

REPUBLIQUE DE GUINEE

Travail- Justice- Solidarité



MINISTERE DELEGUE DES TRANSPORTS

**27ème Session du Comité Permanent pour la Coopération
Economique et Commerciale de l'Organisation de la Conférence
Islamique (COMCEC)**

**Thème : Impact des Réseaux de Transports sur le Commerce
et le Tourisme**

Conakry, Septembre 2011

Table des matières

I. Introduction.....	3
II. Etats des lieux des réseaux de transports.....	4
2.1 Transports Terrestres.....	4
2.1.1 Transports Routiers.....	4
2.1.2 Transports ferroviaires.....	6
2.2 Transports aériens.....	7
2.3 Transports maritimes.....	8
III. Impacts des Réseaux de transports sur le commerce et le tourisme....	9
3.1 Commerce.....	9
3.2 Tourisme.....	14
IV. Perspectives d'amélioration des réseaux de transports.....	21

I. INTRODUCTION

La République de Guinée est située sur la côte ouest du continent africain. Sa superficie est de 245.857 Km² et s'étend environ sur 800 Km d'Ouest en l'Est et sur 250 Km du Nord au Sud.

Elle est limitée à l'Est par la Côte d'Ivoire, à l'Ouest par l'Océan Atlantique, au Nord par la Guinée Bissau, le Sénégal et le Mali, et au Sud par la Sierra Léone et le Libéria. Elle compte une population estimée à dix millions d'habitants.

Elle comprend quatre régions naturelles : la Basse Guinée, la Moyenne Guinée, la Haute Guinée et la Guinée Forestière.

En vue de faciliter la circulation des personnes entre ses différentes localités, la République de Guinée s'est dotée d'une politique de transport fondée sur la libéralisation des secteurs marchands concurrentiels et la promotion du secteur privé, acteur de croissance.

L'objectif stratégique de cette politique est le développement des infrastructures et les services de transport en vue de contribuer au développement économique et à la réduction de la pauvreté en dotant le pays d'un système de transport performant, permettant de satisfaire au moindre coût et dans les meilleures conditions de sécurité, les besoins de transports urbains, interurbains et internationaux de personnes et de biens.

Les objectifs spécifiques du secteur sont les suivants:

- Disposer de réseau de desserte et de services de transport routier internes et externes étoffés, performants, sûrs, offrant au moindre coût des conditions acceptables de transport, de sécurité et de préservation de l'environnement ;
- Assurer le développement des transports maritimes et fluviaux en vue de promouvoir les échanges nationaux et internationaux et de faciliter dans la sécurité la mobilité des personnes et de leurs biens ;
- Assurer le développement des transports et services aériens en vue d'améliorer la mobilité, l'offre et les conditions de transport des personnes, du fret et de la poste ;
- Fournir en permanence à tous les usagers, des informations météorologiques fiables et appropriées en vue de contribuer au développement socioéconomique du pays et à la sécurité des personnes et leurs biens ;
- Renforcer les capacités de l'administration des transports, des PME et des associations professionnelles.

Le secteur des transports occupe une place de choix dans l'économie guinéenne qui a enregistré un taux de croissance de 1,9% en 2010 suite à une dégradation connue en 2009 où la croissance a reculé de 0,3%. Cette faible reprise de la croissance est imputable en grande partie aux contreperformances enregistrées dans les secteurs secondaire et tertiaire qui ont connu des taux de croissance de 2,3% et 1,3% contre des objectifs initiaux de 4,2% et 3,1%.

Le secteur des transports a été affecté par la lente évolution des activités minières et commerciales et par les services des Administrations. Son taux de croissance n'a été que de 1,4% en 2010. Toutefois, il faut rappeler que le secteur a connu une baisse de taux de croissance de 0,5% en 2009.

Avec l'avènement de la 3^{ème} République et l'ouverture du pays aux investisseurs étrangers, le secteur des transports devrait connaître un taux de croissance de 3,6% en 2011 avant d'atteindre en moyenne 5,2% en 2012-2014.

Le Gouvernement poursuit les actions visant à transférer la responsabilité de la croissance économique et de la création d'emplois au secteur privé conformément aux orientations de la politique économique prônée par la troisième République.

Ces actions sont soutenues par un effort d'assainissement du cadre macro-économique et financier, de renforcement des infrastructures de base telles que les transports, les télécommunications et de renforcement du cadre institutionnel par l'amélioration du dispositif législatif et réglementaire des affaires en faveur du secteur privé.

Actuellement, le Gouvernement s'est engagé dans la mise en œuvre d'un programme de référence convenu avec le Fonds Monétaire International et la Banque Mondiale en vue de mobiliser d'importantes ressources financières pour la relance de son économie.

II. ETAT DES LIEUX DES RESEAUX DE TRANSPORTS

Les réseaux de transports sont à priori des facteurs de désenclavement. Ils permettent la liaison entre les localités, les zones voire les Etats et favorisent les échanges dans les domaines économique, social, culturel, etc.

2.1- TRANSPORTS TERRESTRES

2.1.1- TRANSPORTS ROUTIERS

Le réseau routier de la République de Guinée comporte un linéaire total de 43.493 Km, décomposé comme suit :

- Routes Nationales (RN).....7 000 Km
 - Routes nationales revêtues2 400 Km
 - Routes nationales en terre.....4 600 Km
- Routes Préfectorales (RP).....15 513 Km
- Routes Communautaires (RC).....20 980 Km
- Densité routière (Réseau de routes nationales)
 - Km/100 Km²2,90
 - Km/1000 Habitants.....1,00
- Ouvrages de franchissements provisoires sur les routes nationales
 - Bacs.....24
 - Ponts en bois.....5

Au titre des ouvrages de franchissement, on dénombre à ce jour sur le réseau routier national :

- 31 ponts provisoires sur le réseau national et régional
- 1946 ponts en béton sur les routes nationales et régionales
- 39 ponts métalliques dont 26 rénovés
- 24 bacs au total en bon et mauvais états.

La classification administrative des routes, régie par les textes adoptés depuis 1990 est la suivante :

Les routes préfectorales

La longueur totale du réseau de routes préfectorales est de 15.513km

Les routes communautaires

La longueur totale de ce réseau est de 20.980 km (portefeuille du PNIR).

Les voies urbaines

Le réseau des voiries primaires d'une longueur totale d'environ 2000 km relève de la maîtrise d'ouvrage et d'œuvre du Ministère des Travaux Publics alors que les réseaux secondaires et tertiaires relèvent des collectivités locales. Le réseau de voiries primaires de Conakry a une longueur de 700 km environ.

Il est à noter que le réseau routier de la République de Guinée est en mauvais état dû principalement au manque d'investissement enregistré pendant les dix dernières années.

Les transports urbains, interurbains et inter-Etats de personnes et de marchandises sont assurés de manière prépondérante par la route dans le cadre de l'initiative privée et des mécanismes du marché. Les services offerts sont parfois de mauvaise qualité ; cependant ils permettent de satisfaire globalement la demande solvable sans contribution financière des pouvoirs publics.

Le sous secteur est également confronté à d'autres contraintes relatives à l'insuffisance et au vieillissement du parc automobile de transport de personnes, de marchandises et à la congestion du trafic à Conakry.

Au niveau du parc national de véhicules routiers, on estime **250 000 véhicules** dont :

- 100 000 véhicules de transport publics ;
- 150 000 véhicules de transport privés.

L'amélioration de la mobilité urbaine à Conakry s'inscrit au centre des préoccupations du Département des Transports en vue de la redynamisation de la seule société structurée de transport de personnes (SOGUITRANS). Le parc de cette société est composé de 100 bus de marque Ashok Leyland, acquis sur une ligne de crédit indienne domiciliée à la Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO (BIDC).

Dans le cadre du transport de marchandises, il est enregistré plus de **2.000 véhicules** dont la plupart se déplacent sur le corridor Conakry-Bamako.

Dans le cadre du transport touristique, notre pays dispose d'une dizaine de sociétés de location.

Concernant l'activité de transport de personnes et de marchandises pour toutes catégories de véhicules, les autorisations délivrées par l'administration des transports sur les six dernières années se présentent comme suit :

Statistiques des licences (autorisations de transport de personnes et de marchandises)

Années	Transports Marchandises(en unité de licence)	Transports voyageurs (en unité de licences)			
		Taxis Urbains	Taxis interurbains	bus	minibus
2005	290	-	2.384	41	402
2006	350	-	3.100	12	395
2007	312		3.503	25	512
2008	345		2.212	120	481
2009	296		4.900	15	690
2010	570		5.400	18	820
Total	2.163		21.499	231	3.300

Source : DNTT

2.1.2- TRANSPORTS FERROVIAIRES

Le réseau ferroviaire public est constitué d'une seule ligne métrique construite entre 1900 et 1914 reliant Conakry à Kankan sur 662 km. Depuis 1995, le service ferroviaire est totalement interrompu et la voie est aujourd'hui complètement démantelée.

Trois réseaux privés sont exploités par les sociétés minières pour leur propre transport :

- ✓ Conakry – Fria d'une longueur de 144km (à écartement métrique) en bon état pour l'évacuation de l'alumine vers le port de Conakry.
- ✓ Kamsar – Sangarédi d'une longueur de 136 km en bon état (à écartement normal) pour l'évacuation de la bauxite vers le port de Kamsar.
- ✓ Conakry – Dèbéle d'une longueur de 110 km en bon état (à écartement normal) pour l'évacuation de la bauxite vers le port de Conakry.

Le projet de reconstruction de la ligne de chemin de fer Conakry – Kankan, s'inscrit parmi les priorités du Gouvernement.

Le premier volet de ce projet concernera les 40 premiers Kilomètres (Kaloum-Kagbelen) en vue de doter la ville de Conakry d'une navette ferroviaire et de faciliter la mobilité de la population et le transport des produits pondéreux du port de Conakry vers les unités industrielles en périphérie de la ville.

Dans ce cadre, la Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée assure actuellement la gestion et l'exploitation du train de banlieue « Conakry Express » mis en service sur la ligne minière SBK pour le transport des passagers entre Kaloum et Kagbelen situé à 40 Km de la capitale.

Le deuxième volet du projet consiste en la reconstruction des 662 Kilomètres pour résoudre le déficit de transport sur le territoire national, mais surtout favoriser son interconnexion avec les réseaux ferroviaires du Sénégal, Mali, Côte d'Ivoire et du Libéria.

Cette ligne assurait plus de 70% du trafic du pays et un important volume pour le Mali.

2.2 - Transports Aériens

La Guinée dispose de quatorze (14) aéroports dont onze (11) ouverts à la circulation publique à savoir :

- un aéroport international à Conakry-Gbéssia ;
- trois aéroports régionaux : Kankan, Labé, N'Zérékoré;
- sept aéroports secondaires : Boké, Faranah, Fria, Kissidougou, Macenta, Sambailo et Siguiri, tous avec des pistes en latérite maintenues en bon état.

Par ailleurs, cinq aérodromes exploités par des sociétés minières : Gbenko (Compagnie diamantaire), Kamsar et Sangarédi (tous deux de la Compagnie de bauxite CBG), Léro (SMD) et Kiniero (SEMAFO).

Actuellement, le marché est desservi par 11 compagnies aériennes dont deux (2) Compagnies européennes (Air France et Brussels Airlines), six (6) compagnies africaines et trois (3) compagnies locales.¹

Les caractéristiques principales des aérodromes sont les suivantes :

¹ Rapport DNAC 2010

Carastétiques des aérodromes nationaux :

AERODROMES	CATEGORIES	PISTES D'ATERRISSAGE	
		Dimensions	Revêtement
Conakry	1	3.300m x 45	Béton bitumineux
N'Zérékoré	2	1.500m x 40	Latérite
Kankan	2	3.090m x 45	Latérite
Labé	2	2.000m x 40	latérite
Boké			

Carastétiques de l'Aéroport International de Conakry-Gbessia

L'aéroport international de Conakry-Gbessia est bâti sur une superficie de 115 hectares. Il comprend une aérogare internationale de 7.450m², une aérogare nationale de 1.800m², une aérogare de fret de 1.150m², une piste de 165.000m², un parking de 41.000m², un garage de 700m², une aire de 57.000m².

La réhabilitation récente de l'aérogare internationale a permis de renforcer les mesures de sécurité et de sûreté, par la séparation des flux passagers arrivée et départ, et l'installation de bras télescopiques.

Sur le plan International, l'Etat guinéen a signé des Accords aériens avec 24 pays d'Afrique, 14 d'Europe, 01 d'Asie et 01 d'Amérique latine.

2.3 - Transports Maritimes

La République de Guinée, pays à façade maritime avec ses 350 km de littoral, est largement tributaire des transports maritimes qui assurent l'acheminement d'environ 95% de son commerce extérieur.

En effet, c'est par voie de mer que la Guinée importe non seulement l'essentiel des équipements, des matériels et des produits manufacturés destinés à son développement et à la consommation de ses populations, mais exporte aussi ses produits sur les marchés étrangers.

Ce commerce maritime est assuré principalement par la participation active des compagnies maritimes du nord (continent européen et de la méditerranée).

La Guinée dispose de deux ports principaux, le port de Conakry (principal port de commerce) et celui de Kamsar (port minéralier), et d'un certain nombre de petits ports secondaires et de débarcadères.

C'est par le port de Conakry, seul port commercial de la République de Guinée que passe la majeure partie des cargaisons générées par les échanges du pays avec l'extérieur.

Le trafic global du Port Autonome de Conakry pour l'année 2010 se chiffre à 7.077.754 Tonnes; soit une croissance de 12, 56 % comparativement à la même période en 2009. ²

Le trafic marchandises de 2010 pourrait être largement dépassé en 2011 au regard des données observées au cours du premier semestre de l'année en cours.

De bonnes perspectives s'ouvrent au trafic de commerce général du port de Conakry avec la mise en œuvre du 3^{ème} Projet portuaire et le développement du trafic de transit malien grâce au bitumage de la route le reliant à Bamako ainsi qu'avec la mise en œuvre du futur projet de reconstruction de la voie ferrée Conakry-Kankan-Kérouané permettant l'interconnexion aux réseaux ferroviaires du Mali et du Burkina Faso.

Il existe un fort potentiel pour le cabotage en matière de transport de personnes et de marchandises le long des côtes tant au niveau sous régional que domestique.

Quant au trafic fluvial, il reste quasiment marginal car tributaire de l'état de navigabilité du fleuve Niger, actuellement sérieusement ensablé.

III. IMPACTS DES RESAUX DE TRANSPORTS SUR LE COMMERCE ET LE TOURISME

Le transport joue un rôle prépondérant dans le développement du tourisme et des transactions commerciales. Le développement des réseaux de transport permet d'accroître la productivité et la qualité des services, de manière à améliorer la compétitivité de l'économie guinéenne d'une part et permettre de soutenir les efforts consentis dans d'autres secteurs de l'économie d'autre part.

3.1 Commerce

Dans ce domaine, il faut noter que l'évolution de la structure des échanges commerciaux de la Guinée au cours des dernières années s'est traduite par l'apparition d'une nouvelle géographie du commerce en ce sens que sa participation au commerce mondial s'est modifiée avec la croissance de ses exportations ainsi que l'expansion des échanges sud-sud et intra régionaux.

L'apparition de cette nouvelle géographie des échanges n'aurait pas été possible sans les réseaux de transport et les investissements dans les infrastructures de transport.

² Statistiques comparées du PAC 2010

En matière de transport maritime, le trafic portuaire observé pendant les cinq dernières années (comme indiqué dans le tableau ci-dessous) montre que les exportations de la Guinée sont supérieures à celles des importations. Ce déséquilibre en faveur de l'export se justifie par l'importance des volumes de bauxite et d'alumine qui constituent actuellement les principaux produits d'exportation de la Guinée en matière de volume.

Depuis fin 2007, on assiste alternativement d'année en année à des hausses et baisses légères.

Cependant, les études prospectives annoncent un accroissement très important du commerce extérieur guinéen pour les années à venir.

En effet, l'ouverture démocratique de la Guinée et l'intérêt de nombreuses sociétés et entreprises étrangères à investir dans le pays sont des signes annonciateurs de perspectives de développement très importantes. La concrétisation des nombreux projets déjà annoncés, permettront d'influencer positivement sur les activités au port de Conakry en matière de fréquentation par des navires de plus en plus nombreux et en termes de tonnage.

Afin de mieux se positionner par rapport à cet accroissement attendu du trafic dans un futur très proche, le Port Autonome de Conakry s'est engagé dans une action de modernisation de ses installations en signant une convention de concession du terminal à conteneurs de Conakry avec le Groupe Bolloré.

Il s'agit pour l'essentiel à travers cet accord, de rénover les installations du terminal existant, d'aider à son extension et à son équipement en vue de conférer aussi au port de Conakry, le statut d'un port moderne au niveau de la sous région de l'Afrique de l'ouest.

Il va sans dire, que l'aboutissement de ce projet en cours de réalisation, permettra au Port commercial de Conakry de se doter d'un nouveau visage et de s'affirmer en tant que port de référence en termes de capacité de réception et d'amélioration significative des prestations rendues aux navires et aux marchandises à des tarifs compétitifs.

L'avenir de la Guinée en matière d'exploitation minière constitue aussi un vaste chantier dont l'impact sur son commerce maritime sera très important.

Les différents sites miniers attribués à des sociétés internationales dont la réputation n'est plus à démontrer, connaissent actuellement un regain d'activités qui préfigure de grands travaux d'aménagement, d'installations, d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires.

La conséquence attendue de tous ces grands travaux, est inévitablement une augmentation très sensible du rythme de la desserte du port de Conakry par les navires avec des taux de remplissage plus important.

Le transport maritime à destination de la Guinée étant essentiellement assuré par les compagnies maritimes étrangères comme dit plus haut, la facture fret maritime qui en découle est réglée en devises fortes avec une incidence non négligeable sur la balance des paiements.

Statistiques du trafic maritime guinéen de 2006 à 2010 (en tonnes)

Années	Import		Export	
	Produits	Quantités	Produits	Quantités
2006	Hydrocarbure	566 560	Bauxite	3 060 497
	Riz	324 216	Alumine	528 728
	Sucre	80 542	Café	23 827
	Farine	73 431	Coton et grains oléagin	43
	Tomate	6 670	Fruits frais	596
	Divers	1 284 326	Divers	293 822
	TOTAL	2 335 745	TOTAL	3 907 513
2007	Hydrocarbure	622 169	Bauxite	2 763 597
	Riz	319 115	Alumine	497 112
	Sucre	98 627	Café	26 115
	Farine	95 646	Coton et grains oléagin	100
	Tomate	11 700	Fruits frais	1 039
	Divers	1 179 144	Divers	189 924
	TOTAL	2 326 401	TOTAL	3 477 887

Années	Import		Export	
	Produits	Quantités	Produits	Quantités
2008	Hydrocarbure	646 732	Bauxite	3 276 730
	Riz	283 848	Alumine	586 245
	Sucre	127 682	Café	7 360
	Farine	93 343	Coton et grains oléagin	
	Tomate	7 384	Fruits frais	992
	Divers	1 580 645	Divers	307 153
	TOTAL	2 739 634	TOTAL	4 178 480
2009	Hydrocarbure	683 563	Bauxite	2 624 123
	Riz	383 197	Alumine	543 720
	Sucre	88 062	Café	30 151
	Farine	103 419	Coton et grains oléagin	41
	Tomate	7 223	Fruits frais	909
	Divers	1 273 692	Divers	209 781
	TOTAL	2 539 156	TOTAL	3 408 725
2010	Hydrocarbure	805 444	Bauxite	2 708 086
	Riz	261 659	Alumine	612 237
	Sucre	97 798	Café	20 794
	Farine	135 207	Coton et grains oléagin	
	Tomate	10 938	Fruits frais	1 006
	Divers	1 806 504	Divers	416 768
	TOTAL	3 117 550	TOTAL	3 758 891

Dans le cadre de la promotion et du développement du transit de marchandises par le port de Conakry, le Gouvernement guinéen a consenti des facilitations et des avantages au Mali dont entre autres :

- L'abattement de 50% de la redevance marchandises ;
- Un délai de franchise de 20 jours ouvrables ;
- Des forfaits à la boîte pour les conteneurs en transit sans distinction de la nature des marchandises (70.000 GNF par conteneur 20 pieds et 110.000 GNF par conteneur 40 pieds) ;
- L'exonération de la TVA sur toutes les prestations marchandes et les stationnements ;
- La priorité d'accostage pour les navires transportant des cargaisons en transit ;
- L'attribution d'un domaine de 5 ha 75 ares à Friguiadi avec titre foncier ;
- La création du Bureau de transit international au niveau de la Douane ;
- L'acceptation, à la demande des chargeurs maliens, de l'annulation du Droit de transit douanier (0,50%).

Pour les transports terrestres, la plus grande partie des sociétés de transport est en contrat formel ou informel avec les sociétés commerciales, notamment dans les circuits de distribution des marchandises.

Les flux journaliers de personnes, sur les routes, mesurés en 2000 ont été de 53.532 passagers et ont été estimés en 2010 à 95.047 passagers. Quant aux flux de marchandises, de 2.253.606 Tonnes en 2000, ils ont été estimés à 4.175.800 Tonnes en 2010.³

L'Union Nationale des Transporteurs Routiers de Guinée est l'une des institutions la mieux organisée et est représentée dans chaque préfecture. Dans ce cadre, elle a bénéficié d'un contrat avec le Gouvernement guinéen pour l'acheminement des denrées alimentaires, des engrais et produits phytosanitaires destinés à la campagne agricole vers les différentes préfectures.

Les exportations et les importations par la route souffrent encore par le manque de respect des normes de la CEDEAO en matière de transport routier inter-Etats.

Cependant des efforts sont déployés pour la réalisation de certaines infrastructures routières reliant la Guinée aux pays voisins en vue de faciliter la libre circulation des biens et des personnes dans la zone CEDEAO.

Dans cet effort d'intégration, différentes voies de communication routière ont été réalisées dont la route Conakry- Forécariah-Pamelap-Freetown, et la route Conakry-Kankan-Siguiri-Kourémalé-Bamako.

Le Gouvernement guinéen met un accent particulier sur la facilitation du transport pour le développement du commerce en matière de transit routier inter-Etats, notamment sur le corridor Guinée-Mali avec :

- La mise en place d'un Comité National de Facilitation des transports routiers inter-Etats ;
- La suppression de tous les postes de contrôle routier et barrages à l'exception des postes de contrôle frontaliers pour assurer la fluidité du trafic routier de Conakry à Kourémalé (frontière Guinée-Mali).

Concernant le transport aérien, le trafic passager international se situe en moyenne autour de 300.000, le trafic intérieur autour de 15.000 passagers par an et le fret aérien à 5.000 tonnes par an⁴.

Selon l'étude de Plan National de Transports (PNT), la demande de transport pour 2011 est estimée à 55.000 passagers en trafic domestique et à 500.000 passagers environ pour le trafic international avec 16.000 mouvements d'aéronefs et 7.000 tonnes de fret.

³ Plan national de transports (PNT) 2002

⁴ Statistiques SOGEAC 2010

Le tableau ci-dessous montre l'évolution du trafic aérien observé pendant les cinq dernières années

Statistiques de trafic par année : 2006-2011

Années	Mouvements Avions	passagers	Fret en Tonnes	Poste en Tonnes
2006	5967	256659	5323,82	107,88
2007	6103	258091	4954,33	67,84
2008	7192	300512	4437,48	71,47
2009	6301	248248	3020,73	75,66
2010	6484	247573	3739,56	65,75
2011 (1 ^{er} Semestre)	4600	170551	2228,52	33,60

Source SOGEAC

Statistiques de trafic du réseau domestique :

ANNEES	Mouvement Aéronefs	PASSAGERS
2000	2.302	28.286
2001	3.116	28.466
2002	3.486	32.966
2003	4.403	50.583
2004	3.822	38.831
2005	2.559	18.648
2006	2.305	14.546
2007	1.491	9.180
2008	632	3.974
2009	6.365	8.837
2010	6.044	8.814
2011	6.600	9.600

Source SOGEAC

IL faut noter que l'évolution de la demande de transport aérien pour les années à venir étant tributaire du niveau d'activités économique et touristique du pays, laisse présager un dépassement de prévision de trafic avec l'avènement des grands projets miniers et donc une croissance remarquable du PIB.

3.2- TOURISME

Dans le but de créer un environnement favorable à l'essor du tourisme, le Gouvernement a élaboré une Politique Nationale de Développement du Tourisme et un Plan Stratégique de Développement du Tourisme (PSDT), validés respectivement en 1998 et 2000.

Pour mener à bien cette politique, le Gouvernement a initié des actions en partenariat avec le secteur privé et les institutions d'aide au développement.

Ce sont entre autres :

- ✓ le retour des établissements publics hôteliers dans le portefeuille de l'Etat ;
- ✓ leur cession à des opérateurs nationaux et étrangers ayant une solide surface financière et des capacités professionnelles avérées ;
- ✓ l'organisation des journées sur le tourisme permettant à tous les acteurs d'avoir la même vision pour le développement du sous secteur et de nouvelles stratégies ;
- ✓ le renforcement des capacités humaines tant dans le secteur public que privé
- ✓ l'aménagement des principaux sites touristiques du pays ;
- ✓ la décentralisation et la concentration effectives de l'administration nationale du tourisme par le redéploiement du personnel ;
- ✓ la poursuite des projets phares du Département en charge du tourisme ;
- ✓ la mise en œuvre du projet de développement durable du tourisme dans les parcs transfrontaliers et aires protégées en Afrique de l'Ouest avec l'appui de l'OMT et de l'OCI ;
- ✓ la poursuite du programme du tourisme électronique pour le Développement avec l'appui de la CNUCED ;
- ✓ la modernisation de réceptifs hôteliers dans les principales villes du pays et l'accroissement de leurs capacités d'accueil.

Ainsi, les résultats attendus de ces actions dans les prochaines années seront entre autres :

- la stimulation des activités des Tours Operators (T.O) et des agences ;
- l'augmentation substantielle du nombre de touristes (notre pays reçoit actuellement plus de 44.000 touristes par an ; la projection à l'horizon 2015 est de 400.000 Touristes par an) ;
- l'accroissement de la capacité d'accueil avec un meilleur fonctionnement des réceptifs existants.

La Guinée apparaît comme une synthèse de l'Afrique de l'ouest avec ses 4 régions naturelles bien distinctes auxquelles correspondent des types de relief, de faune et de flore bien distincts.

Sa diversité biologique est importante et elle recèle des valeurs esthétiques appréciables, des beautés naturelles diverses et variées constituées de plages magnifiques, de parcs naturels, de forêts denses exotiques ou sacrées, d'aquariums naturels et de sources thermales, d'espèces animales spécifiques et des massifs montagneux aux nombreux cours d'eau coupés de gorges et de rapides.

Ses atouts physiques d'une valeur exceptionnelle lui confèrent une vocation naturelle à développer plusieurs types de tourisme et donnent au pays un des potentiels les plus complets de l'Afrique Sub-saharienne.

Plus d'une centaine de sites naturels, culturels et écologiques particuliers ont été répertoriés et offrent des possibilités d'aménagement pour : le tourisme balnéaire, le tourisme de santé, l'écotourisme, le tourisme de découverte, le tourisme intégré, le tourisme culturel, et le tourisme sportif (Spéléologie, escaladé, randonnée).

Il existe aussi d'autres aires protégées comprenant des forêts classées (au nombre de 156 d'une superficie totale de 1.182.133 ha, des périmètres de reboisement, des réserves et sanctuaires de faunes et de parcs nationaux.

Eu égard à leurs potentiels éco-touristiques et à la nature de leurs écosystèmes, quatre (4) aires protégées font l'objet d'une attention particulière des pouvoirs publics ; ce sont : la baie de Sangaréah , le parc National de Badiar, le parc National du Haut Niger, le Mont Nimba.

La Guinée, c'est aussi le regard sur le passé, une des mémoires de l'Afrique :

- des sites du moyen âge africain : Niani, Niagassola (SossoBala) ;
- des sites Négriers de renom et de tristes mémoires : Dominyah, Farinyah, etc. ;
- des vestiges de la résistance à la pénétration coloniale : Bissandougou, Timbo, Niagassola (Fort Gallieni) etc....

En dehors des plus importants sites qui font l'objet d'une exploitation touristique (plage de Bel-Air, Voile de la Mariée, Cascades de la Soumba, etc....) les sites touristiques dans leur grande majorité n'ont pas fait l'objet d'un inventaire systématique.

La mise en valeur des fêtes traditionnelles et des activités artistiques et culturelles peut constituer un atout majeur pour le développement du tourisme de découverte.

Malgré ce potentiel disponible, les accès aux sites touristiques sont difficiles en véhicule même à pied par suite de l'inexistence de routes ou de sentiers de randonnées balisées. Les sites ne disposent d'aucun aménagement même sommaire (signalétique touristique, bancs, aires de camping, etc..) et sont éloignés des lieux d'hébergement.

Les infrastructures aéroportuaires sont fiables à Conakry, mais celles situées à l'intérieur du pays ne permettant pas l'organisation d'un transport touristique sécurisé.

Les opérateurs privés évoluant sur la plateforme aéroportuaire de Conakry (taxis, porteurs) manquent d'encadrement.

Les transports collectifs inter-régionaux sont aléatoires et parfois dangereux (transport mixte).

Quant aux rares sociétés de location de véhicules (Europcar, Avis), elles sont fiables et répondent aux normes internationales.

L'essor du tourisme sera tributaire du désenclavement des sites ainsi que de la modernisation des différents modes de transport.

Le Gouvernement guinéen ne ménagera aucun effort pour continuer à assurer son rôle d'impulsion pour la construction des infrastructures routières, aériennes, maritimes, ferroviaires et en prenant en charge l'administration, les constructions et les aménagements de base de même que l'entretien des infrastructures de gestion existantes et leur équipement.

Aujourd'hui, la plupart des préfectures du pays disposent d'au moins un hôtel, bien qu'il soit majoritairement loin d'atteindre les standards qualitatifs de l'hôtellerie internationale en matière d'hygiène et de sécurité.

Le nombre d'hôtels a sensiblement évolué de 2002 à 2006 passant de 310 établissements à 370. La majorité des Agences de voyages évoluent dans la billetterie, rarement dans le tourisme ou exercent d'autres activités parallèles (messagerie, gardiennage, organisation de séminaires, etc.). Elles accusent un déficit au plan professionnel et sont très peu nombreuses et sous équipées.

La Guinée regorge d'immenses potentialités artisanales caractéristiques de chaque zone naturelle : sculpture pour la Basse Guinée, tissu indigo (Léppi) pour la Moyenne Guinée, sculpture et bakha pour la Haute Guinée, tissu indigo (forêt sacrée) pour la Guinée Forestière.

Le produit touristique Guinéen en dépit de sa richesse et de sa diversité reste à définir et à mettre en place, quoiqu'il permette le développement de tous les types de tourisme.

Les voyagistes (tours Operators) jouent un rôle essentiel dans la commercialisation du produit touristique.

Etant donné leur absence sur le marché Guinéen, on considère généralement dans le milieu professionnel que le produit touristique Guinéen n'existe pas et qu'il doit être élaboré.

D'après une enquête réalisée par la société AMON (Montpellier France) auprès des principaux voyagistes travaillant sur la région de l'Afrique de l'ouest, la programmation (présentation des pays dans la brochure) des pays de l'Afrique de l'ouest dans les brochures des tours opérateurs se présente comme suit :

	Angl.	Allem.	Belgique	Espagne	France	Italie	Hollande	Suisse	Total
C.Ivoire	08	11	10	08	21	06	08	08	71
Mali	08	15	00	10	14	09	10	08	74
Maurit.	06	05	01	01	20	04	02	00	39
Gambie	21	/	/	/	/	/	/	/	21
Guinée	01	01	00	00	00	02	00	00	04
Guinée Bissau.	/	02	01	01	02	03	/	/	09
Sénégal	03	17	17	06	30	10	/	11	83
Sierra L.	00	04	03	00	19	02	01	01	30

D'après les données du tableau, la Guinée vient très loin derrière tous les autres pays de la zone de concurrence, elle est mal connue des Tours Opérateurs européens.

Les indicateurs économiques et financiers ci-après sont suffisamment révélateurs des efforts à fournir sur tous les plans (promotion, investissement, facilitation, sécurité, gestion etc....) pour faire de notre pays une destination attrayante pour le tourisme et rentable financièrement.

Arrivées touristiques internationales (en milliers de personnes) en Afrique de l'Ouest (2006).

Pays	Arrivées	Part marché
Burkina Fao	264	4,5
Cap Vert	242	4,1
Gambie	613	10,4
Ghana	429	7,3
Guinée	46,0	0,8
Mali	153	2,6
Niger	60	1,0
Nigeria	3056	52,1
Sénégal	876	14,9
Sierra Leone	34	0,6
Togo	94	1,6
TOTAL	5867,6	

Source : Compendium des statistiques du tourisme 2002- 2006, Edition 2008

En 2006, la Guinée a accueilli 46,096 Touristes. La part de marché du tourisme guinéen dans le total sous régional, estimé à 5.867.600 touristes, est de 1%.

Recettes du tourisme international (en Million USD) et part dans les recettes en Afrique de l'Ouest (2006)

Pays	Recettes tourisme récepteur	Part marché
Burkina Fao	45,4	2,2
Cap Vert	286,0	14,1
Gambie	69	3,4
Ghana	910	44,8
Guinée	37,2	1,8
Mali	149	7,3
Niger	35	1,7
Nigeria	51	2,5
Sénégal	398	19,6
Sierra Leone	23	1,1
Togo	26	1,3
TOTAL	2029,6	

Source : Compendium des statistiques du tourisme 2002- 2006, Edition 2008

En 2006, la part du tourisme guinéen ne représente que 1,8% des recettes du tourisme international dans le sous région, estimé à 2 milliards 29 millions six cent mille dollars USD

Part (%) du tourisme dans les exportations de service en Afrique de l'Ouest (2006)

pays	Exportations service
Burkina Faso	
Cap Vert	72,0
Gambie	75,0
Ghana	65
Guinée	1,1
Mali	54,4
Niger	49,9
Nigeria	1,6
Sénégal	42,8
Sierra Leone	57,5
Togo	23,0

Source : Compendium des statistiques du tourisme 2002-2006, OMT, Edition 2008

Les exportations de services représentent les services vendus aux visiteurs entrant dans la consommation touristique (changes monétaires, téléphone, fax, Internet, fruits, assurances santé, sécurité, gardiennage etc...) mais non spécifiques au tourisme (hébergement, restauration, transports touristiques, loisirs etc...).

En 2006, la part du tourisme Guinéen dans les services entrant dans la consommation touristique est estimée à 1,1% des services rendus aux touristes dans la sous région.

Evolution des arrivées touristiques en Guinée (2000-2006) selon le motif du séjour

Motifs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Var 04/05
Affaires	16185	18292	20404	20229	18903	20087	20149	5,9
Vacances/loisirs	7057	4928	5213	4524	6714	5536	8068	-21,3
Visite de famille	256	36	480	2792	205	173	427	-18,5
Autres	9100	14421	16410	16421	18800	19538	17452	3,8
Ensemble	32598	37677	42507	43966	44622	45334	46096	1,57

Source : Base de données de l'Observatoire du tourisme

Le tourisme en Guinée a cru de manière raisonnable entre 2000 et 2006 (28%) passant de **32.598** à **46.096** touristes. Toutefois il s'agit d'un tourisme d'affaires qui n'est pas le fait d'une action promotionnelle dans les pays émetteurs, encore moins d'un tour operator étranger. C'est ce qui explique que dans la catégorie des pays moins avancés, la Guinée figure parmi les moins visités.

D'après les données de l'Observatoire du Tourisme sur l'évolution des dépenses et des recettes au titre du tourisme international en Guinée (2002-2006), les dépenses touristiques sont supérieures aux recettes ; ce qui explique le déficit du compte voyage de la balance des paiements en Guinée et signifie que les guinéens voyagent plus qu'ils ne reçoivent de visiteurs chez eux.

Evolution des arrivées du tourisme international (en milliers de personnes) dans certains pays de la sous région et variation entre 2002 et 2006

pays	2002	2003	2004	2005	2006	Var 2/06
Ghana	483	531	584	429		
Cap Vert	126	150	157	198	242	47,9
Gambie	81	73	90	460	613	86,8
Mali	96	110	113	143	153	37,3
Nigeria	2046	2253	2646	2778	3056	33,0
Sénégal	427	495	677	779	876	51,3
Sierra Leone	28	38	44	40	34	17,6
Togo	58	61	83	81	94	38,3
Guinée	43	44	45	45	47	8,5

Source : Compendium des statistiques du tourisme 2002- 2006, OMT, Edition 2008

Evolution des recettes du tourisme International (en millions USD) dans certains pays de la sous région et variation entre 2002 et 2006

pays	2002	2003	2004	2005	2006	Var 2/06
Ghana	383	441	495	867	910	57,9
Cap Vert	100	135	153	177	286	65,0
Gambie		58	51	57	60	3,3
Mali	105	136	142	149	170	38,2
Nigeria	256	58	49	46	51	-402,0
Sénégal	210	269	287	334	348	39,7
Sierra Leone	38	60	58	64	23	-65,2
Togo	16	26	25	27	26	38,5
Guinée	43	31	30	30,7	39,1	-10,0

Source : Compendium des statistiques du tourisme, OMT, Edition 2008

Les variations du rythme d'accroissement en termes d'arrivées ou de recettes expliquent les efforts fournis par chaque pays dans le domaine du tourisme de l'année de base (2002) à l'année en cours (2006).

Cependant, le volume des recettes ne dépend pas obligatoirement du volume des arrivées. Il dépend des segments de marché visés par les actions de promotion, l'implication des voyageurs (Tours Opérateurs) dans la vente des destinations, de la forme et du type de tourisme pratiqué dans le pays.

Au total on peut noter que si nous parvenons à bâtir un produit porteur autour de l'éco-tourisme et du tourisme culturel, la destination Guinée, au plan des avantages comparatifs pourrait se positionner comme une destination leader sur ces créneaux, d'autant plus que la complémentarité avec les pays voisins sera effective, s'étant pour la plupart déjà positionnés sur les créneaux du tourisme balnéaire (Sénégal, Côte d'Ivoire), du tourisme d'affaires (Côte d'Ivoire, Nigéria) du tourisme, culturel (Mali, Ghana, Gambie) ou du tourisme sportif (Mauritanie, Niger).

IV. PERSPECTIVES D'AMELIORATION DES RESEAUX DE TRANSPORTS

La qualité des réseaux de transports est la condition nécessaire pour le développement du commerce et la promotion du tourisme dans un pays. A cet égard, les dispositions d'ordre institutionnel, légal et réglementaire, organisationnel, technique, matériel et financier sont prises par le Gouvernement guinéen.

A la lumière des états de lieux, sur la base des besoins pressants du pays, et en prenant en compte les décisions et recommandations de la CEDEAO, l'action du Gouvernement consistera à améliorer la mobilité des personnes, de leurs biens et des marchandises à travers les actions prioritaires ci-après :

- 1) Création d'une société de transport urbain et interurbain à Conakry ;
- 2) Signalisation routière dans la ville de Conakry et dans les sept capitales régionales de la Guinée ;
- 3) Construction de Gares Routières Modernes à Conakry et dans les sept capitales régionales ;
- 4) Construction de la route Conakry-N'Zérékoré-N'Zoo-Liberia ;
- 5) Construction de la route Conakry-Boké-Guinée-Bissau ;
- 6) Construction de la route Conakry-N'Zérékoré-Lola-Man-Côte d'Ivoire ;
- 7) Construction de parkings modernes dans la ville de Conakry ;
- 8) Reconstruction de la voie ferrée Conakry-Kankan avec extension sur Kérouané ;
- 9) Construction de la route Conakry-Labé-Madina Gounass-Sénégal ;
- 10) Création d'une compagnie de transport aérien de droit guinéen ;
- 11) Construction d'un Nouvel Aéroport International et Infrastructures connexes à Maférinya (Forécariah) ;
- 12) Renforcement de la sécurité et de la sûreté à l'aéroport de Conakry ;
- 13) Aménagement de 62 ha dans la zone Est du Port de Conakry (en terre-plein remblayé) ;
- 14) Equipement de la Société Navale Guinéenne en moyen naval ;
- 15) Création d'une Garde-côte en République de Guinée ;
- 16) Appui à la sécurité maritime ;
- 17) Construction et/ou réhabilitation des débarcadères pour le désenclavement des îles ;
- 18) Equipement Météo pour l'Amélioration de la Sécurité en Mer ;
- 19) Réhabilitation des infrastructures météo en Guinée ;

20) Etude de l'appui institutionnel au Ministère en charge des Transports.

En plus de ces projets dont le gouvernement est promoteur, la politique de libéralisation poursuivie encourage la libre initiative dans tous les domaines de prestation de services en général et dans celui des transports en particulier en République de Guinée.

Il convient de noter que pour la mise en œuvre de ces projets, l'option de réalisation privilégiée par le Gouvernement pourrait être, outre l'accompagnement des partenaires techniques et financiers, le partenariat public-privé, le BOT, la joint-venture et le financement privé.