

LE PROJET DES INFRASTRUCTURES, DES  
TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS DU  
PARTI DE LA DIVERSITÉ RÉPUBLICAINE DE  
GUINÉE (DRG)

La réussite à tout prix



JUSTICE - INTÉGRITÉ - PROGRÈS

## TABLES DES MATIERES

---

<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>2. DIAGNOSTICS.....</b>	<b>4</b>
<b>3. RÉFORMES.....</b>	<b>5,6,7</b>
<b>4. TRANSPORTS.....</b>	<b>8,9</b>
<b>5. STRATÉGIE DE MOBILISATION DES RESSOURCES.....</b>	<b>9</b>

## **1. INTRODUCTION :**

L'infrastructure est un terme qui englobe tous les principaux réseaux d'une nation à savoir : l'énergie, l'eau, les transports (aérien, terrestre, maritime, et ferroviaire), les technologies de l'information et de communication, et l'aménagement du territoire.

Les infrastructures et les travaux publics sont des éléments clefs dans le développement économique d'un pays et dans l'émancipation de sa population. Ils sont d'une importance capitale dans la facilitation du commerce interurbain, du progrès de l'agriculture et ils représentent un énorme potentiel de création d'emplois productifs, donc de la lutte contre la pauvreté et l'acquisition des services sociaux de base. Inversement, l'insuffisance d'infrastructures constitue un frein à la croissance économique et un défi persistant pour l'état Guinéen.

La majorité de la population n'a toujours pas accès à des services de base fiables et abordables associés à des infrastructures de hautes qualités. Des millions de personnes paient un lourd tribut au manque d'infrastructures.

La DRG entreprendra un vaste ensemble et cohérent de réformes grâce auxquelles notre pays pourrait être doté des infrastructures routières, ferroviaires, écolières, et hospitalières modernes, adéquates et conséquentes. Les réformes institutionnelles sont les seuls moyens susceptibles d'avoir des résultats perceptibles sur le niveau de réalisation de nos infrastructures.

Nous sommes conscients que le réseau routier guinéen est dans un état piteux parce que, l'état est dans l'incapacité de supporter les coûts d'entretien à cause de la mauvaise gestion, de la corruption, du manque d'intégrité et de patriotisme des cadres. Un autre facteur qui handicape le pouvoir public, ce sont les charges du réseau routier qui dépassent les 40% du produit intérieur brut (PIB), ce qui expliquerait le casse-tête de plus pour les dirigeants à supporter les coûts d'entretiens.

Le réseau routier de notre pays la Guinée est long de 46 130 km, dont 7637 de routes nationales. Elle a 2261km de routes bitumeuses soit 29.6% de bitumes. Nous avons 15 513km de routes préfectorales, 20 980km de routes communautaires, 2000km de routes urbaines. Sur ces 46 130km de routes, 20% sont en bon état, 20% sont difficiles à pratiqué et 60% sont presque impraticable. Ce qui est très faible. Des capitaux considérables sont nécessaires pour maintenir, réparer, remplacer et étendre les réseaux de transports routiers.

Sources : Ministères des Transports et TP. République de Guinée.

## **2. DIAGNOSTICS :**

Nous avons un déficit majeur d'infrastructures en Guinée et ce déficit réduit l'attractivité de la Guinée devant les investisseurs Africains et étrangers.

- 85% de la population Guinéenne n'ont pas accès à des infrastructures descentes depuis 60 ans d'indépendance ;
- En Guinée, le manque d'information et d'analyse sur les infrastructures et les travaux publics empêche réellement l'état et ses bailleurs de fonds d'y remédier à ce grand handicap.

Les données les plus élémentaires sur la qualité, les quantités des besoins, les dépenses effectuées et les besoins d'investissements futurs n'existent pas ou sont fausses. Il faut donner du sens à la dotation infrastructurelle de la Guinée.

- 60% de la population rurale Guinéenne vivent à moins de 1 kilomètre d'une route praticable ;
- L'isolement de ces populations rurales pour cause de routes, empêche notre agriculture d'atteindre son potentiel ainsi que des petits commerces ;
- La fraude fiscale ;
- Le retard dans le transfert des recettes ;
- La mauvaise gestion du fonds d'entretien routier au niveau du ministère des travaux publics ;
- Le manque de suivi d'exécution de travaux routiers ;
- Les retards dans l'exécution des travaux et la corruption dans l'attribution des contrats de travaux ;
- Moins de 30% des routes du pays sont goudronnées ;
- 90% des routes sont à durcir et à construire ;
- 80% des ponts sont fortement endommagés.

### 3. Réformes :

Le développement des infrastructures sera un moteur puissant de l'économie Guinéenne donc nous allons créer un système d'information infrastructurel (SII) qui sera une plateforme où toutes les données nationales en termes d'infrastructure seront réunies. Cette plateforme servira de base donnée pour tous les régimes qui viendront dans ce pays et nous pouvons facilement donner des informations sûres et détaillées de nos infrastructures à nos bailleurs et partenaires.

- ⇒ Infrastructures : aéroport, centrale électrique, les lignes de transports (maritime, ferroviaire, terrestre, câbles sous-marins, les pilonnes GSM.
- ⇒ Caractères physiographiques : les fleuves, les cours d'eau, les sous-sols, la topographie, les terres irrigables, les terres non irrigables,
- ⇒ Caractères socioéconomiques : densités de population, accès des ménages aux services, les villes, les mines, indicateur de la pauvreté.
- ⇒ Externaliser les entretiens de travaux routiers.

Le réseau routier Guinéen comprend une série de corridors commerciaux qui relient notre pays à ses voisins, et même le commerce interne. Si, les routes sont bien faites et bien entretenues ; la Guinée s'acheminerait vers un boom économique de près de 100 millions de dollars de flux commerciaux par an.

L'une des 1<sup>ères</sup> actions de notre réforme sera la création d'une source de financement indépendante pour l'entretien des routes. Ces fonds seront séparés du budget général de l'État et seront contrôlés et gérés par une équipe indépendante. Cette équipe sera composée comme suite :

1. Auditeurs indépendants ;
2. Experts des bailleurs de fonds ;
3. Représentants des usagers de route ;
4. Autorités morales ;
5. Experts ingénieurs Guinéens ;
6. Conseillers juridiques indépendants.

La deuxième action de notre réforme sera la création d'une agence routière, totalement indépendante du ministère des travaux publics, elle aura la responsabilité de maîtriser les nuances des risques liés au financement des projets d'infrastructures, des appels d'offres, de passations des contrats de travaux, ainsi que la gestion complète du réseau routier. Cela limiterait la corruption endémique

au niveau des passations de marchés et de la gestion du fonds d'entretien routier. Cette agence sera accompagnée par quelques cadres du ministère des travaux publics qui auront la lourde tâche d'évaluer les performances des contrats d'entretiens routiers.

À chaque étape d'un projet d'infrastructure, une stratégie efficace d'atténuation des risques et de gestion des actifs doit être identifiée par l'agence. Que ce soit pendant l'élaboration de l'offre, avant ou pendant la construction, ou lors de la phase d'exploitation. L'agence adoptera un plan concret et prendra en considération les aspects pratiques, comme les capacités de gestion de projet.

Les activités de l'agence routière seront menées progressivement, en s'assurant que les avantages, les coûts et les risques sont dûment pris en considération à chaque étape des travaux. Les investisseurs, les banques ou bailleurs de fonds n'ont pas les mêmes seuils de tolérance sur les risques de financement des infrastructures du secteur public ; donc, elle élaborera constamment des stratégies et des solutions qui permettront de réduire l'incertitude des projets d'infrastructure, et d'assurer la réussite des projets.

La troisième action de notre réforme sera l'introduction des routes en béton en Guinée pour la construction ou les revêtements des routes reliant les grandes villes. Le réseau routier en Guinée se dégrade plus rapidement qu'on ne le répare et la solution se sont les routes en béton pour remédier à ce problème interminable.

Le béton constitue une excellente solution dans le cadre de revêtements routiers et autoroutiers ou encore d'aménagement urbains. La route en béton utilise efficacement les ressources naturelles pendant l'entièreté de son cycle de vie. Elle contribue à l'amélioration des conditions de déplacement et rend des services à l'ensemble de la société en termes de mobilité, de sécurité et de confort.

En règle générale, les revêtements de routes sont des préparations bitumineuses destinées au recouvrement et à la protection de la voie de circulation. Spécialement conçus pour résister à tous les types de trafic ainsi qu'à des conditions climatiques extrêmes, les revêtements de la voirie contribuent directement au confort, mais également à la sécurité des usagers de la route. Les trois grandes catégories de revêtements de route sont : le béton bitumineux (L'asphalte), le béton de ciment et les pavés (les revêtements formés à partir d'éléments de construction distincts). La durée de vie d'une route en béton peut atteindre le double de l'asphalte, près de 30 ans.

### **Les avantages de la route en béton (le béton de ciment) sont :**

1. Longue durée de vie et son entretien extrêmement réduit, lorsqu'elle est bien conçue et correctement mise en œuvre.
2. Le béton est économique : le coût est une donnée extrêmement relative. De surcroît, les contraintes budgétaires de la Guinée pour l'entretien des réseaux routiers sont assez importantes. C'est pourquoi, la mise en place d'une structure industrielle chargée de confectionner les bétons à un faible coût d'entretien et dont les prix des matières premières évoluent peu, constitue un atout indéniable.
3. Le béton est recyclable : en fin de vie, les revêtements en béton démantelés sont envoyés vers des centres de concassage et les granulats de béton concassés sont ensuite réutilisés dans les couches de sous-fondation et de fondation ou comme gravillons pour des applications plus nobles.

### **Évaluation comparative des coûts nets :**

Les coûts complets (construction et entretien) pour toute la durée de vie des routes asphaltées ont été comparés avec ceux des routes en béton. Cette analyse est connue sous le nom de « LCCA » (life-cycle cost analysis ou analyse des coûts globaux du cycle de vie). L'analyse considère trois scénarios de routes longues de 5 km avec des configurations, des niveaux de trafic et des parts de camions différents : route locale, route nationale et autoroute. La variabilité des coûts est intégrée à l'analyse pour différentes périodes (AP : 30-50-75 ans) et taux d'actualisation (DR : 3 %-5 %-7 %). L'analyse des coûts nets par scénario a été générée par Mehdi Akbarian et Jeremy Gregory du Massachusetts Institute of Technology (MIT), selon la méthodologie utilisée dans Swei, Gregory and Kerchain. Probabilistic Life-Cycle Cost Analysis of Pavements – Drivers of variation and implications of context. Journal of the Transportation Research Board, No. 2523.

Les routes en béton coûtent moins cher dans 100 % des simulations du scénario 3 (autoroute). L'avantage net du béton varie de 2,4 à 8,6 M \$ pour l'autoroute, versus -0,6 à 0,8 M \$ pour les scénarios 1 (route locale) et 2 (route nationale). Le béton a un avantage net significatif pour 2 des 18 sensibilités des scénarios 1 et 2, soit pour DR=3 % et AP=50 ans. Au-delà de 50 ans, l'avantage du béton diminue pour les

scénarios 1-2, en raison de la méthode d'entretien sous-optimale (resurfaçage en asphalte, puis entretien similaire aux routes d'asphalte ensuite).

Une composition de béton correctement étudiée participe aussi au développement de constructions durables. La qualité de la mise en œuvre et de la surveillance des travaux constituent également des conditions importantes pour la pérennité et la durabilité des ouvrages.

#### **4. TRANSPORT :**

La situation actuelle du system de transport en Guinée est catastrophique. Nous allons mettre en place des infrastructures de transport moderne, efficient, et comprenant les secteurs des transports routiers, aéronautiques, ferroviaires, maritimes.

##### **a. Le Transport Routier**

En Afrique de l'Ouest, la Guinée a le plus faible pourcentage des routes bitumées par rapport à la longueur total du réseau routier. Les routes nationales, interrégionales et internationales sont en mauvaises états, insuffisantes, très insatisfaisantes et se dégradent vite. Nous allons construire ou réhabiliter les routes nationales, inter-état, et rurales pour améliorer l'état des routes en Guinée à travers des investissements important.

Nous allons acheter 200 véhicules de bus et mini bus tout neuf pour faciliter les déplacements de la population à Conakry et à l'intérieure du pays. Nous allons utiliser 100 véhicules à Conakry qui est la capitale de notre pays et mérite une attention particulière.

##### **b. Le Transport Aéronautique**

L'aéroport international de Conakry Gbessia est le seul aéroport international du pays, il ne répond plus aux critères d'un aéroport moderne et adapté. Il est géré par la SOGEAC (Société de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Conakry) détenue par l'État guinéen, la chambre de commerce de Bordeaux ainsi que Aéroports de Paris Management (ADPM). En 2009, ils ont commencé des travaux de rénovations pour un coût de 60 milliards de francs guinéens (environ 85 millions d'euros), en vue de porter la capacité d'accueil à un million cent mille voyageurs par an (contre 300 000) et à réhabiliter les structures. Face à la hausse du trafic (527 000 passagers en 2018), le gouvernement guinéen prévoit à travers la SOGEAC, une extension de l'aéroport visant à accroître sa capacité à 1,5 million de



voyageurs. Un projet qui est impossible à cet emplacement actuel de l'aéroport qui est presque complètement encerclé par la forte augmentation démographique.

Nous allons introduire les études profondes pour la perspective de construire un nouvel aéroport international en transformant l'aéroport de Gbessia à un aéroport national. Nous allons redonner une nouvelle dynamique aux aéroports régionaux et acquérir des nouveaux avions pour les vols de l'intérieur du pays (créant une nouvelle compagnie nationale aérienne).

### **c. Le Transport Maritime**

Les deux principaux ports de la Guinée sont les ports de Kamsar and de Conakry qui assurent la grande partie du commerce extérieur. Nous voulons que la Guinée soit doter d'un port commercial international, efficient, performant, et rivalisant avec les ports de la sous-région dans la vente de services portuaires. Nous allons développer et rendre le transport fluvial très performant et bénéfique à la population en augmentant les maintenances des fleuves et des ports fluviaux.

### **d. Le Transport Ferroviaires**

Le transport ferroviaire n'est pas développé en Guinée. Les trois lignes ferroviaires du pays sont gérées et exploitées par des compagnies minières. Le transport ferroviaire est nécessaire pour renforcer l'exportation des produits miniers et industriels de la Guinée. Ce secteur représente une très grande opportunité pour le transport des passagers et des marchandises en Guinée et dans la sous-région. Nous allons construire des nouvelles lignes ferroviaires où une ligne relie Conakry à Nzérékoré passant par Kindia, Mamou, Dabola et Kankan), et une ligne de Conakry à Mali-ville en passant par Labé, et une autre ligne de Mamou à Guéckédou passant par Faranah et Kissidougou.

### **e. MOBILISATION DES RESSOURCES FINANCIERE :**

Nous allons coordonner et intégrer les initiatives des banques multilatérales de développement, des investisseurs et des bailleurs de fonds du secteur privé et des États intéressés par des investissements d'infrastructures en Guinée favorisant la collaboration et l'action collective sur des projets complexes qu'aucune institution ne pourrait financer toute seule. Le développement des nouvelles infrastructures nécessitera la mobilisation de ressources importantes pour réaliser les investissements et réformes envisagés. Ci-dessous les moyens de mobilisations des ressources internes et les bailleurs susceptibles de nous accompagner :

1. Les taxes sur les carburants;

2. Taxes des usagers de routes;
3. Péages ;
4. L'aide publique au développement
5. Les bailleurs de fonds : UE, BAD, BID, Banque Asiatique,
6. La Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique (BADEA)
7. La Banque Mondiale (BM)
8. Le Fonds Monétaire international (FMI)
9. L'investissement privé national et international
10. Les transferts de la diaspora.