence de mécanismes de financement du logement ;
- à l'insuffisance de systèmes d'égouts, la quasi totalité des habitations étant desservies d'ouvrages autonomes d'assainissement ;
- aux déséquilibres dans le développement urbain des régions, ce qui est un facteur de ralentissement de l'amélioration des conditions de vie des populations et constitue un frein à une gestion économiquement viable des ressources naturelles.

III- 2 Objectifs

De façon générale, les objectifs du Secteur de l'Urbanisme et de l'Habitat dans la lutte contre la pauvreté sont :

- contribuer à l'élévation du niveau de vie et du bien être de la population en garantissant une offre suffisante et organisée de logements et services convenables ;

- faire du secteur de l'Urbanisme et de l'Habitat un facteur de croissance économique et sociale ce, en encourageant et soutenant la participation collective aux différents niveaux d'élaboration et de mise en œuvre de la politique sectorielle.

III- 3 Stratégies

a- dans le domaine du développement durable:

- au plan foncier et domanial:
 - ◆ assurer l'accès équitable au sol à la majorité des populations urbaines et rurales et leur garantir la sécurité d'occupation ;
 - ◆ poursuivre la vulgarisation et l'application des textes en vigueur, améliorer les procédures d'acquisition de terrains, réformer et décentraliser les structures de gestion foncière dans le but d'encourager les promoteurs à investir dans le Secteur ;
- au plan Aménagement du territoire et de l'Urbanisme :
 - ◆ assurer un développement équilibré, cohérent et harmonieux de l'ensemble des régions selon l'esprit du Schéma National d'Aménagement du Territoire, des Schémas Régionaux d'Aménagement, des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme ainsi que des Projets de Développement Urbain ;
 - ◆ améliorer le fonctionnement des centres urbains et le développement d'un réseau urbain plus équilibré en élaborant et mettant en œuvre des projets régionaux de développement intégré ;
- au plan accès à l'habitat convenable :
 - ◆ mettre en œuvre des opérations reproductibles de logements et de viabilisation de terrains d'une taille suffisante pour faire face aux besoins des différentes couches économiques et socioprofessionnelles de la population ;
 - ◆ restructurer les quartiers défavorisés par l'introduction de techniques de surface corrigée permettant leur désenclavement et par là même, induire la mise en place des services urbains dont ils étaient privés et leur intégration dans la dynamique de l'économie urbaine ;
- au plan de la construction :
 - ◆ mettre en œuvre des techniques de construction adaptées permettant l'utilisation d'une Haute Intensité de Main – d'œuvre (HIMO) ;
 - ◆ promouvoir l'utilisation des matériaux locaux de construction.

- au plan protection de l'environnement du logement :
 - ◆ mettre en œuvre des projets d'assainissement d'eaux pluviales, d'eaux usées et de déchets solides ;
 - ◆ restaurer les zones écologiques;

b- dans le domaine de la bonne gouvernance du Secteur:

- améliorer les capacités institutionnelles du Secteur et harmoniser et cerner de manière plus rapide et efficace les activités des différents intervenants dans le Secteur par:
 - ◆ l'élaboration d'outils d'aide à la décision : le système d'administration foncière orientée, le système de gestion foncière intégrée, le système de gestion cadastrale informatisée, le système d'information géographique de l'aménagement, le système de viabilisation intégré et amélioré, le système d'information sur l'habitat, et le réseau central d'inventaire des logements ;
 - ◆ l'actualisation d'outils de planification : le Schéma National d'Aménagement du Territoire, les Schémas régionaux d'aménagement et de développement, les Schémas Directeurs d'aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 12 Villes;
 - ◆ l'élaboration de nouveaux outils de planification : le Programme Cadre du Secteur de l'habitat et de l'Urbanisme, le Schéma de cohérence territoriale de Conakry, les SDAU des 22 autres Villes ;
 - ◆ l'actualisation des outils de gestion en vigueur : Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), Code de l'Urbanisme (CU) ;
 - ◆ l'élaboration de nouveaux outils de gestion informatisée : le Code des baux et de la propriété, le Code de la construction et de l'habitation, le Programme de cadrage foncier urbain, le manuel de procédures techniques, le manuel de procédures de financement ;
- renforcer et appuyer les structures spécialisées et opérationnelles existantes et celles à créer pour mener à bien les complexes tâches du secteur et rattraper le retard immense accumulé dans le domaine du développement urbain et de l'habitat : il s'agit de l'Agence Nationale de la Conservation foncière, de la Cartographie et de la Topographie (ACFCT), de la Société d'Aménagement et d'Equipement de Terrains Urbains (SAETU), la Société de Promotion et de Gestion Immobilières (SOPROGIM), du Fonds National de l'Habitat (FNH) et la Banque de l'Habitat de Guinée (BHG).
- soutenir la recherche appliquée par l'introduction de techniques et de technologies adaptées dans le secteur de la construction et de la promotion des matériaux locaux de construction ;
- assurer une meilleure productivité du personnel en leur garantissant une meilleure formation et qualification et en améliorant leur cadre de travail;
- mettre en place un cadre approprié pour susciter le dynamisme du secteur privé de gestion foncière et domaniale .

III- 4 Les indicateurs de performance

La réalisation des actions proposées permettra d'obtenir les résultats suivants :

- services centraux, déconcentrés et décentralisés dotés de documents cadre d'intervention et d'outils de planification, de gestion et d'aide à la décision ;
- existence de structures opérationnelles et spécialisées dans le financement et la réalisation de projets de développement de l'habitat ;
- accès équitable à la propriété foncière et sécurité d'occupation garantie ;
- accès du plus grand nombre à des logements convenables et services connexes ;
- cadre de vie amélioré dans les quartiers défavorisés et sécurité des populations assurée ;
- santé publique protégée du fait de l'élimination ou de l'atténuation des causes de maladies liées aux phénomènes urbains ;
- zones fragiles et sensibles (zones écologiques) intégrées dans le paysage urbain ;
- activités économiques et financières mieux orientées et investissements mieux équilibrés dans l'espace national, régional et local ;
- compétences et productivité du personnel assurées ;
- implication du secteur privé dans les activités du développement du secteur de l'habitat encouragée ;
- emplois et revenus créés.

III- 5 Genre et Habitat

- Garantir aux femmes, chefs de famille, monoparentale par le veuvage ,divorce ou abandon, un logement adéquat.

IV- TRANSPORTS

IV-1 Etat des lieux

Le secteur des transports de la République de Guinée est essentiellement dominé par les transports routiers ; environ 95% des mouvements de personnes et des biens s'effectuent par la route.

A partir de 1985 le secteur a connu les premières actions de privatisation notamment dans le sous-secteur maritime où tous les services d'auxiliaires maritimes (transit, aconage, manutention etc...) ont été privatisés ; progressivement les autres sous-secteurs ont eux aussi été privatisés : transport routier urbain et interurbain et transport aérien.

Ce secteur dans lequel l'Etat s'est totalement désengagé de la fourniture de biens et services depuis 1989, n'a pas encore atteint le niveau de performance souhaité :

a- Les Routes

➤ longueur totale du réseau	34.625 Km
➤ valeur du patrimoine (routes nationales)	1.300 Milliards de FG
➤ densité routière (routes nationales)	2,7 Km/100 Km ²
➤ pourcentage de routes bitumées	29% (routes nationales)
➤ nombre de traversées par bacs	27

b- Transport terrestre

Ce sous-secteur est caractérisé par la disparition presque totale de la SOGETRAG, société de transport urbain structurée et la fermeture du chemin de fer Conakry -Niger ; le transport urbain et suburbain est assuré par les transporteurs artisanaux ou informels utilisant des taxis ou des minibus communément appelés « magbanas » dont la plupart sont dans un mauvais état technique.

Quelques cars et taxis-brousse assurent le transport interurbain de passagers alors que le transport de marchandises est effectué par des dizaines de petites entreprises familiales disposant pour la plupart de camions d'occasion importés d'Europe.

Les indicateurs suivant donnent la physionomie actuelle de ce sous-secteur :

➤ taux moyen de motorisation (Véh./100 Hbts)	2
➤ parc automobiles (immatriculations 1998)	110.000
➤ âge moyen des véhicules (années)	7
➤ coût de la TxKm	64-200 FG
➤ coût du passager x Km	20-60 FG
➤ taux moyen d'accidents/an (nombre de personnes tuées)	211

Les coûts supplémentaires occasionnés par les péages aux barrages informels pèsent sur les transports de personnes et de marchandises.

c- Transport maritime

Les infrastructures du Port Autonome de Conakry comprennent :

- un terminal à conteneurs d'une capacité de 54000 TEU/an
- un appontement pétrolier d'une capacité de 25000 TM
- un terminal minéralier qui traite près de 3,6 millions de T/an
- 12 postes à quai
- 3 magasins à quai

Le trafic des navires au PAC a évolué de 561 navires en 1995 à 609 en 1998 ; le trafic conteneur à l'importation s'est accru de 14114 boîtes en 1991 à 20419 boîtes en 1998.

Le trafic conteneur à l'exportation est passé de 8950 boîtes en 1991 à 12993 boîtes en 1998 ; le trafic marchandises est passé de 3,38 millions de T en 1994 à 3,87 millions de T en 1998.

Il faut noter également qu'il existe un port minéralier à Kamsar – CBG.

Le tirant d'eau de 9,60 m est inférieur à celui de la sous-région qui est de 10,50 m voire 11 mètres.

Le Port Autonome de Conakry est plus cher que les ports concurrents de Dakar et Abidjan à cause des importantes charges financières qui pèsent sur son bilan notamment les encours de la dette (la dette consolidée du PAC se chiffrait à plus de 51 milliards de francs guinéens au 31 Décembre 1998).

D'importantes mesures sont envisagés dans le cadre du troisième projet portuaire, afin d'augmentation la capacité et le rendement du port, faciliter la manutention des marchandises en vrac et en conteneur, d'aménager des terre – pleins et entrepôts supplémentaires, le stockage des produits pétroliers

Mesures à réaliser à court et moyens termes (1998 à 2005)

En considérant la prévision du trafic, les travaux suivants devraient être réalisés à court terme :

1. Démolition des bâtiments non utilisés dans la zone Est de la darse ;
2. Déplacement de la base de la Marine Nationale de la zone portuaire et création d'une base autonome ne dérangeant pas la navigation commerciale ;
3. prolongement du quai à conteneurs extension du terminal à conteneurs à l'ouest du terminal existant, comprenant éventuellement un port de servitude et un port de plaisance ainsi que le prolongement de la Digue de la prudente ;
4. Création d'une surface de stationnement pour camions devant l'entrée au terminal à conteneurs ;
5. Etudes approfondies de la réduction de l'envasement dans le chenal d'accès et devant les postes à quai ;
6. Levés bathymétriques réguliers du chenal d'accès et du bassin portuaire, suivi de (l'exécution des travaux de dragage) nécessaires ;
7. Aménagement d'une surface à terre supplémentaire dans la partie Est du port pour la construction d'autres entrepôts et de terre – pleins clôturés,

l'installation des réservoirs supplémentaires pour le stockage des produits pétroliers et pour l'installation d'un chantier naval ;

8. Préparation d'une zone d'affaires des deux côtés de l'entrée au port et au sud du bâtiment administratif ;
9. Examen et remplissage de cavités éventuelles dans la zone du magasin MC2 ;
10. Travaux d'entretien et de réparation réguliers ;
11. Construction d'un bâtiment à part pour la capitaine et la capitainerie ;
12. Réparation du poste à quai 06 et des postes de pêche 06b et 06c ;
13. Réparation des postes à quai 08 et 09 ;
14. Mesures nécessaires pour assurer l'approvisionnement permanent du port en eau douce.

5. Estimation des coûts d'investissement pour les travaux prévus à court et à moyen termes (1998 à 2005)

L'estimation des coûts pour les travaux d'aménagement requis dans le port de Conakry pour la période de 1998 à 2005 a eu les résultats suivants :

DESIGNATION	ESTIMATION DES COUTS
A. Nouvelles constructions	
(1) Prolongement du quai à conteneurs et extension du terminal à conteneurs (sans port de servitude et port de plaisance et sans prolongement de la Digue de la prudente)	38.000 M. GNF soit 33,3 M \$ US
(2) Surface de stationnement pour les Camions devant l'accès au terminal A conteneurs	1.300 M. GNF soit 1,2 M. \$ US
(3) Déplacement de l'entrée au terminal à conteneurs	1 000 M GNF soit 0,9 M. \$ US
(4) Aménagement d'une surface à terre supplémentaire	12 800 M.GNF soit 11,2 M. \$ US
Somme intermédiaire	53 100 M. GNF soit 46,5 M. \$ US
B. Travaux de réparation et d'entretien	
(5) Réparation des postes à quai 08 et 09	2 300 M. GNF soit 2,0 M. \$ US
(6) Réparation des postes à quai 06, 06b et 06c	5 550 M. GNF soit 4.9 M. \$ US
(7) Mesures pour assurer l'approvisionnement du port en eau douce	1 500 M. GNF soit 1,3 M. \$ US
(8) Démolition des bâtiments plus utilisés	65 M. GNF soit 0,1 M. \$ US
Somme intermédiaire	9 415 M. GNF soit 8,2 M. \$US
Sous-total	62 515 M. GNF soit 54,7 M. \$ US
Imprévu technique	12 485 M. GNF soit 11,0 M. \$ US
TOTAL	75 000 M. GNF soit 65,7 M. \$ US

d- Transport fluvial

La navigabilité sur les deux cours d'eau (Niger à partir de Kouroussa et Milo à partir de Kankan) en direction de Bamako (République du Mali) est possible sur une période de 4 mois dans l'année. La longueur navigable des deux cours d'eau est de 450 Km. Les chalands du Mali et les pirogues de Guinée qui y circulent permettent des échanges inter-Etats.

Les exportations de la Guinée vers le Mali sont constituées de produits secs (grain de Néré, de noix de Karité), d'huile de palme, d'oranges, de haricots, d'indigo et de noix de cola pour environ 500 tonnes par an.

Les importations en provenance de Bamako pour Sigui, Kouroussa et Kankan sont de l'ordre de 1000 tonnes par an. Ces importations sont constituées de dattes, maïs en grain, mil, oignon frais, arachides, poissons fumés, produits artisanaux (nattes artisanales, tamis etc..).

e- Transport Aérien

La Guinée dispose de 15 aéroports dont 11 commerciaux et 4 miniers ; c'est à travers l'aéroport international de Conakry que transite l'essentiel du trafic à destination et en provenance de l'extérieur et autour de lui est dressé le réseau domestique.

Le trafic international observé à l'Aéroport de Conakry au cours de la période 1994-1998 est de 1.029.253 passagers en moyenne, et le trafic moyen annuel est de 257.313 passagers.

Le nombre de passagers (arrivées/départs/transit) en 1998 à l'aéroport de Conakry a représenté 270.598 soit 26,27% de celui de Dakar qui a affiché 1.030.000 passagers et 23,04% de celui d'Abidjan qui était de 1.174.151 passagers au cours de la même période.

Le fret aérien international stagne, le tonnage moyen annuel entre 1995 et 1998 est de 4711,31 tonnes. Au cours de l'année 1998, ce volume était de 4659,36 tonnes. Il faut noter que la plate-forme aéroportuaire de Conakry est la plus chère de la sous-région en termes de redevances d'atterrissage et d'assistance au sol ; également le prix unitaire du kérosène est le plus élevé de la sous-région.

Le trafic passager domestique enregistre une baisse spectaculaire. Avec une moyenne annuelle des 4 dernières années de 25.436 passagers, ce chiffre est tombé à 12.535 passagers en 1998, à peine la moitié de cette moyenne de 4 ans en raison de l'absence d'offres sur le marché domestique.

L'Etat guinéen avait délivré quelques 13 agréments aux opérateurs du secteur privé des compagnies locales, aujourd'hui, 3 agréments ont été retirés faute de début d'activités et parmi les 10 restants, seulement 4 compagnies opèrent.

Le déficit du compte d'exploitation cumulé de la Compagnie Nationale Air Guinée sur la période 1994-1998 se chiffre à 5,447 milliards de francs guinéens. Sa dette consolidée représente aujourd'hui près de 14 milliards de francs guinéens.

L'Agence de navigation Aérienne cumule des déficits de plus de 1,56 milliards sur les 4 derniers exercices.

IV- 2 Objectifs généraux

- améliorer la mobilité des citoyens notamment en milieu rural ;
- améliorer l'accessibilité des zones de production biens et services et de consommation ;
- améliorer les conditions de transport des populations ;
- préserver l'environnement ;
- rendre l'économie nationale plus compétitive.

IV- 3 Stratégies

- Améliorer le cadre institutionnel ;
- Réduire les coûts de transport ;
- Pérenniser et garantir le financement de l'entretien routier par la mise en place du fonds routier deuxième génération ;
- développer les réseaux de routes nationales et de pistes rurales ;
- promouvoir et développer les moyens intermédiaires de transport ;
- promouvoir les approches et techniques de construction de routes à faible coût ;
- élaborer une politique de développement du secteur aérien ;
- promouvoir l'aspect genre du transport en milieu rural ;
- développer le réseau routier dans le corridor Nord du pays ;
- assurer la relance des services de transport ferroviaire ;
- mise en place d'une politique de complémentarité entre les différents modes de transport ;
- promotion des PME et des ONG nationales et mise en œuvre des méthodes HIMO.

IV- 4 Programme d'investissements

a- Le Transport Routier

Les besoins sont immenses compte tenu de la volonté politique d'engager une croissance basée sur la production agricole, le dynamisme des P.M.E. locales le développement équilibré des diverses régions de la Guinée. Toutefois, le réalisme impose que les dépenses soient en accord avec la possibilité d'investissement. Aussi les programmes d'activités sont établis en fonction des objectifs généraux fixés et des critères suivants :

- préservation des importants investissements consentis par le gouvernement pour la modernisation du réseau routier ;

- désenclavement des zone de production, permettant ainsi un écoulement plus facile des produits agricoles vers les différents marchés nationaux ; ce qui favorise la réduction de la pauvreté ;
- réhabilitation ou la construction des liaisons routières avec les pays limitrophes et particulièrement ceux de la zone sahélienne qui n'ont pas accès à la mer ; ce qui favorise l'intégration sous régionale ;
- densification du maillage routier du pays pour accroître la mobilité des citoyens et de l'accessibilité de certaines régions du pays.

Le programme de développement routier sera réalisé selon des plans indicatifs d'investissement et d'entretien à moyen et à long termes.

A moyen terme, la priorité sera accordée à :

- la remise en état du réseau de routes revêtues ;
- l'amélioration des routes rurales pour accéder aux principales régions agricoles ;
- l'élimination des points critiques sur le réseau de routes nationales ;
- la construction de routes revêtues entre les grands centres d'activité économiques ;
- l'augmentation progressive des moyens d'entretien courant.

A l'heure actuelle, beaucoup de routes sont dans un état tel leur entretien n'est plus d'actualité : ce sont des mesures lourdes qu'il faut employer. A l'avenir, du fait des améliorations en cours et celles proposées, les besoins d'entretien courant et périodique seront importants.

Pour le plus long terme, un plan de développement indicatif du réseau routier a été élaboré, qui comprenait les investissements qui doivent permettre de construire, renforcer et améliorer les routes revêtues, en terre et les pistes.

Le Programme indicatif est le suivant pour les 6 années à venir (2002 – 2007)

- études 7736 KM de routes et Ponts
- construction (aménagement et bitumage) 1169 KM
- construction routes en terre 3687 KM
- réhabilitation route en terre 713 KM
- renforcement routes revêtues 604 KM
- entretien périodique 1380 KM
- remplacement des bacs par des ponts 2880 ML

Les objectifs précédents ont une couverture financière qui été estimée comme suit pour les 6 prochaines années.

Etudes

Désignation	Longueur en KM	Coût unitaire (Mio FG)	Coût Total (Mio de FG)
Construction (Aménagement et Bitumage)	1169	4,4	5.143,6
Construction Routes en Terre	3687	3	11.061
Remplacement des Bacs par les Ponts	2880	5	14.400
TOTAL	7736		30.604,6

Travaux Routiers

II-	Désignation	Linéaire (KM)	Coût unitaire (MiO de FG)	Coût Total (Mio FG)
1	Construction (Aménagement Bitumage)	1169	400	467600
2	Construction routes en terre	3687	70	258090
3	Réhabilitation routes en terre	713	50	35650
4	Renforcement routes revêtues	604	90	54360
5	Entretien périodique	1380	4	5520
6	Construction des Ponts en Béton(ml)	2880	22	85.102
TOTAL				906.322

Planification

N°	Désignation	Long en Km	Coût total en Mio de FG	An 1	An 2	An 4	An 5	An 6
Construction (Aménagement et bitumage)								
2	Boké-Sansalé-Fr Guinée Bissao	100	40.000	X	X			
3	Labé-Kounsitel-Koundara- Fr Sénégal	302	120.800		X	X	X	

4	Kankan-Kérouané- Beyla N'zérékoré-Bounouma- Diéké- Fr Libéria	490	196.000	X	X	X		
5	Kindia-Télémilé-Gaoul- Kounsitel	277	110.800			X	X	X
TOTAL		1.169	467.600					

Construction routes en terre								
6	Ouassou-Badi-Tondon	140	9800	X	X	X		
7	Fria-Télémilé	107	7490		X	X	X	
8	Boffa-Kolia- Daramagnaky	156	10920			X	X	
9	Télémilé-Lélouma-Labé	130	9100		X	X		
10	Labé-Mali-Fr Sénégal	195	13650	X	X			
11	Mali-Guingnan- termèsè- Yokoukoun- Koundara-Fr Guinée- Bissau	245	17150			X	X	X
12	Yimbering-Telirè- Madina Salanbandé-Balaki-Fr Sénégal (Kédougou)	127	8890			X	X	X
13	Labé -Tougué - Sélouma	200	14000	X	X			
14	Tougué(Kollet) - Kouratongo - Fellokoundoundoua - Fr Mali	85	5950		X	X		
15	Bissikrima - Dinguiraye -Siguiri	300	21000		X	X		
16	Matagania - Banora - Siguiri - Santiguiya	109	7630				X	X
17	Kindia-Gomba-Koba- Dalaba	110	7700			X	X	
18	Dinguiraye- Lansanaya-Bagui- Diatifèrè-Fandanda	130	9100			X	X	
19	Kintinya-Franwalia- Naboun-Maléa	100	7000				X	X

20	Kintinya-Niagassola Fr mali	120	8400				X	X
21	Mandiana-Koundia-kéniéran-Dialakoro	120	8400		X	X		
22	Mandiana-Faralako-Morouloun-Balandougouba-Fr Mali	129	9030	X	X	X		
23	Kankan-Mandiana-Fr C.I	200	14000	X	X	X		
24	Faranah-Bëndou-Banfèlè-Kounban(Kankan)	150	10500			X	X	
25	Kankan (Tindi oulèn-Sabadou-Baranama-Boula-Fr C.I	180	12600			X	X	X
26	Sinko-Fouala – Djassoudou-Korala-Sabadou-Banarama	200	14000		X	X	X	
27	Konsankoro-Macenta-Fr Libéria	130	9100			X	X	
28	Beyla-Foumbadou-Guéasso-Fr C.I	150	10500	X	X			
29	Macenta(Sérédou)-Kouankan-Nionsomordou(Beyla)	71	4970				X	
30	Péla-Djécké	43	3010				X	X
31	Koundiadou-Watangua-Bofossou	60	4200				X	X
TOTAL		3.687	258.090					

Réhabilitation routes en terre								
N°	Désignation	Long en Km	Coût total en Mio de FG	An 1	An 2	An 4	An 5	An 6
32	Télémilé-Pita	138	6900			X	X	
33	Dalaba-Ditinn-Kankalabé-Tougué	140	7000		X	X		

34	Mali-Guinga-Termèssè Yokounkoun- Koundara Fr Guinée- Bissau	245	12250	X	X			
35	Siguiri-Falama- Bankon-Fr Mali	50	2500	X				
36	Djalakoro-Manfra- Banankoro-Kérouané	140	7000			X	X	
		713	35.650					
Renforcement routes revêtues								
37	Mamou – Faranah	185	16650	X				
38	Mamou –Labé	144	12960	X				
39	Cisséla – Kouroussa	70	6300		X			
40	Kankan – Tokounou	120	10800	X				
41	Kissidougou – Guéckédou	85	7650		X			
		604	54.360					

Entretien Périodique								
N°	Désignation	Long en Km	Coût total en Mio de FG	An 1	An 2	An 4	An 5	
42	Forécariah – Moussaya - Sikhourou – Kindia	100	400		X			
43	Boké – Gaoual	185	740		X			
44	Koumbia – Foulamory	100	400			X		
45	Labé - Mali - Fr Sénégal	195	780	X				
46	Labé -Tougué - Sélouma	200	800		X			
47	Bissikirima – Dinguiraye – Siguiri	300	1200	X				
48	Kankan - Mandiana - Fr Mali	170	680	X				
49	Konsankoro - Macenta - Fr Libéria	130	520			X		
Total		1.380	5.520					

Construction des Ponts								
1	Bantala	80ml	1760		X			
2	Madina - Oula	80ml	1760		X			
3	Koukoutamba	150ml	3300			X		
4	Nongoa	60ml	1320	X				

5	Koussi	80ml	1760			X		
6	Kandiafara	300ml	6600					
7	Foulamory	150ml	3300	X				
8	Leimiro	70ml	1540					
9	Koumbanyi	100ml	2200	X				
10	Touba	60ml	1320					
11	Kambaya	80ml	1760			X		
12	Kélémanssoya	60ml	1320					
13	Arafamoussoya	80ml	1760	X				
14	Kondoya	100ml	2200		X			
15	Tokounou	100ml	2200			X		
16	Doumbafè	90ml	1980				X	
17	Sankarani	150ml	3300					
18	Djaragbèla	300ml	6600			X		
19	Bodézia	150ml	3300		X			
20	Gadhawoumdou	80ml	1760	X				
21	Badi-Tondon	100ml	2200					
22	Badi-Daki	80ml	1760					
23	Kérouané	80ml	1760		X			
24	Samgbon	300ml	6600					
Total		2.880	63.360					

b- Le transport Ferroviaire

Le chemin de Fer Conakry Niger a été construit entre 1900 et 1914. La Guinée a l'avantage de disposer d'un port en eau profonde d'où partent les voies ferrées reliant Conakry à l'intérieur du pays. La longueur de la ligne commerciale est de 662 Km. Cette ligne est fermée depuis 1995

Compte tenu du rôle important qu'a joué le chemin de fer dans la mobilité des biens et des personnes, et du développement rapide des activités économiques des Régions traversées par le Chemin de fer en particulier et toute la Guinée en générale, le gouvernement envisage aujourd'hui avec plus de réalisme la relance des activités ferroviaires de l'ONCFG (Office National du Chemin de Fer de Guinée) par :

- la relance du transport par voie ferrée de certaines marchandises et de certains produits, notamment le clinker,
- le transport des déchets solides et ordures ménagères ;
- la desserte de passagers entre les zones d'habitation et les zones d'activités.

L'intérêt de cette relance du chemin de fer ne doit pas être déterminé seulement par un souci d'équilibre financier (réduction du coût de transport), mais par la prise en compte des aspects environnementaux et les effets indirects qui sont :

- l'allègement de la fréquentation des voiries qui permettra la réduction de la dégradations des routes par les poids lourds ;

- l'amélioration des conditions de trafic dans l'agglomération de Conakry ;
- le transport des déchets solides vers le nouveau dépotoir en dehors du centre urbain.

La nécessité de la réduction du coût de transport est liée à :

- un développement efficace des infrastructures (Routières, Maritimes, Aériennes et Ferroviaires) ;
- la tarification des produits pétroliers ;
- la tracasserie policière et au coût d'exploitation des véhicules.

c- Les transports maritime et fluvial

- la position géographique défavorable du port vis-à-vis de l'agglomération urbaine de Conakry crée des problèmes de circulation des porte-conteneurs et camions, la vétusté et le manque de matériel de transport approprié pour l'enlèvement des marchandises notamment les conteneurs au port et leur acheminement en toute sécurité vers les centres urbains ;
- l'insuffisance du dragage du port, la faiblesse du tirant d'eau, la fermeture de la digue du nord, l'ensablement du lit des fleuves Niger et Milo, l'encombrement du port engendrée par un mélange d'activités notamment clinker, ciment, minéralier, pêche, marchandises en vrac, marine nationale, passagers et les vols fréquents qui en résulte ;
- les contraintes institutionnelles engendrées par le manque d'application des textes réglementaires en vigueur, par l'existence de nombreux auxiliaires maritimes clandestins (non enregistrés) et pratiquant la fraude, l'absence de structures professionnelles indépendantes de manutentionnaires ;
- la faible capacité de gestion de l'administration, l'insécurité dans l'enceinte portuaire ;
- les conflits d'attribution et de compétence dus au nombre considérable d'interventions à quai des services de sécurité de la gendarmerie, de la police, de la douane, des services de l'environnement, de la santé et du conditionnement qui obèrent sur les coûts d'exploitation des prestataires de services du port ;
- les contraintes financières dues au poids de la dette du PAC vis-à-vis de l'Etat (rétrocession), faiblesse du cabotage national et du transport fluvial causée par l'insuffisance d'infrastructures d'accueil dans les petits ports côtiers et fluviaux de Kouroussa, Kankan et Siguir, faiblesse du volume des exportations du pays, taux élevé des redevances portuaires.

d- Les moyens Intermédiaires de Transports (MIT)

Toutes les évidences montrent que dans la plupart des états Africains les populations rurales passent une grande partie de leur temps et efforts en

transport pour leurs besoins en production agricole et domestique. Ce transport est relatif au déplacement de lourdes charges sur de courtes distances au voisinage de la communauté, et aussi dans les principaux centres en dehors des villages.

En dépit des investissements considérables mis dans le réseau routier et des sommes en devises investies dans l'importation des véhicules, pièces de rechanges et carburants, l'accès des zones rurales reste limité. La plupart des communautés rurales est très éloignées des routes accessibles aux véhicules. De plus, certaines zones rurales sont d'accès difficiles par des véhicules. Cette approche ne résout pas le grand besoin en transport dans et aux environs des villages.

Une façon d'améliorer les transports en zones rurales est de développer les transports véhicules (Camions, Pick up, etc.) sur les grand axes et les moyens intermédiaires de transport (**MIT**) tel que les motocycles, les bicyclettes, les charrettes, etc., sur les zones non accessibles par les véhicules . Un très grand nombres d'option en **MIT** avec moteur ou sans moteur existe et est en utilisation de part le monde. Une grande variété de **MIT** à caractéristiques opérationnelles différentes permet d'améliore les transports ruraux parce que :

- leurs coût initiaux sont bas et par conséquent sont potentiellement plus accessible que les véhicules à moteur ;
- ils accroissent la capacité de transport comparer avec le transport pédestre ;
- ils sont adaptés aux transports de petites charges sur des petites distances qui caractérisent les transports ruraux ;
- ils sont adaptés aux conditions physiques de tracés et chemins des milieux ruraux ;
- ils sont moins dépendant des matières importées.

IV- 5 Genre et Transport

Le Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR) œuvre déjà pour le développement et la promotion de l'utilisation de moyen intermédiaire de transport, plus accessibles et mieux adaptés aux besoins du milieu rural. C'est la stratégie qui intègre mieux l'aspect Genre dans le cadre du volet Transport Rural intégré au Genre puisqu'elle permet aux femmes autant qu'aux hommes de bénéficier des ressources du programme.

La principale contrainte est l'accès aux services et moyens de transport qui est plus facile pour les hommes que pour les femmes qui se déplacent, en majorité, à pied et/ou en minibus car elles ne possède pas de moyens de transport pour acheminer leurs produits ou marchandises en milieu urbain . La situation en milieu rural est différente en ce sens que les moyens de déplacements sont plus rares, voire inexistants dans certaines zones enclavées. De plus, la mobilité n'est toujours pas aisée, surtout pour les femmes dont les besoins en matière de transport sont multiples : besoin domestiques pour le ramassage du bois de chauffe et la collecte de l'eau; besoins économiques comme le transport des biens et des produits agricoles; besoin d'accès aux services sociaux comme les

dispensaires, les écoles, etc.

a- Objectifs opérationnels

- axe infrastructure : améliorer l'accès des populations rurales aux routes, pistes par des constructions, réhabilitation et entretiens en priorité dans les zones les plus enclavées afin de leur permettre des débouchés économiques et d'améliorer leur accès aux services sociaux de base ;
- axe moyen de transport : favoriser l'accès des femmes à des services de transports sécuritaires (zones urbaines et rurales) afin de leur permettre de se déplacer et de diversifier leurs activités agricoles et commerciales et d'élargir leurs marchés .

b- Actions prioritaires à entreprendre

- améliorer l'état des routes et assurer leur entretien (construire et bitumer)
- subventionner et réglementer les services privés et transport en commun
- subventionner ou faciliter l'accès au crédit pour l'achat de moyens intermédiaires de transport

IV- 6 Indicateurs de performance

Les indicateurs principaux proposés sont :

- dépenses dans le secteur en pourcentage du PIB
- nombre d'emplois créés dans le secteur en pourcentage du nombre total d'emplois existants
- longueur de réseau entretenu (Km)
- longueur de réseau construit (Km)
- nombre de moyens intermédiaires de transport par habitant en zone rurale
- densité du réseau (Km/km²)
- distance moyenne de marche à pied pour atteindre une route carrossable (Km)
- coût du transport routier de marchandises (FG/TxKm)
- tarif d'expédition d'un conteneur de 20 pieds du port vers un autre port
- tarif moyen de transport par véhicule sur 5 Km
- taux d'accidents sur la route (Nombre de personnes tuées ou blessées)
- taux d'émission des véhicules en CO.

V- POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

V-1 Etat des lieux

L'insuffisance et l'état fortement dégradé des infrastructures de télécommunications ainsi que la mauvaise gestion du secteur ont longtemps fait de la Guinée l'un des pays les plus enclavés de la sous-région ouest-africaine.

C'est au début des années 80 que le Gouvernement guinéen, avec l'appui de ses partenaires au développement a lancé un programme de réhabilitation et d'extension des réseaux téléphoniques tant dans la ville de Conakry que dans certaines villes de l'intérieur du pays ; ce programme comprenait également un volet appui institutionnel et formation.

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme de restructuration du secteur, les lois L/92/015/CNTRN du 02 juin 1992, portant respectivement réglementation générale des postes et des Télécommunications, ont été promulguées. Au terme de ces lois, d'importantes décisions ont été prises :

- libération du secteur ;
- séparation de la gestion de la poste et des Télécommunications;
- redéfinition du rôle de l'Etat qui se limite à l'élaboration et la mise en œuvre de la politique sectorielle.

La fonction d'exploitation quant à elle, a été confiée à deux sociétés publiques :

- l'Office de la poste Guinéenne (OPG) crée par le décret D/92//142/RPG/SGG/ du 02/06/92
- la Société des Télécommunications de Guinée (SOTELGUI) , créée par le décret D/92/142 du 02 juin 1992, et bénéficiant du monopole des services de base (Téléphone entre point fixes Télégraphié, Téléx).

En 1995, le capital de la SOTELGUI a été ouvert à un partenaire privé TELEKOMMALAYSIA, qui détient 60% du capital.

Conformément aux dispositions de la loi L/92/016/CTRN sus - citée, les services nouveaux et à valeur ajoutée ont été mis à la concurrence. Trois licences d'exploitation téléphonie Cellulaire ont été délivrées. L'opérateur du réseau public exploite également un réseau de Téléphonie Cellulaire dans le GSM.

A ce jour, le sous-secteur est géré par une société mixte la SOTELGUI et deux autres opérateurs privés, SPACETEL et TELECEL ; la SOTELGUI qui est l'opérateur principal offre les lignes téléphoniques fixes et les services de téléphonie cellulaire alors que les deux autres opérateurs sont essentiellement dans la téléphonie cellulaire. Beaucoup reste à faire du point de vue de la fiabilité des réseaux et de leur interconnexion.

Il faut signaler également la mise en service de plusieurs réseaux « Internet » tant par SOTELGUI que par plusieurs autres sociétés privées (BINTTA, SPHERE, etc...)

Le réseau mixte se présente comme suit : le parc de la desserte par la SOTELGUI est passé de 10.000 lignes environ (1996) à 21.450 lignes raccordées dont 14.816

lignes pour Conakry et le reste reparti à l'intérieur du pays . a ce propos, il est intéressant de noter que le nombre de téléphones cellulaires mis en service par la SOTELGUI et les deux opérateurs est de l'ordre de 50.702.

La Télé densité (nombre de lignes du réseau fixe pour 100 habitants) est faible, inférieur à 0,5% par rapport à la sous région. Enfin, 80% des artères de transmission ne sont pas numériques, rendant très difficile l'écoulement du trafic national et l'introduction de nouveaux services .

Il faut signaler que la téléphonie rurale n'est qu'embryonnaire ; ce qui maintient les zones rurales dans un total enclavement.

a- Demande non satisfaite de services Postaux et de Télécommunications

En ce qui concerne les services postaux, malgré une amélioration de la desserte rurale par les moyens propres à l'OPG, (60%du territoire est couvert deux fois par semaine) le service public national est suffisant car le reste du territoire est assuré par les transporteurs privés qui n'accordent pas une priorité au service postal. Le service public postal à domicile, en ville est très réduit et suivant assuré par des coursiers privés. L'OPG assure la distribution dans les villes par boîte postal dont le nombre est actuellement très insuffisant (14.000 boîtes postales) si l'on considère une demande importante insatisfaite. Néanmoins, l'OPG offre à sa clientèle un service de courrier accéléré en concurrence avec les opérateurs privés.

Au niveau des télécommunication il convient de noter qu'une forte demande non satisfaite existe tant à Conakry qu'à l'intérieur du pays.

b- Qualité du service et productivité

Les indicateurs d'acheminement de la poste sont bons pour le courrier international (J+3) mais insuffisants pour le courrier régional J+3 et J+8. La densité des boîtes postales est de une pour 535 habitants, alors que l'objectif devrait être de une pour 100 habitants.

La qualité du service offert par les Télécommunications se reflète dans le pourcentage élevé d'échecs dans les appels nationaux et des appels internationaux, le pourcentage élevé de lignes en dérangement, la durée de relève de ces dérangements est encore trop élevée.

Il est nécessaire de corriger ces imperfections pour fournir des services aux usagers, consolider et garantir le service public dans un secteur essentiel pour la Guinée.

V- 2. Objectifs généraux

- accroître l'offre de service téléphonique et de desserte postale et faciliter l'accès aux services postaux et de Télécommunications aux plus grand nombre d'utilisateurs, en particulier en zones rurales.
- accroître la qualité des services offerts et la gamme de prestations rendue et rendre plus compétitifs les prix des services de télécommunications.
- développer un réseau national de télécommunication fiable et connecté aux autoroutes de l'information ainsi qu'un réseau de desserte postal efficace et connecté aux réseaux postaux mondiaux.
- promouvoir les télécommunications, comme un pilier économique essentiel à l'essor d'une économie compétitive, ouverte au monde et où le secteur des services représente une part importante du PIB.
- développer et diversifier les activités de la poste et consolider sa viabilité financière par la mise en œuvre d'un programme de réforme approprié (modernisation des méthodes de gestion, développement des partenariats et développement des ressources humaines).

Les objectifs généraux retenus pour ce sous-secteur sont :

- améliorer le taux de couverture du pays et notamment les zones rurales
- améliorer la gestion et la réglementation du secteur
- réduire les coûts
- améliorer la fiabilité du réseau

V- 3. Stratégies

- Créer un environnement où les investissements nationaux et étrangers puissent être attirés dans le secteur afin de :
 - ◆ satisfaire la demande d'une manière cohérente avec les objectifs sociaux et économiques de développement du secteur des Télécommunications ;
 - ◆ consolider et garantir le service public dans un secteur qui s'ouvre à la concurrence ;
 - ◆ favoriser le développement des services nouveaux des postes et des Télécommunications capables de répondre aux besoins de plus en plus diversifiés des entreprises pour lesquelles la qualité de l'offre, ainsi que la disponibilité des services innovants constituent des facteurs de productivité ;
 - ◆ assurer la formation des cadres moyens et supérieurs tant sur le plan technique qu'économique.
- réviser le cadre institutionnel (organe de régulation)
- réviser la politique tarifaire
- redéfinir un schéma d'intervention de nouveaux opérateurs privés dans le secteur
- élaborer une politique de téléphonie rurale décentralisée

V- 4 Indicateurs de performance

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| ➤ Taux d'accès | % de la population |
| ➤ Coût de l'unité | FG |
| ➤ Taux de couverture du pays | Nombre de centres |
| ➤ Nombre d'opérateurs privés | Unités |

VI- 7 Revue du cadre réglementaire pour la participation du Secteur Privé dans les Infrastructures de transport

a- Transport Urbain

a-1/ contexte et cadre réglementaire et institutionnel

L'administration du secteur des transports urbains est assurée par la Direction Nationale des Transports Terrestres du Ministère des Transports et des Travaux Publics. Le contrôle de l'application de la réglementation relève essentiellement des forces de police et de la gendarmerie (Direction de la Sécurité Routière et Compagnie de sécurité Routière de la Gendarmerie).

Le ministère des Transports a la responsabilité des trois volets importants de la politique des transports urbain :

- la formation et le suivi de la politique,
- le contrôle technique et l'immatriculation des véhicules, l'émission des permis, l'élaboration des règlements de sécurité routière,
- la planification, la construction et l'entretien des voiries urbaines

La ville de Conakry a expérimenté dans le passé plusieurs système de transports collective organisés, à travers l'ONTPR-TUC, tout d'abord, une entreprise publique créée en 1961, à travers l'ONCFG, ensuite, la compagnie nationale de chemin de fer qui a tenté, sans succès, dans les années 1980 de mettre en place un service ferroviaire de banlieue, et à travers la SOGETRAG, enfin, une société d'économie mixte chargée en 1985 des transports en commun à conakry.

La création de la SOGETRAG s'est accompagnée de la mise en place d'un cadre institutionnel cohérent avec la signature d'une convention de concession et d'un cahier des charges, définissant les droits et obligations de l'opérateur, qui traduisait les orientations de politique de transport urbain choisie par les autorités guinéennes. Mais la remise en cause du monopole d'exploitation qui était reconnu à la SOGETRAG par la convention de concertation, a conduit l'entreprise à accumuler les contres performances. Elle a provoqué le retrait des partenaires privés de la société, suivi de la quasi disparition de la SOGETRAG, au cours des années 1992-1993.

Aujourd'hui l'essentiel des transports urbains est assuré par des opérateurs du secteur informel qui opèrent dans un contexte largement déréglementé. Une tentative d'assainissement et d'organisation de la profession a bien été engagée avec le Décret 94/055/PRG du 28 avril 1994, relatif aux conditions d'exploitation des véhicules de transport en commun, mais faute d'être mise en application, cette tentative n'a pas été suivie d'effet.

a-2 Processus de participation du secteur privé

Le processus de participation du secteur privé aux transports urbains de Conakry a évolué à la faveur des difficultés éprouvées par les entreprises publiques de transport en commun qui se sont succédées à Conakry (TUC, SOGETRAG) et surtout de la libéralisation de l'importation des véhicules intervenue à partir de 1986.

a-3 Des transports urbains assurés par une entreprise publique

La ville de Conakry a dans les années 1960 expérimenté un système des transports collectifs organisés, à travers une entreprise publique, l'ONT-PR-TUC, (Office National des Transport Public Routier- Transport Urbains de Conakry créée sous forme d'office et chargée des transports urbains de Conakry et des transports interurbains de voyageurs sur l'ensemble du territoire guinéen. Mais la dégradation de sa flotte, équipée en partie d'autobus standard de marque soviétique, et la désorganisation de son exploitation ont conduit à la cessation d'activité de l'entreprise, en 1984.

a-4 Des transports urbains assurés par une société d'économie mixte

A l'avènement de la seconde république, le gouvernement guinéen a cherché à mettre en place une nouvelle structure pour remplacer les TUC et assurer efficacement les transports de voyageurs dans la ville de Conakry.

L'Etat a , à cet effet, signé avec la coopération Française (Ministère de la coopération et Caisse Centrale) un protocole d'accord qui a débouché sur la création au mois de février 1985, d'une société d'économie mixte, la SOGETRAG, constituée en associant l'Etat Guinéen (63% du capital), Renault véhicules Industriels (18.5%)

La libération de l'importation des véhicules d'occasion intervenue en 1986, combinée avec l'incapacité des pouvoirs public à faire respecter le monopole de la compagnie concessionnaire ont conduit à l'apparition progressive de compagnie d'autobus concurrente (Melia, AGO..) et surtout d'opérateurs de minibus du secteur informel qui ont provoqué une pression à la baisse sur les tarifs de transports urbains et ont provoqué une fuite d'une partie de la clientèle de la SOGETRAG.

La SOGETRAG s'est trouvée en état de cessation de paiement ; les actionnaires privés étrangers ont décidé de se retirer. N'étant pas capable d'assurer l'entretien et le renouvellement de ses véhicules, son parc en circulation a été progressivement réduit et est actuellement inférieur à 5 véhicules.

Plusieurs projets de relance de la SOGETRAG ont été élaborés et en particulier, le renouvellement de sa flotte avec des véhicules Tata, financés avec le soutien de l'Etat ; mais, l'état de désorganisation du marché ne pourrait conduire qu'à l'échec de cette politique de relance.

a- 5 Des transports urbains assurés par des opérateurs privés

Depuis la quasi disparition de la SOGETRAG et l'abolition de fait de son monopole, la presque totalité des transports urbains sur la ville de Conakry est assurée par des taxis collectifs et des minibus appartenant à des opérateurs privés.

L'ONCFG(Office National des Chemins de fer de Guinée) a tenté, au cours de l'année 2000, de remettre en service un train urbain, en y affectant deux des locomotives dont il dispose. Mais la part de trafic assurée par ce train reste marginale du fait des faibles fréquences qu'il est en mesure de proposer.

a- 6 Structure du marché

Au début de l'année 2000 , le parc de la SOGETRAG ne comptait plus que 17 autobus dont 3 en état de marche. Par suite, l'essentiel des transports collectifs urbains de Conakry est actuellement assuré par des véhicules de petite capacité, des taxis collectifs (de 4 à 5 places) ou des minibus (de 15 à 25 places) qui sont exploités par des artisans du secteur informel. Le nombre de minibus, appelé communément Magbana, en circulation à Conakry est estimé à 3.000. Le nombre de taxi en service disposant d'un numéro de portière est estimé à 20.000 auxquels se rajoutent un nombre indéterminé de taxis clandestins.

a-7 Performances techniques

- **Contraintes externes** : les performances des opérateurs du secteur sont handicapées par les difficultés de la circulation urbaine à Conakry qui tiennent à l'engagement des voiries, au stationnement désordonné des véhicules de transport collectif, à l'empiétement des marchés sur les axes de circulations, à l'absence d'un système de transport à forte capacité sur les axes principaux.
- **Performances des opérateurs** : les opérateurs de transport ne sont pas soumis à des obligations de performance ou de qualité de service. L'exercice de la profession de transporteur public urbain est libre; elle n'est conditionnée ni à l'octroi d'une concession, ni au respect d'un cahier des charges, ni à l'attribution d'une licence, ni même à la délivrance d'un certificat de capacité

technique. D'une façon générale, l'accès à la profession de transporteur public de voyageur comme de marchandise n'est pas réglementé en Guinée.

- **Performances du parc** : tout véhicule de transport est soumis par le Décret 91/006/PRG du 8 janvier 1991 à une obligation de contrôle technique. La périodicité des visites techniques auxquelles doit se soumettre un véhicule de transport public de voyageur a été fixée à 6 mois pour les véhicules âgés de moyen de 2 ans et de 3 mois pour les autres. Les modalités de réalisation des contrôles techniques ont été précisément définies par le Décret 91/065/PRG du 16 janvier 1991. Enfin, pour en améliorer l'efficacité, l'activité de contrôle technique a été concédée à une société privée, SIVITA.

Dans les faits, le contrôle technique a gardé un caractère théorique ; l'octroi du certificat est principalement conditionné au paiement de la visite et au désintéressement des contrôleurs ; par suite, le parc en circulation est en mauvais état et ne répond pas aux exigences minimales de sécurité

- **Structure tarifaire et répartition des risques** : les tarifs appliqués en matière de transport urbains à Conakry ne sont pas officiellement réglementés mais les tarifs actuellement appliqués ont été fixés à l'issue d'une concertation engagée après une grève des transports sur la ville, consécutive à une hausse unilatérale du prix des carburants. Cette concertation a eu lieu avec la participation des ministres des transports, de la Sécurité, des Finances et de représentant de la Chambre de Commerce, du conseil National du patronat et du syndicat des transporteurs, l'UNTRG. La mise en vigueur de ces tarifs n'a pas fait l'objet d'une décision officielle d'homologation mais a été annoncée par les Ministres de tutelle par voie radiophonique et télévisuelle

Les tarifs appliqués étaient, au début de l'année 2000, de 150 FG par section, pour un Minibus et de 250 FG par section pour un collectif ; une réduction de 50 FG par section étant consentie aux élèves.

a-8 Performances financières et financement des Investissements

Les performances financières des entreprises restent difficiles à appréhender. On sait seulement que, dans la pratique, les recettes journalières que sont tenus de ramener les chauffeurs et leurs aides au propriétaire, sont de 10 000 FG pour un taxi, de 30.000 FG pour un minibus de 10 places, 35.000 FG pour un 15 places, 40.000 FG pour un 25 places.

On peut noter que l'état de vétusté et le vieillissement du parc traduisent un renouvellement difficile de la flotte de véhicule en circulation. Ces difficultés tiennent à une conjonction de facteurs : l'impossibilité de procéder à des accroissements de tarifs du fait de forte élasticité de la demande de transport aux prix, l'absence de véritables entreprises de transport capables de constituer une épargne de réinvestissement, les distorsions des conditions de concurrence locales (certains opérateurs s'affranchissant de toute contrainte légale, comme le paiement de la TUV «Taxe Uniques sur les Véhicules», la souscription d'une assurance.)

a-9 Conclusions

Le secteur des transports collectifs urbains souffre à Conakry de multiples dysfonctionnements : une forte congestion des trafics, un mauvais état général du parc automobile, une inadaptation des véhicules de transport en commun à la structure linéaire de la ville, un niveau de pollution élevé...

La résolution des problèmes relatifs aux transports urbains à Conakry requiert la mise en œuvre d'une nouvelle approche :

- L'Etat devrait en premier lieu, prendre les dispositions adaptées et faire appliquer son pouvoir réglementaire afin d'organiser et d'assainir le marché des transports urbains.
- L'Etat devrait, en second lieu, engager une réflexion globale sur la définition d'une politique des transports urbains à Conakry :
 - ◆ incorporer une révision du cadre institutionnel ;
 - ◆ renforcer les capacités professionnelles des exploitants privés et de leurs organisations professionnelles ;
 - ◆ définir la place des transports ferroviaires et en particulier du train urbain dans le secteur et assurer une bonne articulation entre les divers modes de transport.

b- Transport ferroviaire

b-1 Contexte et cadre réglementaire et institutionnel

La Guinée compte 4 réseaux de chemin de fer :

- La ligne à écartement métrique, Conakry- Kankan longue de 662 km confiée à la compagnie nationale de transport ferroviaire, ONCFG (Office National des Chemins de Fer de Guinée) ;
- La ligne à écartement standard Kamsar – Boké, longue de 136 km, utilisée par la compagnie minière de CBG ;
- La ligne à écartement métrique, Conakry- Fria, longue de 143 km exploitée par la compagnie minière de Friguia ;
- La ligne à écartement standard, Conakry-Kindia, longue de 105 km exploitée par la compagnie minière SBK .

b-2 Processus de participation du secteur privé

- **Situation du chemin de fer public** : l'ONCFG (Office National des Chemins de Fer de Guinée) a été créé par l'Ordonnance 32 du 2 juin 1959 qui lui a transféré l'ensemble des biens meubles et immeubles appartenant à l'ancienne région Conakry- Niger de la régie des Chemins de fer de l'AOF. Cet office n'a dans un premier temps, été qu'un démembrement du Ministère des Transports ; il ne disposait statutairement que d'une autonomie réduite ; ses recettes et ses dépenses formaient un budget annexe du budget de l'Etat.

L'Office a fusionné en 1972 avec l'entreprise d'Etat « Rail-Route » pour devenir « l'Office National Rail Route ». Il a été doté en 1975 de la personnalité morale et de l'autonomie financière et a repris la dénomination sociale d'ONCFG. L'ONCFG a fonctionné jusqu'en 1993, date à laquelle l'ensemble des services ferroviaires qu'il assurait, ont été interrompus.

En 1994, les activités de l'ONCFG ont été concédées à la SBDT (Société d'exploitation des gisements de Bauxite de Dabola-Tougoué), une société d'économie mixte constituée entre l'Etat guinéen (49%) et des intérêts iraniens (51%) afin d'exploiter les gisements de bauxite de Dabola-Tougoué. La SBDT s'est vu reconnaître le droit de disposer des infrastructures et des équipements de l'ONCFG afin d'y assurer des transports de voyageurs et de fret, en particulier l'évacuation de la bauxite et de l'alumine de l'usine de Dogomet que les opérateurs iraniens pensaient construire. Les projets n'ayant pas été mis en œuvre, la convention a été résiliée.

Au cours de l'année 2000, le gouvernement a décidé de confier l'exploitation de la ligne de chemin de fer public à un opérateur privé slovaque dans le cadre d'une convention de concession de type BOT qui est en cours de négociation. La convention devrait porter dans un premier temps sur la portion de ligne reliant le port de Conakry au km 36 ainsi que sur la réalisation d'un port sec au km 36. Le champ d'application de la convention pourrait être ensuite étendu jusqu'à Kankan.

➤ **Situation des chemins de fer miniers**

- ◆ **Chemin de fer de Kamsar :** le mode d'exploitation du chemin de fer de Kamsar- Boké a été modifié à la suite de l'adoption du nouveau code minier et de dissolution en 1995 de OFAB (Office d'Aménagement de Boké). L'OFAB avait été créé en 1965 afin de répondre aux engagements de l'Etat guinéen souscrits dans la convention d'établissement signée avec la CBG de mettre à disposition de l'exploitant minier les infrastructures nécessaires à l'évacuation de la bauxite qu'il devait extraire. L' OFAB a ainsi été chargé de réaliser les infrastructures portuaires et ferroviaires entre Kamsar et Boké ainsi qu'une cité et un hôpital, nécessaires à l'exploitation de la mine de Sangarédi.

Jusqu'en 1995, l'OFAB assurait la maintenance des voies de chemins de fer, ainsi que les fonctions de sécurité et de gestion des circulations ferroviaires, la CBG étant propriétaire et exploitant des matériels roulants ferroviaires. En contre partie du droit d'utiliser les voies contrôlées et entretenues par l' OFAB, la CBG était tenue de rembourser les charges de gestion des infrastructures du chemin de fer supportées par l' OFAB, qui devaient lui être facturées à prix coûtant, ainsi que les annuités de remboursement des emprunts contractés pour réaliser l' infrastructure ferroviaire.

Le montage institutionnel a rapidement conduit à l'apparition de malentendus ; bien que l'OFAB ait été tenu de refacturer ses interventions à prix coûtant, la CBG s'est plainte du dérapage du coût et de la dégradation de la qualité des prestations de l'OFAB et a demandé la révision des accords passés . A cette fin, une nouvelle convention dite « accord de concession portant sur

l'exploitation et la gestion par la CBG des infrastructures de l'ANAIM à Boké » a été négociée et signée en 1996. En vertu de la nouvelle convention, CBG a pris en main l'ensemble des fonctions ferroviaires. Elle entretient désormais les voies, assure elle-même la gestion des circulations des trains et supporte les coûts de gestion, d'entretien, de maintenance, de renouvellement des infrastructures. CBG se contente de verser à l'ANAIM (successeur de l'OFAB) une redevance variant en fonction des tonnages transportés (qui a été fixée à 6,5 millions\$ pour le passage par le chemin de fer et le port, de 13,5 millions tonnes de bauxite).

- ◆ **chemins de fer Friguia et de la CBK** : les chemins de fer de Friguia et de la SBK sont des chemins de fer dédiés à l'exploitation des mines de Fria et de Kindia, respectivement. L'intégralité de la gestion, de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures comme des matériels roulants ferroviaires a été assurée depuis l'origine par les compagnies minières⁴.
- ◆ **Structure du Marché** : depuis 1995, les services ferroviaires du chemin de fer public, Conakry- Kankan sont presque totalement interrompus et la plupart des agents inscrits aux effectifs de l'ONCFG (400 agent environ) ont été mis en disponibilité. Au cours de l'année 2000, l'ONCFG a néanmoins tenté de relancer un service de transport urbain par voie ferroviaire en y affectant deux des locomotives dont il dispose. La part de trafic assurée par l'ONCFG reste actuellement très faible, du fait de la rareté des fréquences proposées.
- ◆ Le chemin de fer Kamsar – Boké assure annuellement l'évacuation de plus de 12 millions de tonnes de bauxite entre le gisement de Sangaredi et le minéralier de Kamsar.
- ◆ Le chemin de fer friguia assure le transport de 1 million de tonnes de fret (600.000 tonnes d'alumine, 200.000 tonnes de fuel, 110.000 tonnes de soude..) entre le port de Conakry et Fria et celui de la CBK de 1,2 millions de tonnes de bauxite entre le port de Conakry et Kindia.
- ◆ **Chemin de fer de l'ONCFG** : le chemin de fer public de Guinée a été construit entre 1900 et 1914 ; les infrastructures ferroviaires sont en mauvais état : la plate- forme est envahie par de la végétation, les rail de 25 kg/m équipant certaines portions de voies sont très usés, on note la présence de nombreux sur-écartements, la voie est prise dans la latérite, le ballastage est insuffisant...
- ◆ En 2000, l'ONCFG n'exploitait que 2 locomotives Alsthom, affectée à la réalisation de navettes urbaines, dans le cadre d'un service de banlieue dont les conditions de fonctionnements restent précaires.
- ◆ **Chemin de fer Friguia** : la ligne de chemin de fer de FRIGUA dénommée CFCE (Chemin de fer Conakry – Fria) a été construite dans les années 1960 et se trouve dans un état acceptable. Les trains fonctionnent à 70% en double traction, à 30% en triple traction ; la charge moyenne nette des doubles tractions doit affronter des pentes de 12/1000. Les trains en triples tractions

tractent une charge nette utile de 1580 Tonnes. La fréquence des trains est de 3 doubles par jour environ ; 2500 à 3200 tonnes évacuées par jour. Le mode d'exploitation de la mine a connu récemment une profonde réforme institutionnelle.

- ◆ **Chemin de fer de Boké(CBG)** : la ligne de chemin de fer exploitée par la CBG achevée au début des années 1970, est constituée par une voie unique standard en bon état de 60 kg par mètre, entièrement soudée et posée sur des traverses métalliques.
- ◆ Pour assurer l'exploitation de son chemin de fer, la CBG dispose d'un parc de locomotives de 2.000 à 3.000 chevaux.
- ◆ **Chemin de fer de CBK** : l'Etat de la voie à écartement standard (1.435 m) exploitée par la société de Bauxite de Kindia, depuis 1974 se trouve dans un état acceptable.
- **Structure tarifaire** : Les tarifs appliqués par l'ONFCG sur le service ferroviaire urbain qu'il vient de relancer, ne lui permettent que d'assurer partiellement la couverture de ses charges d'exploitation directes courantes. Les tarifs appliqués par les chemins de fer miniers constituent des frais de facturation interne, qui ne concernent que la gestion des compagnies minières et ne donnent pas lieu à réglementation ou régulation.

c- Conclusions :

c-1 Un cadre institutionnel rénové

La Guinée a conduit pour le chemin de fer de Boké une réforme institutionnelle qui a permis de transférer à la compagnie minière CBG, dont les capitaux sont majoritairement privés, la responsabilité de la gestion, de la maintenance et du renouvellement des infrastructures et des matériels roulants ferroviaire.

Une réforme de la même nature est souhaitable pour le chemin de fer public Conakry-Kankan. La convention de concession en négociation avec l'opérateur privé slovaque qui s'est porté candidat pour la reprise du réseau ferroviaire public, doit, à ce titre chercher à définir clairement les règles de partage de responsabilités entre l'Etat et l'opérateur privé et faire en sorte de transférer les risques commerciaux, d'exploitation et d'investissements, quitte à mettre gratuitement à sa disposition les infrastructures et équipements existants.

c-2 Une relance difficile du chemin de fer public

La relance effective et durable d'un train urbain desservant la ville de Conakry, que pourrait permettre la mise en concession du réseau de l'ONFCG, présente un fort intérêt en terme social et environnemental. Elle devrait améliorer les

conditions de déplacement des plus pauvres, et réduire par la même les contraintes de pollution qui pèsent sur la ville.

Mais la réussite de l'opération est difficile à réaliser au regard de l'état de dégradation des infrastructures et des faibles perspectives de rentabilisation des activités des transports urbains, qui sont accentuées à Conakry, du fait des capacités contributives limitées des usagers. La réussite de l'opération est en outre soumise, à la réalisation de plusieurs conditions préalables ou parallèles qui sont :

- la détermination de la place de la desserte ferroviaire dans la politique des transports urbains de Conakry ;
- la mise en place d'une complémentarité entre les modes ferroviaires et routiers L'instauration à Conakry d'une autorité organisatrice des transports urbains, coordonnant l'ensemble des politiques de transport sur la ville ;
- l'intégration du train urbain dans une réflexion urbanistique d'ensemble redéfinissant la localisation des centres d'activités et d'échanges commerciaux à Conakry ;
- la conduite d'une réflexion sur l'avenir du chemin de fer public interurbain entre le PK36 (fixant la limite du périmètre urbain) et Kankan ;
- la détermination du devenir de l'ONCFG, dont l'existence se justifiera plus et la mise en place, en contre partie d'un organe de régulation du secteur ferroviaire.

OBJECTIFS GENERAUX	OBJECTIFS DETAILLES	STRATEGIES/ACTIVITES	INDICATEURS ET BUTS
I- ENERGIE			
Améliorer le cadre de développement économique et les conditions de vie des populations en assurant une offre et accessible pour les populations	1. Mettre en valeur les ressources locales pour réduire le coût des importations de produits pétroliers et d'énergie suffisante	<p>Renforcement de l'autonomie financière des entreprises,</p> <p>Participation accrue du secteur privé, et mise en place d'un organe de régulation</p> <p>Recherche de gains de performance (productivité, rentabilité, régularité, qualité)</p> <p>Appui au fonds de développement Energétique</p> <p>Maîtrise de la gestion du réseau de distribution par la réduction des pertes techniques et commerciales</p> <p>Assainissement de la gestion, rationalisation et baisse des charges – nettoyage des coûts</p>	<p>Taux d'accès de 65% au moins avant 2020 (à partir d'un taux de 7% en 1999)</p> <p>Prix du KWH réduit de 30% en 2000, (à partir du prix moyen de 176FG en 1999)</p> <p>Taux de Facturation de 53% en 2000, 70% en 2001, 75% en 2003 et 85% en 2004 (à partir d'un taux de 43% en 1999)</p> <p>Taux de recouvrement des factures de plus de 85% à partir de 2000 (à partir d'un taux de 83% en 1999)</p>
	2. Promouvoir l'hydroélectricité, les énergies renouvelables (solaire, biomasse)	Définition et mise en place des politiques incitatives, en termes d'amélioration du cadre de l'investissement, de mesures d'appui et d'avantages fiscaux	
	3. Promouvoir l'électrification rurale décentralisée	Densification du réseau par une forte hausse du nombre d'abonnés et une baisse du coût d'accès	

II- TRANSPORT			
Améliorer la mobilité des citoyens	1. Améliorer des conditions de transports des populations les plus défavorisées	Planification et gestion de l'entretien routier, Développement des intermédiaires de transport routier.	Nouvelles infrastructures créées ou améliorées Nombre de KM de pistes réalisées et de routes bitumées
	2. Augmenter , améliorer et entretenir le réseau routier	Pérennisation et garantie du financement de l'extension et de l'entretien des routes et pistes Construction et bitumage du corridor routier nord	Budget allouée par l'Etat % du réseau en bon état
	3. Désenclaver les centres économiques régionaux	Relance des services de transport ferroviaire Mise en place d'une politique de complémentarité entre les différents modes de transport.	% trafic commercial élevé Nombre de centres
	4. Améliorer les capacités institutionnelles nationales et des PME	Renforcement et redéploiement des capacités nationales Promotion des PME et des ONG.	Nombre de PME financièrement viables Chiffre d'affaires PME
III- URBANISME ET HABITAT			
Assurer un développement durable des Etablissements Humains (Agenda HABITAT II)	1. Garantir à tous l'accès aux logements et services connexes convenables	Viabilisation de terrains à Conakry et dans les villes secondaires Production de logement à Conakry et dans les villes secondaires Restructuration de quartiers anciens à Conakry dans les villes secondaires	Propriété foncière et sécurité d'occupation garanties Accès des population à des logements convenables à prix modérés Intégration des différentes composantes urbanistiques en vue de l'amélioration du cadre de vie des population défavorisées

	<p>2. Assurer la protection de l'environnement du logement</p>	<p>Production d'ouvrage d'assainissement d'eaux pluviales à Conakry et dans les villes secondaires</p> <p>Production de déchetteries à Conakry et dans les capitales régionales</p> <p>Restauration des zones écologiques à Conakry et dans les villes secondaires</p>	<p>Sécurité des populations assurée et délégation de l'environnement urbain atténuée</p> <p>Santé des populations protégée grâce à l'élimination des causes de maladies liées aux phénomènes urbains et réduction des dépenses liées aux services d'assainissement inadéquats</p> <p>Intégration des zones fragiles et sensibles dans le paysage urbain</p>
	<p>3. Lutter contre la disparité régional et le sous-équipement des espaces régionaux</p>	<p>Mise en œuvre de projets de développement régional intégré à Conakry et dans les capitales régionales</p>	<p>Dynamisation des espaces régionaux en vue d'un développement national équilibré renforcement des capacités institutionnelles au niveau régional et local</p>

	4. Soutenir la Recherche et le développement dans le secteur	Etudes de techniques et technologies adaptées dans les différents domaines d'interventions du secteur de l'habitat	Accès facile du plus grand nombre de populations aux logements et services de base adéquats
--	--	--	---

	<p>5-Améliorer les capacités institutionnelles et d'intervention dans le secteur</p>	<p>Elaboration d'outils informatisés d'aide à la décision dans les domaines de l'administration et de gestion foncière, du cadastre, de l'aménagement, et de l'habitat</p> <p>Actualisation et élaboration d'outils de planification et de programmes de développement spécial dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'aménagement et du développement Régional, de l'aménagement des villes, l'Habitat et de l'urbanisme.</p> <p>Actualisation et élaboration d'outils de gestion dans les domaines de la gestion foncière et domaniale, de l'aménagement du territoire et du développement des villes, du développement et du financement de l'Habitat.</p> <p>Appui aux structures opérationnelles et spécialisées dans les domaines de la gestion foncière et domaniale, de l'aménagement et de l'équipement des terrains Urbains, de la promotion et de la gestion immobilière, du financement des logements sociaux et économiques.</p> <p>Formation et assistance technique Amélioration du cadre de travail</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construction et équipement du siège du MUH - Construction sièges des Inspection Régionaux de 	<p>Services techniques centraux, déconcentrés et décentralisés dotés d'outils modernes nécessaires et indispensables à une administration efficace et rationnelle des potentialités du secteur</p> <p>Service technique centraux, déconcentrés et décentralisés dotés de documents cadre planification Répartition équilibrée des investissements et meilleure orientation des activités économiques et financières dans l'espace national, régional et local</p> <p>Services technique dotés d'un cadre référentiel structurant le traitement des dossiers du secteur de l'urbanisme et de l'habitat dans une logique économique et financière</p> <p>Existence de structures opérationnelles capables d'intervenir efficacement dans le financement et la réalisation des projets d'habitat destinés à toutes les couches socio – professionnelles et de revenus</p> <p>Compétences et productivité améliorés dans la gestion du secteur</p> <p>Conditions du travail assurées dans un cadre physique</p>
--	---	--	---

IV- EAU ET ASSAINISSEMENT				
Améliorer les conditions de vie de l'économie en assurant une offre en eau potable régulière, suffisante et à moindre coût	1.	Faciliter la fourniture d'eau à l'agriculture, à l'industrie et à l'habitat	<p>Mise en valeur des ressources naturelles</p> <p>Mise en valeur d'un système d'information Hydraulique intégré</p> <p>Développement du Fonds de l'eau</p>	<p>Taux d'accès à l'eau potable (de 10% en 1985 et 50% en 1998) rechaussé à plus de 90 avant 2010</p> <p>150 litres et 50 litre d'eau fournis par habitant et par jour en zones urbaines et rurales respectivement avant 2020</p> <p>15.000 points d'eau modernes réalisés en 2005, avec la norme de 10 litres par jour par habitant à tous les villages de plus de 100 habitants</p>
	2.	Protéger les sources et réserves d'eau, les bassins versant, sols, forêt et végétation	<p>Renforcement des opérations d'assainissement continues (assurer un drainage fonctionnel des villes, réaliser des équipement adéquats pour la collecte, le traitement et l'évaluation des eaux usées)</p> <p>Lancement et appui aux programme de protection des ressources naturelles, écosystème à travers la coopération régionale et internationale</p>	<p>Morbidité liée à la mauvaise qualité de réduite de plus de 50%</p>

REPUBLIQUE DE GUINEE

SECRETARIAT D'ETAT AU PLAN

**COMITE INTERMINISTERIEL POUR L'ELABORATION
DU DOCUMENT DE STRATEGIE DE REDUCTION DE LA
PAUVRETE**

Groupe Thématique : Infrastructures de base

1	Dr. Ahmadou	GUEYE	MTPT, Président
2	M. Boubacar Bhoie	BARRY	ONG / Banlieue du Monde Co - Président
	M. Mamadi	KALLO	MUH (Soloprime)
4	M. Fodé Moussa	SOUMAH	MHE
5	Dr. Mamadi	TOURE	Université de Conakry
6	M. Sékou	CONTE	MEF
7	P. Abdoulaye	DIAKITE	Université de Conakry
8	M. Mohammed Lamine	CONDE	MTPT
9	M. .Madiou	SOW	OPIP
10	M. Miguel	ROGIERS	Délégation Union Européenne
11	M. Mamadou Oury	DIALLO	Mission Résidente Banque Mondiale
12	M. Mamadou Diouldé	SOW	MC
13	Dr. Alpha Ibrahima	NABE	ACGP
14	Elhadj Alimou	DIALLO	EUPD
15	M. Boubacar	BARRY	AFD
16	M. Filiba	TRAORE	DNIP