
PORT DE CONAKRY

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION



AVRIL 2018

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

TABLE DES MATIÈRES

1	LA VISION	6
2	INFORMATIONS GENERALES SUR LA GUINEE	9
2.1	INDICATEURS SOCIAUX	9
2.2	SITUATION GEOGRAPHIQUE	9
2.3	SITUATION ECONOMIQUE	11
3	INFORMATIONS GENERALES SUR LE PORT DE CONAKRY	12
3.1	L'ETAT ACTUEL DU PORT	12
3.1.1	Le Terminal à Conteneurs.....	14
3.1.2	Le terminal d'alumine et ses Intrants.....	14
3.1.3	Le Terminal Conventionnel.....	14
3.1.4	Le Port de Pêche et l'Armée de Mer.....	15
3.1.5	Le Terminal de Bauxite	16
3.1.6	Un Terminal d'hydrocarbures en Appontement Métallique.....	16
4	LE PORT EN CHIFFRES	17
4.1	LE TRAFIC DE MARCHANDISES	17
4.2	LE TRAFIC DES NAVIRES	18
4.3	LA SITUATION DES REVENUS – DES DEPENSES DU PORT	19
4.3.1	La Situation Présente des Revenus du Port.....	19
4.3.2	La situation présente des dépenses du Port.....	20
4.3.3	La Comparaison des Revenus et des Dépenses du Port	21
5	PLAN DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE	23
5.1	LA FLOTTE MONDIALE ET LA PART DU TRANSPORT MARITIME.....	23
5.2	LE PLAN DE STRATEGIE DU PORT DE CONAKRY.....	25
5.3	POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE ET LA DEMANDE PORTUAIRE	25
5.4	AMBITION STRATÉGIQUE ET VALEURS	26
5.5	LA STRATÉGIE PORTUAIRE	26
5.6	L'OPTIMISATION	27
5.7	PROFESSIONALISATION DES METIERS DU PORT.....	28
5.7.1	Armateurs et compagnies de transport maritime.....	28
5.7.2	Avitaillement-soutage	28
5.7.3	Commissionnaire de transport / Transitaire	28
5.7.4	Consignataires / Agents maritimes	28
5.7.5	Douanes	28
5.7.6	Entreprises de Stockage	29
5.7.7	Expertise maritime	29
5.7.8	Lamanage.....	29
5.7.9	Manutention	29
5.7.10	Pilotage.....	29
5.7.11	Remorquage	29
5.7.12	Réparation navale	29
5.7.13	Société de contrôle	30
5.8	LA STRATÉGIE EN FAVEUR DE LA PROTECTION	30
5.9	IL FAUT RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU PORT ET FIDÉLISER LES CLIENTS ET LES OPÉRATEURS	30

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

5.10	MANAGEMENT ET BONNE GOUVERNANCE.....	31
5.11	AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE	32
6	TRAVAUX D'EXTENSION DE LA ZONE EXECUTES PAR CHEC	33
6.1	L'AMENAGEMENT GENERAL	33
6.1.1	LONGEUR DES POSTES D'ANCRAGE.....	35
6.1.2	L'ALTITUDE DE LA SURFACE DU PORT	35
6.1.3	LA PROFONDEUR DU FRONT DU PORT.....	35
6.1.4	LARGEUR DE L'EAU D'ANCRAGE DEVANT LE PORT.....	36
6.1.5	DIMENSION A L'EAU DE RETOUR.....	36
6.1.6	DIMENSION PRINCIPALE DE LAZONE TERRESTRE.....	36
6.1.7	CHENAL, BASSIN PORTUAIRE	36
6.1.8	POSTE DE MOUILLAGE	36
6.1.9	NAVIRES ET VEHICULES AU PORT	36
6.2	PLANIFICATION GENERALE.....	36
6.2.1	Zone de Remplissage Hydraulique et Batardeau.....	38
6.2.2	LA FORMATION DE LA ZONE TERRESTRE ET LA ZONE DE TRAITEMENT DE FONDATION	38
6.2.3	LA STRUCTURE DE L'AIRE DE STOCKAGE.....	38
6.2.4	L'ALIMENTATION ELECTRIQUE ET L'ECLAIRAGE.....	39
6.2.5	LA DISTRIBUTION DES EAUX, DRAINAGE ET PROTECTION CONTRE INCENDIE ..	40
6.2.6	LES TRAVAUX DE LIGNES DE COMMUNICATION.....	41
6.2.7	L'ALIMENTATION EN CARBURANT ET LA REPARATION	41
6.2.8	LA VENTILATION, CLIMATISEUR, ET DEPOUSSIERAGE.....	42
6.2.9	CONSTRUCTIONS D'IMMEUBLES SUPPLEMENTAIRES	42
6.2.10	LA ROUTE DE CONNECTION POUR LES POSTES GENERALES.....	43
6.3	LES TRAVAUX QUI SONT EXCLUS DU CONTRAT DE LA SOCIETE CHEC	43
6.3.1	Les Travaux Qui Doivent Etre Executes Par Albayrak Pour Completer le Projet CHEC POUR LA ZONE 1.....	44
6.3.2	Les Travaux Qui Doivent Etre Executes par Albayrak Pour Completer le Projet CHEC POUR LA ZONE 2.....	46
6.3.3	Les Travaux Qui Seront Executes par Albayrak Pour Completer le Projet CHEC POUR LA ZONE 3	46
7	PROJET DE LA MODERNISATION ET DE LA REHABILITATION DU PORT.....	48
7.1	LE DRAGAGE DU FOND MARIN	48
7.2	LES RÉPARATIONS ET RÉNOVATION DES BOUÉES ET DES BITTES D'AMARRAGE	49
7.3	LE RENOUVELLEMENT DES REVÊTEMENTS DE SURFACE.....	50
7.4	LA RÉNOVATION DES STRUCTURES PORTUAIRES	52
7.5	LE PORT DE PÊCHE.....	52
7.6	LA MISE EN PLACE DU SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE AU PORT	52
7.7	LE RESEAU D'ELECTRICITE	53
7.8	LE RESEAU D'EAU POTABLE	53
7.9	LES EAUX PLUVIALES ET LES EAUX USEES	54
7.10	LE SYSTEME DE CONTROLE ET DE GESTION INFORMATIQUE	55
8	PORT DE L'EST : LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE ET DES STATIONNEMENTS	57
8.1	LA CONSTRUCTION DE LA PENETRANTE	57
8.1.1	LA CONSTRUCTION DU PARKING POIDS LOURDS.....	58
9	LA LISTE DES EQUIPEMENTS	60
9.1	VISUALISATION DU PORT APRÈS LES INVESTISSEMENTS PRÉVUS.....	64
10	LES COUTS D'INVESTISSEMENT.....	65

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

10.1	LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT	65
10.2	COUT DE REHABILITATION DU PORT EXISTANT	65
10.2.1	LE COUT DE CONSTRUCTION DU PROJET D'EXTENSION DE LA ZONE EST	66
10.2.2	LES COUTS DES TRAVAUX DE DRAGAGE.....	67
10.2.3	LE COUT D'INVESTISSEMENT EN ÉQUIPEMENTS	68
10.2.4	LE MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT PREVU	69
10.2.5	VISUALISATION DU PORT APRÈS LES INVESTISSEMENTS PRÉVUS.....	70
11	LES REVENUS	71
12	EVALUATION ECONOMIQUE	72
12.1	PERSPECTIVE DE CARGOS MANUTENTIONNES DU PORT ENTRE 2018-2047	72
12.2	LA PERSPECTIVE DES REVENUS DU PORT ENTRE 2018-2047.....	73
12.3	LA PROJECTION DES CHARGES DU PORT ENTRE 2018-2047.....	74
12.4	LA PROJECTION RELATIVE AUX INVESTISSEMENTS DU PORT ENTRE 2018-2047..	75
13	LE MODELE DE TRAVAIL PROPOSE PAR ALBAYRAK.....	76
13.1	LA STRUCTURE DE LA CONCESSION	76
13.1.1	L'ETENDUE DE LA PROPOSITION D'ALBAYRAK	76
13.1.2	LA PÉRIODE DE CONCESSION	76
13.1.3	LE PERIMETRE DU PORT.....	76
13.1.4	LES OBLIGATIONS D'ALBAYRAK DANS LE FUTUR CONTRAT DE CONCESSION ..	77
13.1.5	LES DROITS ET ROLES DU P.A.C.	78
13.1.6	LE STATUT DES CONTRATS EXISTANTS.....	78
13.1.7	LA SITUATION DU PERSONNEL EXISTANT AU PAC	79
13.1.8	LES DISPOSITIONS FISCALES ET DOUANIERES	79
13.1.9	LE PROJET D'EXTENSION DE LA ZONE EST DU PAC	79
13.2	L'OFFRE POUR LE PROJET D'INVESTISSEMENT ET DE CONCESSION D'ALBAYRAK.....	80

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**1 LA VISION**

La Guinée a connu diverses crises sociales et politiques. Aujourd'hui, grâce à la volonté politique de ses dirigeants et le patriotisme avéré de ses citoyens désireux de s'engager résolument sur la voie du progrès, le pays est en train de rattraper le temps perdu et d'amorcer son véritable décollage économique.

De toutes les activités qui touchent les littoraux et les mers, les activités des ports maritimes sont les plus puissantes. Le Port de Conakry doit jouer son rôle de soutien à l'économie en opérant les adaptations nécessaires à ses installations actuelles pour répondre aux exigences et aux mutations du transport maritime, d'une part et d'autre part, à la demande des opérateurs économiques.

Le trafic global sur les trois dernières années, comparé à ceux des ports voisins d'Abidjan et de Dakar avec lesquels il se retrouve sur des hinterlands communs, montre que le Port de Conakry a besoin d'une thérapie de choc pour son repositionnement au niveau des ports de la sous-région.

Ports	Quantité totale des marchandises (importés et exportés) en tonnes			Hinterland
	2014	2015	2016	
Abidjan	20 812 952	21 926 247	21 734 640	Mali and Burkina
Conakry	7 810 793	8 182 145	8 682 642	Mali and Burkina
Dakar	13 400 000	15 187 937	16 604 000	Mali

Grâce à la hausse de la production des minerais et aux bons résultats de l'agriculture, les projections économiques donnent une croissance du PIB de 6,7% pour 2017. Avec la conclusion d'un programme de facilités de crédit élargies avec le Fonds Monétaire International (FMI), les perspectives économiques sont encourageantes.

Le Port de Conakry, doit donc faire face à un trafic de plus en plus important alors que ses installations actuelles, mises en place dans les années 1980, n'ont pas reçu les modifications et l'entretien adéquat pour s'adapter à l'évolution et aux mutations techniques et technologiques du transport maritime. Il a donc un risque de sous-capacité si les travaux de réhabilitation et de modernisation ne sont pas entrepris.

En outre, le Port doit faire face aux concurrences des autres ports sur la côte ouest africaine pour le trafic de transbordement et au niveau des pays enclavés afin d'accroître son trafic constitué principalement du trafic captif national.

Un rapide état des lieux montre que ce Port est difficilement accessible par les gros navires en raison de la faiblesse du tirant d'eau du chenal et par voie terrestre du fait de l'embouteillage quasi permanent et des stationnements anarchiques des véhicules.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Il convient, en conséquence, de prendre des mesures adéquates pour la remise en ordre du domaine portuaire, la réhabilitation, la modernisation et l'extension des installations portuaires en vue de repositionner le Port dans le peloton de tête des ports de la sous- région.

Les ports connaissent de nombreuses évolutions de leur statut. D'abord établissements publics à caractère administratif ou à caractère industriel et commercial (ports publics), ils ont ensuite joui d'une autonomie administrative et financière (ports autonomes) puis sont devenus des sociétés d'Etat et enfin des sociétés privées.

Ces différentes évolutions visent l'amélioration de l'efficacité de leur fonctionnement. Aujourd'hui, compte tenu des exigences du développement économique et du poids du capital à investir dans les ouvrages et équipements portuaires, la tendance est au partenariat public-privé par le biais de la concession ou la privatisation qui peut être partielle ou totale. Il n'y a pas de formule unique. Chaque pays, voire chaque port dans un pays, a ses propres réalités qui requièrent les remèdes appropriés au moment opportun.

La gestion du port selon le modèle de fonctionnement de l'administration est aujourd'hui assez largement reconnue comme inefficace, en raison d'un manque de contrôle rigoureux des coûts, d'une main d'œuvre nombreuse pour une productivité faible, des déficits pris en charge par les fonds publics et de l'absence de sanction à la mauvaise gestion.

Pour accroître la compétitivité des ports, il est donc impensable, aujourd'hui, d'adopter le modèle de fonctionnement des services administratifs où les prises de décisions sont centralisées, le retour sur investissement n'est pas un objectif prioritaire et la recherche du gain n'est pas une préoccupation.

Dans un port moderne, le délai de passage du navire et de la marchandise est un indicateur majeur de performance : le navire doit être accueilli dans les meilleures conditions possibles et traité aussi rapidement que possible. La marchandise déchargée doit être stockée dans les endroits appropriés et évacués dans les meilleurs délais de telle sorte que le Port ne constitue pas un goulot d'étranglement à la fois pour les navires (attente) et pour les marchandises (congestion des aires de stockage). Un port bien géré doit paraître vide au visiteur.

Par ailleurs, les investissements en infrastructures et équipements pour répondre aux exigences de ses principaux clients que sont les navires et les marchandises, d'une part et d'autre part, faire face à la concurrence des Ports voisins, sont devenus fortement capitalistiques. Les fonds nécessaires à ces investissements ne sont pas facilement mobilisables ni par les pouvoirs publics ni par les autorités portuaires alors que le privé bénéficie d'une efficacité et d'une souplesse de gestion qui est de nature à permettre la mobilisation du financement requis auprès d'institutions

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

financières. Seule une gestion de type privé, bénéficiant d'une autonomie financière et dans les prises de décision, peut permettre de faire face aux contraintes de gestion et d'exploitation d'un port moderne.

Cependant, les volumes sont devenus tels que les solutions fluviales ou ferroviaires s'imposent aussi. Éviter la congestion terrestre est une préoccupation essentielle des grands ports pour assurer la pérennité du système. Se constituent ainsi de véritables corridors portuaires qui ont la double fonction d'éviter la congestion et d'élargir l'arrière-port par la réduction des coûts terrestres de transport. L'infrastructure n'a d'utilité que si elle rencontre la logique du marché. L'organisation et l'exploitation des chaînes de transport porte-à-porte reposent sur les armateurs, manutentionnaires et transitaires qui développent des réseaux globaux de lignes maritimes, de terminaux et d'agences en réponse à la demande globale des chargeurs.

Par répercussion, le modèle portuaire dominant est devenu celui du landlord port. L'administration portuaire, propriétaire des infrastructures, chenaux d'accès, bassins et quais, est centrée sur ses fonctions régaliennes et de maîtrise foncière du domaine portuaire mais n'intervient pas dans l'exploitation des réseaux. Les terminaux portuaires font l'objet de concessions à long terme auprès des compagnies de manutention. L'organisation et la coordination des services maritimes et terrestres est du ressort des opérateurs internationaux. L'avenir des grands Ports dépend donc très directement des stratégies mises en œuvre. Les Ports ne sont que des pions, un chaînon d'ajustement parmi d'autres dans des chaînes de transport complexes et devenues dans une certaine mesure interchangeables.

En décidant de la concession du Port de commerce, l'objectif final des autorités est d'améliorer l'exploitation et la gestion du Port, de rechercher l'efficacité économique pour rendre le Port de Conakry compétitif et attirer les armateurs et les grands acteurs maritimes.

Le partenariat public-privé apparaît dès lors comme une solution pour le développement des ports dans un partage équilibré de responsabilités et d'avantages.

C'est dans ce contexte que nous, ALBAYRAK HOLDING, soumettons une offre pour développer, moderniser et exploiter le Port de Conakry pour une durée de 30 ans.

2 INFORMATIONS GENERALES SUR LA GUINEE

2.1 INDICATEURS SOCIAUX

PRINCIPAUX INDICATEURS SOCIAUX	
Nom d'Etat	République de Guinée
Capitale	Conakry
Forme de Régime Politique	République
Langue Officielle	Français (officiel), Pilar, Mandingue et Soussou
Population	12,7 millions
Superficie	245.857 km ²
Religion	Musulman 87,4%, Animisme 8,1% Chrétien 4,5%
Unité Monétaire	Franc Guinéen (GNF)

2.2 SITUATION GEOGRAPHIQUE

La Guinée est située en Afrique de l'Ouest. Le pays ayant une frontière de 4.046 km est entourée par la Côte d'Ivoire avec 816 km de frontières, par la Guinée-Bissau avec 421 km, par le Libéria avec 590 km, par le Mali avec 1 062 km, par le Sénégal avec 363 km et par la Sierra Leone avec 794 km. Elle a un littoral de 320 km au long de la côte de l'océan atlantique à l'exception de la frontière terrestre du pays.



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION



La Guinée ne dispose pas d'infrastructure suffisantes afin d'augmenter les activités industrielles et commerciales avancées mais la détermination et la stabilité politique démontrent que les conditions s'améliorent.

Le service d'électricité a considérablement augmenté à Conakry depuis l'achèvement du barrage de Caleta; mais cependant, les coupures d'électricité continuent.

Le service de l'eau dans la capitale est intermittent et n'est pas suffisant.

L'infrastructure de transport est faible, y compris les routes, les voies ferrées et les systèmes portuaires; mais le gouvernement de Guinée s'est fixé comme priorité le développement des infrastructures dans les années à venir. Les gérants des entreprises se plaignent de l'encombrement, de la gestion et de la compacité dans le Port de Conakry.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

2.3 SITUATION ECONOMIQUE

INDICATEURS ECONOMIQUES						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Produit Intérieur Brut (Milliard \$)	4,47	5,6	6,12	6,68	6,74	6,51
Croissance du PIB Réel	3,30%	3,20%	1,50%	1,10%	0,09%	5,20%
Population (Million)	11,2	11,4	11,7	12	12,3	12,7
Inflation mesurée par l'indice des prix à la consommation (moyenne, %)	21,3	15,2	11,9	9,7	8,2	8,2
Balance des Comptes Courants (Milliard \$)	-1,11	-1,46	-1,05	-1,17	-1,36	-0,84

Source: FMI 2017

L'économie Guinéenne se relève lentement de l'épidémie d'Ebola et de la chute des prix des matières premières qui l'ont frappée en 2015. La croissance du PIB a atteint 6,6 %, grâce à la hausse de la production de mines et les bons résultats affichés par l'agriculture. En dépit de la stagnation persistante des services et des industries manufacturières dans le sillage de la crise Ebola, les projections tablent sur une croissance du PIB de 6,7 % pour 2017. La conclusion d'un programme de facilité élargie de crédit avec le Fonds monétaire international (FMI) a eu un impact très positif. Le niveau du volume ainsi que le taux de balance du commerce extérieur de la Guinée est citée dans le tableau.

LE VOLUME DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA GUINEE				
ANNEES	L'EXPORTATION	L'IMPORTATION	VOLUME	BALANCE
2006	\$770.491.000	\$1.063.904.000	\$1.834.395.000	-\$295.413.000
2007	\$1.058.983.000	\$1.281.496.000	\$2.340.479.000	-\$222.513.000
2008	\$1.470.643.000	\$2.092.852.000	\$3.563.495.000	-\$622.209.000
2009	\$1.317.489.000	\$1.517.586.000	\$2.835.075.000	-\$200.097.000
2010	\$1.895.623.000	\$2.618.823.000	\$4.514.446.000	-\$723.200.000
2011	\$1.731.553.000	\$1.911.757.000	\$3.643.310.000	-\$180.204.000
2012	\$2.174.096.000	\$2.068.453.000	\$4.242.549.000	\$105.643.000
2013	\$1.780.484.000	\$2.401.047.000	\$4.181.531.000	-\$620.563.000
2014	\$1.946.668.000	\$2.509.210.000	\$4.455.878.000	-\$562.542.000
2015	\$1.573.675.000	\$2.138.648.000	\$3.712.323.000	-\$564.973.000
2016	\$2.137.755.000	\$3.285.103.000	\$5.422.858.000	-\$1.147.348.000

Source: ITC- Trademap (Mai 2017)

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**3 INFORMATIONS GENERALES SUR LE PORT DE CONAKRY**

Le Port de Conakry est le port le plus important du pays. Il est situé au nord 9 30 '31' de longitude et à l'ouest 13 43 '40' de longitude et au nord 9 31 '35' de longitude et à l'ouest 13 42 '15' de longitude dans la région ouest-africaine et elle a la côte de l'océan Atlantique.

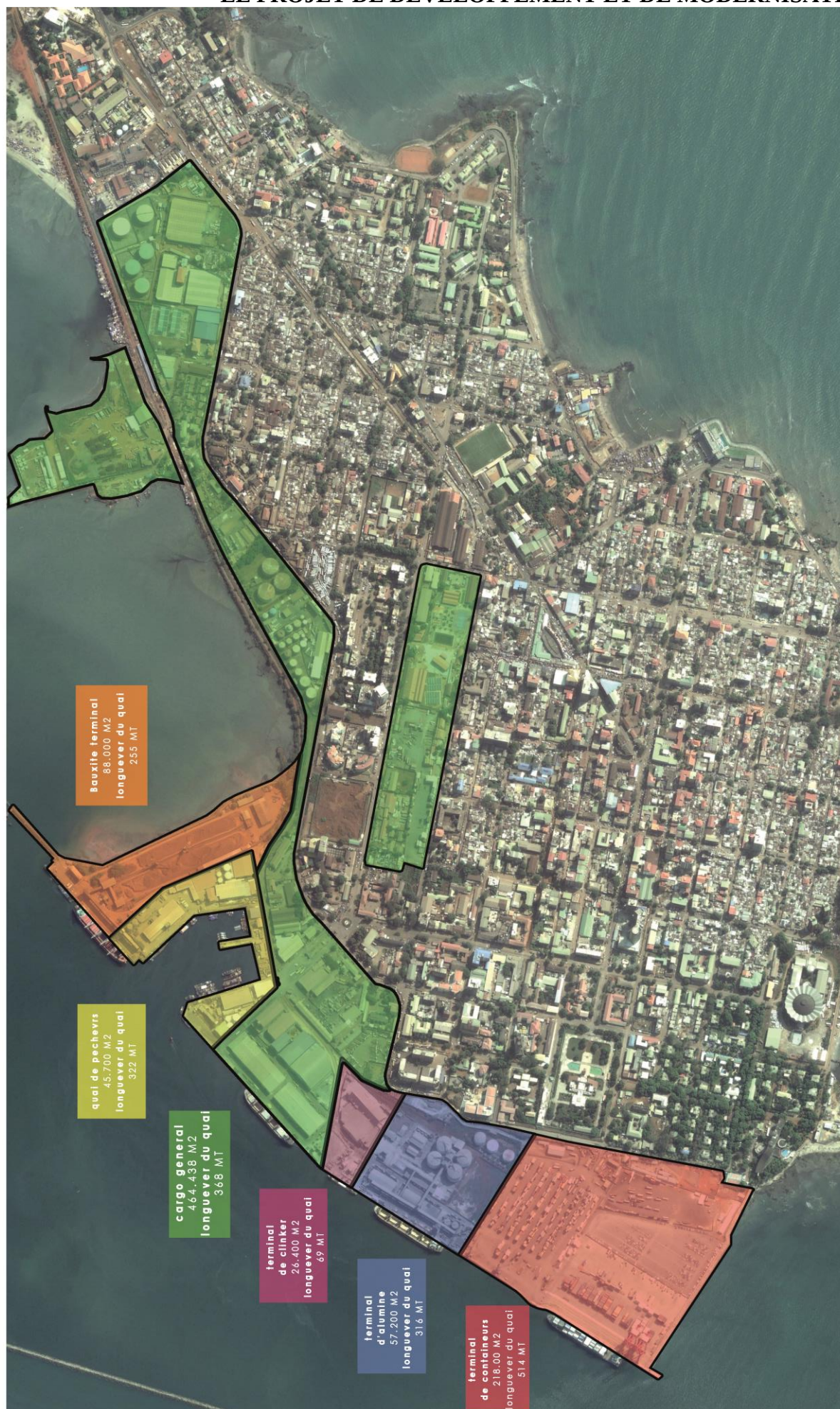
Le Port de Conakry, le plus important port d'exportation et d'importation en Guinée est la porte d'entrée naturelle du Pays, peut abriter des conteneurs, des produits pétroliers, des céréales, des produits de la pêche et des marchandises en vrac. Le Port dispose d'un rôle stratégique dans le développement, Il se positionne comme une alternative car il est l'un des principaux Ports des pays de la région. Le port de Kamsar, un autre port du pays, n'est utilisé que pour la mine de bauxite.

3.1 L'ETAT ACTUEL DU PORT

Le Port de Conakry dispose de différentes structures pour l'accueil des navires.

1. Le Terminal à Conteneurs
2. Le Terminal d'Alumine et de ses Intrants
3. Le Terminal Conventionnel
4. Le Port de Pêche et de l'Armée de mer (Darse)
5. Le Terminal de Bauxite
6. Le Terminal d'hydrocarbures en appontement métallique

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**3.1.1 Le Terminal à Conteneurs**

Le Terminal Conteneurs comprend les Postes, quai N°010 et N°012, auxquels est adossé un terre-plein de 22 hectares. Ce terminal est exploité et gère par la Société Conakry Terminal, filiale de la branche Bolloré Africa Logistique du Groupe Bolloré, sur la base d'une convention de concession exclusive d'une durée de 25 ans. Les investissements nécessaires pour l'exploitation et l'entretien du Terminal Conteneurs sont pris en charge intégralement par Bolloré Africa Logistique pendant toute la durée de la concession. Seul le dragage a été exclu et est à la charge du Port Autonome de Conakry.

3.1.2 Le terminal d'alumine et ses Intrants

Le terminal d'Alumine, constitué par un Poste et d'un domaine public attenant de 8,2 hectares, sur lequel se trouve les installations de réception et de stockage de l'alumine destiné à l'exportation, et des vrac industriels reçus à l'import et servant d'intrants à la raffinerie de Fria Kimbo. Le domaine public est mis à disposition par le Port Autonome de Conakry, et les installations portuaires sont la propriété de la Compagnie RUSAL, qui les exploite et les gère sur la base d'une convention de concession d'une durée de 20 ans, renouvelables. L'exploitation et l'entretien du domaine et des installations sont à la charge de la Compagnie RUSAL, le Port Autonome de Conakry n'assure que l'entretien des quais et le dragage devant les quais.

3.1.3 Le Terminal Conventionnel

Le terminal conventionnel, Quai N°01 à N°05, auxquels sont adossés des terre-pleins d'une superficie d'environ 50 000 m², sur lesquels sont implantés des magasins cales et les entrepôts suivants :

- i. Ciments LAFARGES (Ex Ciment de Guinée) pour le stockage du clinker, le stockage et l'ensachage du ciment en vrac, sur la base d'une convention de concession d'une durée de 20 ans, renouvelable ;
- ii. Deux (2) terre-pleins attenant aux PQ N°01, exploitées par les cimentiers ayant leurs usines dans la banlieue de Conakry, pour la réception des produits semi-finis entrant dans la production du ciment (clinker, gypse et laitiers) ;
- iii. Trois (3) magasins-cales (MC1, MC2 et MC3) bord à quai appartenant au Port Autonome de Conakry et exploités par les Sociétés de manutention et de consignation agréées, sur la base de conventions d'amodiation renouvelables. En vertu de ces conventions, ces Sociétés ont investi sur des matériaux réservés exclusivement à la manutention pour le compte des tiers, et à ce titre, elles servent également d'interface entre le Port Autonome de Conakry et les importateurs/exportateurs ;

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

- iv. Trois (3) magasins-cales bord a quai construit par des sociétés privées, sur la base de conventions de concession d'une durée de 20 ans renouvelables. Ces magasins-cales sont exploités et gères directement par les propriétaires, en rapport avec les manutentionnaires agréés à cet effet;
- v. Trois (3) magasin-cales situés à l'arrière-quai construits par des opérateurs économiques privés, pour le stockage des produits alimentaires: riz, farine, huiles. Ces magasins-cales sont exploites et gères directement par les propriétaires, en rapport avec les manutentionnaires agréés à cet effet;
- vi. Un (1) silo de Blé et installations connexes, construits par la société privée Grands Moulins de Conakry, qui exploite et gère directement ces équipements en liaison avec son moulin implanté au Port Sec de Kagbelen
- vii. Un (1) dépôt d'huile alimentaire en vrac avec un centre de remplissage, construits par la Société des Huileries de Guinée, sur la base d'une convention de concession d'une durée de 20 ans renouvelables. Cette société gère et exploite directement le dépôt d'huile et ses installations, en rapport avec les manutentionnaires agréés à cet effet.
- viii. Entrepôts du Terminal Conventionnel (PQ N°01 a PQ N°05), sont à la charge des propriétaires et des Sociétés de manutention agréés. Le Port Autonome de Conakry n'assure que l'entretien des quais et le dragage devant les quais.

3.1.4 Le Port de Pêche et l'Armée de Mer

Le Port de pêche et de L'Armée de mer (Darse), constitué des quais N°06 et N°07 avec des terre-pleins d'une superficie totale d'environ 35 000 m², abritant les entrepôts et installations ci-après:

- i. Trois (3) entrepôts frigorifiques, construits, exploites et gères directement par des Sociétés privées de pêche (SOCIGUI/COTRAG, CIPECO-GUINEE)
- ii. Quatre (4) magasin-cales, dont deux (2) sont amodiés aux manutentionnaires agréés (MC 6 et MC 9) et deux (2) sont occupés par la Douane et l'intendance de l'Armée (MC 7 et MC 8).
- iii. Un dépôt (1) d'huiles alimentaires avec un centre de remplissage, construits, exploités et gères directement par la Société Taher Huiles de Guinée.

Le Port Autonome de Conakry n'assure que l'entretien des quais et le dragage devant les quais.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**3.1.5 Le Terminal de Bauxite**

Constitué par le Poste a quai N°08 et N°09 et d'un domaine public attenant d'une superficie de 73 300 m2 sur lequel se trouvent les installations et équipements:

- i. Une Aire de stockage de la bauxite destinée a l'exportation;
- ii. Désinstallations et équipements de chargement de la bauxite;
- iii. Un Atelier de maintenance.
- iv. Compagnie RUSAL, sur la base de conventions.
- v. L'exploitation et l'entretien du domaine et des installations sont à la charge de la Compagnie RUSAL, le Port Autonome de Conakry assure l'entretien des quais et le dragage devant les quais.

3.1.6 Un Terminal d'hydrocarbures en Appontement Métallique

Sur des ducs d'albes, construit par le Port Autonome de Conakry, et exploité par la Société Guinéenne des pétroles, laquelle gère également des Bacs à terre situés à 800 mètres, alimentés par des pipe-lines qui sont aussi à sa propriété. L'entretien de l'appontement pétrolier, le dragage du plan d'eau et la veille sécurité (durant les opérations de déchargement des Tankers) sont assurés par le Port Autonome de Conakry. Les opérations de déchargement et de transfert des produits pétroliers sont effectuées par la Société Guinéenne des Pétroles, qui prend en charge les frais et risques liés.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

4 LE PORT EN CHIFFRES**4.1 LE TRAFIC DE MARCHANDISES**

8.852.968 tonnes de marchandises ont été traitées au sein du Port de Conakry en 2016.

5.193.855 tonnes de marchandises, soit (%58,7) sont importées, 3.659.113 tonnes, soit (%41,3) sont des exportations. Ainsi les chiffres des années 2014, 2015, 2016, 2017 relatives aux marchandises traitées se trouvent en Tableau-1.

Les exportations sont constituées de % 53 de Bauxite et le volume de Bauxite exportées ne présente pas de changement considérable au cours des années. Comme le Terminal de Bauxite est exploité par la société RUSAL, la manutention et le stockage est géré par elle même. **Le P.A.C. n'intervient pas dans cette zone.**

TABLEAU-1: 2014 – 2015 - 2016 TOTALITE DES IMPORTATIONS & EXPORTATIONS

Marchandises	QUANTITE DES MARCHANDISES			
	2014	2015	2016	2017 (Premiers 6 mois)
1- IMPORTATIONS	4.272.388	4.384.935	5.193.855	2.924.591
TAUX D'ÉCHANGES (%)		2,63%	18,45%	12,62%
Produits Alimentaires Produits du Tabac	1.375.224	1.262.640	1.933.594	892.580
Produits Énergétiques et Charges Industrielles	779.759	880.331	963.568	585.794
Produits à Base d'Animaux ou de Plantes	76.592	91.149	79.057	51.594
Produits en Béton	1.154.262	1.171.965	1.227.873	0
Matériaux de Construction	193.443	195.215	196.136	698.180
Véhicules à Roues et Ses Accessoires	154.053	198.538	299.907	215.136
Marchandises Diverses	454.979	493.535	361.236	481.307
Marchandises Financières Transitaires	84.076	91.562	132.484	0
2- EXPORTATIONS	3.538.340	3.797.295	3.659.113	1.663.334
TAUX D'ÉCHANGES (%)		7,32%	-3,64%	-9,09%
Produits Alimentaires Produits du Tabac	53.481	65.241	79.778	60.979
Produits à Base de Plantes	34972	83871	75725	35322,04
Produits de Construction	0	0	0	28.783
Produits de Consommation	6.978	11.412	19.472	14.501
Produits de Mines	3.372.599	3.597.740	3.399.443	1.512.891
Marchandises Diverses	70.245	38.946	84.624	10.859
Marchandises Financières en Transit	65	85	71	0

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

TABLEAU-2: LE TRAFIC DES MARCHANDISES ENTRE 2014 - 2015 – 2016

	2014	2015	2016
IMPORTATIONS	4.272.388	4.384.935	5.018.463
IMPORTATION	4.188.312	4.293.373	4.928.916
Marchandises conteneurisées	1.402.667	1.425.627	1.659.283
Marchandises emballées	848.389	609.516	734.309
Marchandises sans emballages	81.460	92.863	123.012
Marchandises en vrac	1.855.796	2.165.367	2.412.312
MARCHANDISES EN TRANSIT- IMPORTATION	48.450	70.687	55.828
Marchandises conteneurisées	14.736	19.660	19.209
Marchandises emballées	7.419		31.823
Marchandises sans emballages	371	627	4.754
Marchandises en vrac	25.924	50.400	42
AUTRES MARCHANDISES EN TRANSIT-IMPORTATION	35.626	20.875	33.719
Marchandises conteneurisées	25.556	19.263	27.944
Marchandises sans emballages	830	1.612	5.775
Marchandises en transit	9.240		
EXPORTATIONS	3.538.405	3.797.210	3.664.179
Marchandises conteneurisées	165.360	188.899	219.493
Marchandises emballées	126	367	11.992
Marchandises sans emballages	261	227	39
Marchandises en vrac	3.372.593	3.607.632	3.432.584
Marchandises conteneurisées (TRANSIT)	65	85	71
TOTALITE DE L'IMPORTATION + DE L'EXPORTATION	7.810.793	8.182.145	8.682.642

La classification des marchandises manutentionnées au sein du Port selon les données fournies pour 2014, 2015 et 2016 et selon le type d'emballage est indiquée dans le Tableau 2.

Une moyenne de 33,4 % des marchandises a été importée dans des conteneurs. Une moyenne de 95 % des marchandises est exportée dans des conteneurs à l'exception de la Bauxite. Le terminal à conteneurs est concédé à la Société Bolloré Ports.

Il est constaté que malgré les accords existants avec le Mali, le commerce de transit réalisé a un niveau très bas selon les chiffres de l'importation, et de l'exportation. Ces chiffres d'affaires augmenteront si les conditions physiques du réseau et des infrastructures de transport entre le Mali et le port de Conakry sont améliorées.

4.2 LE TRAFIC DES NAVIRES

Les types, le volume et le nombre des navires ayant desservi le Port de Conakry entre les années 2014, 2015 et 2016 sont indiqués dans le tableau 3.

En 2016 au total 1117 navires ont été accueillis au Port de Conakry en 2016.

Cependant, 242 de ces navires sont des porte-conteneurs, 64 sont des Ro-Ro et 88 sont des navires miniers. Seulement 54 navires Cargos Polyvalents et 50 Vraquiers sont arrivés au port.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

TABLEAU-3: LE TRAFIC DES NAVIRES ENTRE 2014 - 2015 – 2016

TYPES DE NAVIRES	2014		2015		2016	
	Nombre	Chiffre d’Affaires	Nombre	Chiffre d’Affaires	Nombre	Chiffre d’Affaires
Type de Cargo Polyvalents	66	2.252.453	62	2.311.975	54	1.915.016
Conteneurs	67	3.775.197	223	12.904.566	242	15.027.637
Navires Miniers	203	11.360.512	101	6.343.988	88	5.808.575
Vraquiers	101	6.198.185	43	3.067.956	50	3.688.633
RoRo	26	1.824.658	65	3.769.759	64	3.694.134
Navire-Citerne	43	2.239.295	45	2.445.937	47	2.347.405
Chalutiers	416	1.168.228	548	1.148.577	537	1.000.603
Autres	26	422.373	25	301.112	35	470.146
TOTAL	948	29.240.901	1.112	32.293.870	1.117	33.952.149

Lorsque les chiffres de ce tableau sont examinés, il est clairement observé que le nombre de navires Cargo Polyvalent a diminué et que le nombre de porte-conteneurs a augmenté. Nous pouvons supposer avec l’indication des ces données que le choix de manutention de marchandises se dirige vers les conteneurs.

Une distinction doit être faite entre vrac et conteneurs. Les vracs sont principalement traités directement dans les zones industrialo-portuaires ZIP, pour ne pas supporter un coût d’acheminement terrestre alors que celui du trajet maritime est négligeable. Ces trafics sont en grande partie captifs et assurent des revenus réguliers aux ports desservis.

Alors que au Port que Conakry ces structures sont néants. À l’inverse, les trafics conteneurisés sont plus volatiles, à destination ou en provenance des grandes aires métropolitaines. Du fait de sa flexibilité, la part de la route pour la desserte de l’hinterland est prépondérante par rapport aux autres modes de transport. Elle nécessite donc un maillage autoroutier de plus en plus dense. Alors que à Conakry le maillage autoroutier est également néant.

4.3 LA SITUATION DES REVENUS – DES DEPENSES DU PORT

Les Etats financiers et les rapports d’audit du Port Conakry pour les années 2013-2014-2015-2016 et 2017 ont été examinés. Les montants des revenus et dépenses pour ces années sont expliqués ci-dessous. Les chiffres pour 2017 couvrent les 9 premiers mois de l’année.

4.3.1 La Situation Présente des Revenus du Port

Les revenus annuels du port sont classés sous 6 rubriques.

Ceux-ci sont les suivantes:

- Les Revenus des navires
- Les Revenus provenant de marchandises importées
- Les Revenus provenant de marchandises exportées
- Les revenus de Location de terrains
- Les Autres revenus supplémentaires
- Les Autres produits

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Selon cette définition, les montants des revenus totaux des cinq dernières années sont comparés dans le Tableau 4 ci-dessous.

TABLEAU-4: LES REVENUS DU PORT ENTRE LES ANNEES 2014-2015-2016-2017

REVENUS	2013	2014	2015	2016	2017*
Revenus des navires	\$16.604.784	\$17.180.729	\$15.519.450	\$17.007.225	\$12.805.968 (\$17.074.625)
Revenus provenant de marchandises importées	\$10.393.849	\$8.122.647	\$9.022.144	\$11.522.800	\$10.827.647 (\$14.436.863)
Revenus provenant des marchandises exportés	\$1.359.852	\$1.393.546	\$1.246.773	\$1.668.332	\$1.259.249 (\$1.678.999)
Location de terrains	\$2.490.652	\$2.772.896	\$2.303.008	\$3.269.852	\$3.433.336 (\$4.577.782)
Autres revenus supplémentaires	\$147.371	\$152.509	\$145.969	\$230.570	\$190.220 (\$253.627)
Autres produits		\$1.213.811	\$13.778.588	\$2.127.112	\$1.595.334 (\$2.127.112)
REVENUS TOTAUX	\$30.996.507	\$30.836.139	\$42.015.932	\$35.825.891	\$32.238.866 (\$38.021.896)

** Le chiffre de l'année 2017 correspond aux neuf premiers mois de l'année.*

Lorsque les données présentées sont analysées, le revenu annuel du port est d'environ 35-40 millions de dollars. La partie la plus importante des revenus est le revenu obtenu des services rendus aux navires. Une augmentation progressive des revenus provenant des biens importés est visible ce qui est l'augmentation des importations. Il n'y a pas d'augmentation significative des revenus provenant des biens exportés, comme la bauxite constitue la quasi-totalité des marchandises exportées. Il n'y a pas eu d'augmentation du volume des exportations de minéraux de bauxite au cours des dernières années.

4.3.2 La situation présente des dépenses du Port

Les dépenses portuaires sont classées sous 5 rubriques principales dans les rapports financiers du Port de Conakry. Ces rubriques sont les suivantes:

- Autres Achats
- Transfert et Transport
- Services Externes
- Autres Obligations
- Salaires du personnel

Les dépenses portuaires engagées sous ces rubriques sont résumées dans le tableau 5. A la lecture des bilans et donc des données du tableau, nous voyons que les dépenses annuelles moyennes du Port sont environ 31 millions de dollars.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

TABLEAU-5: Le Cout de Fonctionnement

LES DEPENSES	2013	2014	2015	2016
Autres Achats	\$5.330.349	\$4.733.068	\$5.459.307	\$3.475.208
Transfert et Transport	\$1.349.650	\$1.059.936	\$948.943	\$749.016
Services Externes	\$20.245.660	\$19.246.468	\$18.706.477	\$10.699.819
Autres Obligations	\$766.752	\$966.022	\$1.260.291	\$1.763.885
Salaires du personnel	\$3.812.940	\$4.691.622	\$4.238.470	\$4.312.729
DEPENSES TOTALES	\$31.505.351	\$30.697.115	\$30.613.487	\$21.000.657

4.3.3 La Comparaison des Revenus et des Dépenses du Port

Selon les tableaux des recettes et des dépenses figurant ci-dessus, la situation des bénéfices / pertes du Port est résumée dans le tableau 6.

TABLEAU-6: La Comparaison des coûts d'exploitation et de revenus du Port de Conakry

	2013	2014	2015	2016	2017*
REVENUS TOTAUX	\$30.996.507	\$30.836.139	\$42.015.932	\$35.825.891	\$28.516.422 (\$38.021.896)
FRAIS D'EXPLOITATION	\$17.313.157	\$15.549.385	\$16.538.858	\$13.936.768	\$18.673.260
DÉPENSES D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION	\$14.192.194	\$15.147.730	\$14.074.630	\$7.063.889	(\$24.897.681)
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	0	\$3.934.004	\$9.562.185	\$12.575.089	-
BENEFICES / PERTES	-\$508.844	-\$3.794.980	\$1.840.259	\$2.250.145	-

* Les chiffres de l'année 2017 correspondent aux neuf premiers mois de l'année.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION



5 PLAN DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE**5.1 LA FLOTTE MONDIALE ET LA PART DU TRANSPORT MARITIME**

TABLEAU-7

ANNEES	Transport Global (tous) Milliard de tonnes	Transport Global Modification (%)	Transport Maritime Globale (Milliard de tonnes)	La Part du Transport Maritime (%)
2008	10,86	-	8,61	79%
2009	9,56	-12%	8,29	87%
2010	10,82	13%	9,07	85%
2011	11,54	7%	9,47	83%
2012	11,83	3%	9,88	84%
2013	12,12	3%	10,21	84%
2014	12,58	3%	10,54	84%
2015	12,88	3%	10,77	84%
2016	13,18	4%	11,1	84%
2017 (*)	13,55	3%	11,34	84%
(*) Prévu				

Source :Clarksons Recherche Jan.2017

L'industrie du transport maritime devra s'adapter à une progression beaucoup plus modeste, bien que la croissance ait faibli au cours des dernières années, elle montre encore des signes de vigueur, 2,6 % en 2016 soit 11.1 milliards de tonnes. Peu de changements à l'horizon pour 2017, cette croissance se limitera à 2.1% et le volume total de marchandises atteindra 11.3 milliards de tonnes.

Le transport maritime représentant 80 % des échanges mondiaux de marchandises, les ports maritimes constituent les principaux nœuds d'échanges mondiaux. Vecteurs essentiels du commerce, les ports sont aussi des acteurs majeurs du développement économique d'un pays. Le port de commerce maritime est donc aujourd'hui comme des poumons de l'économie du pays ou il faut adapter la logistique à la croissance des échanges et à celle de la démographie. Les Ports évoluent dans un contexte concurrentiel très marqué qui a forgé l'unité et la diversité de leurs communautés humaines, qu'abritent les places portuaires associées. Ces mutations ont été à la fois spatiales, technologiques et organisationnelles. Ainsi, pour se développer, les ports ont dû se déployer sur des territoires toujours plus étendus, gagnés sur les estuaires, sur les franges littorales disponibles, voire sur la mer, ce qui a fait émerger la notion de port durable, symbole des nouveaux équilibres spatiaux, car ces mêmes espaces peuvent aussi servir pour partie à développer d'autres activités, à faire croître des ressources vivantes. Ceci a un impact direct sur les plans d'investissement des ports.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Les Ports doivent s'adapter en permanence aux exigences des opérateurs, ce qui renforce le modèle du landlord port et la tendance au " toujours plus " en matière de développement des infrastructures portuaires et terrestres. Les attentes et nécessités face aux dynamismes permettront de lancer un programme d'investissements nécessaires à la poursuite du développement du Port de Conakry, structuré autour des axes par les investissements d'entretien et de modernisation du patrimoine et des équipements, les investissements de développement, de la réhabilitation en cours des infrastructures portuaires, de la construction des nouveaux quais. L'ensemble de ces projets intègre la dimension de durabilité.

C'est là un rôle essentiel d'aménagement du territoire pour l'administration portuaire confrontée à une double logique d'insertion, celle du port dans les chaînes de transport et celle du port dans son territoire par un équilibre entre développement économique, social et environnemental. Trop marquées par la seule culture du trafic, les administrations portuaires doivent aussi engager une révolution culturelle pour envisager leurs nouvelles missions. L'infrastructure n'a d'utilité que si elle rencontre la logique du marché. L'organisation et l'exploitation des chaînes de transport porte-à-porte reposent sur les investisseurs qui développent des réseaux globaux de lignes maritimes, de terminaux et d'agences en réponse à la demande globale des chargeurs. Ces réseaux sont centrés principalement sur les trois pôles économiques mondiaux et se déploient d'une façon plus lâche dans le reste du monde. Par répercussion, le modèle portuaire dominant est devenu celui du landlord port. L'administration portuaire, propriétaire des infrastructures, chenaux d'accès, bassins et quais, doit rester centrée sur ses fonctions régaliennes et de maîtrise foncière du domaine portuaire mais n'intervient pas dans l'exploitation des réseaux. L'organisation et la coordination des services maritimes et terrestres est du ressort des opérateurs privés. L'avenir du Port de Conakry dépend donc très directement des stratégies mises en œuvre par l'investisseur privé. Renforcement des ports dans leur dimension logistique, avec un accent sur l'inter modalité concerne mise en place d'offres de transport de bout en bout fiables et compétitives, amélioration de la compétitivité des modes massifiés, fluidification du passage portuaire des marchandises, identification des marchés à capter au-delà des hinterlands actuels.

Le port doit devenir un « architecte » de solutions logistiques maritimes et terrestres sur un hinterland de portée Afrique de l'ouest. Pour cela, le port a vocation à se positionner comme un acteur coordonnateur démontrant une forte valeur ajoutée dans la mise en place de chaînes logistiques intégrées, économiquement compétitives et pérennes, favorisant les moyens massifiés, afin d'attirer et fidéliser les opérateurs et les clients.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**5.2 LE PLAN DE STRATEGIE DU PORT DE CONAKRY**

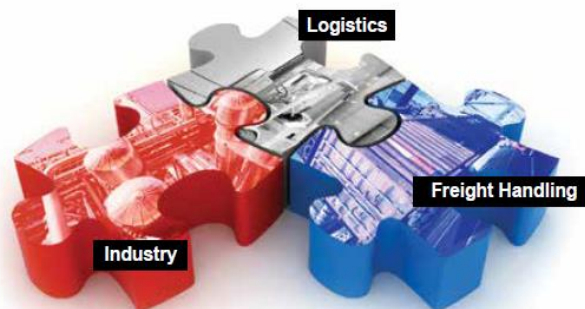
Dans le cadre du plan de stratégie, le Port de Conakry doit fixer les orientations stratégiques et les objectifs de gestion durable de son territoire pour les années à venir. Ses disponibilités foncières, son positionnement fort sur différentes filières et le dynamisme des acteurs de la place portuaire, constituent autant de potentialités de développement. Mais celui-ci ne peut se réaliser que s'il présente un caractère reconnu de durabilité. La croissance de l'économie portuaire suppose des anticipations sur le long terme définissant des orientations pour un développement harmonieux et des capacitatives de faire concurrence avec les Ports voisins.

C'est ainsi que ce document présent la vision stratégique avec les objectifs et les stratégies à mettre en place pour les atteindre ainsi que les plans d'aménagement portuaires proposés.

5.3 Positionnement stratégique et la demande portuaire

Aujourd'hui, plusieurs facteurs clés promettent une forte croissance de la demande portuaire : Les politiques nationales et sectorielles qui sont en cours de mise en œuvre, destinées à contribuer au développement économique et social du pays. La valorisation de la proximité du Mali qui offre un potentiel de développement des activités de nearshoring : relocalisations industrielles et/ou logistiques de proximité.

De plus, le développement du concept de Hub (conteneurs, vrac) et une plus grande ouverture de l'économie guinéenne à l'international (vers le continent sud américain, le Maghreb et le sud Afrique...) pourraient offrir de nombreuses opportunités nationales ou externes, nécessitant des investissements lourds et la réservation d'espaces pour le développement portuaire.



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**5.4 Ambition stratégique et valeurs**

Aujourd'hui, une nouvelle approche du fonctionnement des services portuaires s'impose, intégrant la performance et la compétitivité logistique au cœur même des programmes d'aménagement des ports. Fort de sa position géographique et encouragé par la réussite et stabilité politique, le Port de Conakry a l'ambition de se positionner dans le marché du transbordement et de capter toutes les opportunités qui s'offrent dans la région pour booster son économie, créer des emplois et améliorer la qualité de vie des citoyens.

Le Port de Conakry sera un équipement industriel qui assure l'interface entre terre et mer, au service du territoire et de son économie. En Prolongement de la stratégie de relance portuaire de l'Etat, et pour répondre aux attentes des parties prenantes du territoire, il ambitionne de devenir un port français de référence de la transition énergétique et écologique.

Conscient de ses forces et faiblesses et des menaces et opportunités qui qualifient son contexte, nous envisageons de proposer des solutions industrielles et logistiques sur mesure, fiables et innovantes aux clients. Nous souhaitons par ailleurs faire du positionnement géographique du Port, un atout au service des territoires de l'ouest de l'Afrique. Dans l'objectif d'instaurer une dynamique de progrès interne et d'amélioration de la performance des solutions proposées aux clients nous allons partager et affirmer deux valeurs susceptibles de guider le travail au quotidien. Le respect et l'innovation. Le projet de développement est structuré sur les axes au cœur des filières actuelles et émergentes, en garantissant la performance de l'outil industriel portuaire avec une politique partagée de développement durable des espaces portuaires.

Le port répondra aux objectifs suivants: Optimiser la compétitivité de la chaîne logistique, optimiser la valorisation des ressources, assurer la sécurité des approvisionnements stratégiques, accompagner des mutations économiques. Il faut donner par cette concession au système portuaire la capacité d'adapter aux changements internationaux, et lui permettre de saisir les opportunités géostratégiques.

5.5 La stratégie portuaire

Contribuer au développement économique et social tant au régional, au bénéfice de tous les stakeholders. Cette contribution est concrétisée par la fourniture d'infrastructures, d'équipements et de services portuaires de niveau international, favorisant ainsi les opportunités et créant de la valeur aux opérateurs économiques et aux citoyens, dans un environnement responsable et durable.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Compte tenu de la complexité de la problématique de l'ajustement de l'offre et de la demande portuaire et notamment des grandes variations possibles dans le volume de certains flux, il est essentiel que les décisions qui seront prises dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie portuaire, puissent s'appuyer sur une gamme évolutive de possibilités d'aménagements portuaires répondant aux objectifs stratégiques et à la demande effective évalué par le Concessionnaire. Cette gamme des possibilités est identifiée au travers des principes d'aménagement et/ou d'évolution des projets portuaires et de la mise en réserve d'options auxquelles il sera possible de faire appel si le besoin s'en fait sentir dans le temps.

Il faudra favoriser la performance logistique en intégrant le réseau portuaire aux chaînes logistiques internationales pour améliorer la compétitivité du coût de passage global (mer, port, terre) ; coordonner étroitement la réalisation des investissements portuaires et logistiques extra portuaires ; mettre à disposition du système portuaire et des autres maillons de la chaîne logistique des ressources humaines formées et des moyens techniques adéquats.

Il faudra optimiser la valorisation des infrastructures: rechercher un partage des infrastructures lourdes, entre différents trafics et activités ; les coûts d'exploitation, s'adapter rapidement aux changements du secteur maritime et saisir toute opportunité qui se profile à l'horizon.

5.6 L'optimisation

En vue d'intensifier la conquête de zones d'hinterland, des dispositifs de coopération peuvent être envisagés et étudiés avec les opérateurs.

Le Principe d'examiner des montages contractuels étayés sur une visibilité en termes de progressivité d'atteinte d'un équilibre économique peut être notamment retenu dans cette perspective. Optimiser le dispositif de coopération avec les opérateurs de transport pour le développement de nouveaux services massifiés. Pour consolider et étendre son hinterland sur ces marchés, pour accroître sa compétitivité vis-à-vis d'autres entrées maritimes africaines, le Port de Conakry doit disposer d'offres de services massifiés efficaces et compétitives, adaptés dans leur développement aux volumes maritimes attendus en croissance et en support de celle-ci ; offres performantes des points de vue économique global, écologique et d'insertion territoriale, opportunités techniques et opérationnelles à consolider (projets d'investissement, sillons de qualité...) dans la suite logique et proactive de l'inscription du port sur le réseau ouest africain.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Le Port de Conakry entend jouer pleinement son rôle de Gateway sud en alternative aux ports du range voisins Sierra Leone, Freetown Sénégal Dakar, Lydiane, Guinée Bissau, Liberia Monrovia où se concentre aujourd'hui une majorité de flux en import / export

5.7 Professionalisation des metiers du Port

Le port réunira une multiplicité d'acteurs qui donnent vie à l'espace portuaire.

5.7.1 Armateurs et compagnies de transport maritime

L'armateur est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur d'un navire. Son activité est le transport maritime des marchandises ou des passagers.

5.7.2 Avitaillement-soutage

Les avitailleurs approvisionnent les navires en vivres, équipements et combustible.

5.7.3 Commissionnaire de transport / Transitaire

Le commissionnaire de transport est un organisateur de transports. Il procède, en son nom, au transport des marchandises qui lui sont confiées par un chargeur en choisissant lui-même les différents transporteurs dont il a besoin et en assurant toutes les formalités administratives et douanières.

5.7.4 Consignataires / Agents maritimes

Leur intervention englobe toutes les opérations d'assistance au navire pendant la durée de l'escale. Le consignataire est le mandataire salarié de l'armateur. Le consignataire peut être également agent maritime.

5.7.5 Douanes

La douane a une mission fiscale et économique. Chargée du contrôle des échanges internationaux elle assure également le recouvrement des droits de port qui représentent l'ensemble des redevances dont s'acquitte tout navire de commerce. La mission de la douane s'accompagne d'un soutien apporté aux entreprises pour sécuriser leurs opérations à l'international et favoriser leur compétitivité. Les entreprises ont accès à l'ensemble de la réglementation douanière et aux informations pratiques délivrées par le Ministère de l'Economie et des Finances

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**5.7.6 Entreprises de Stockage**

Le stockeur exploite des capacités d'entreposage qu'il loue aux propriétaires de la marchandise. Cette activité concerne essentiellement des marchandises en vrac (produits pétroliers, produits chimiques, liquides alimentaires, céréales, engrais...).

5.7.7 Expertise maritime

Par ses connaissances, sa formation technologique et son expérience, un expert ou consultant maritime est un technicien apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets de technologie maritime.

5.7.8 Lamanage

Les lamaneurs assurent l'amarrage et le largage des amarres des navires à quai.

5.7.9 Manutention

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations de mise à bord et du débarquement des marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein.

5.7.10 Pilotage

Le pilote assiste obligatoirement le capitaine du navire à l'entrée et à la sortie du port. Le pilotage a été rendu obligatoire par les nations maritimes pour protéger les chenaux et les installations portuaires ainsi que pour participer à la sécurité et à la police de la navigation maritime. En effet, les pilotes d'un port connaissent tous les facteurs qui peuvent occasionner des risques pour la navigation.

5.7.11 Remorquage

Le remorquage consiste à assister le navire, en le tractant, le poussant ou le freinant, à l'aide d'une ou plusieurs remorques, lorsque celui-ci ne peut accoster ou partir seul d'un port.

5.7.12 Réparation navale

Les activités de réparation navale englobent l'ensemble des opérations consistant à réparer ou à intervenir sur la structure d'un navire.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**5.7.13 Société de contrôle**

La société de contrôle assure la vérification de la conformité de la marchandise au contrat, au regard de sa nature, de sa qualité et de sa quantité, qu'il s'agisse d'un lot ou d'un navire complet.

5.8 La Stratégie en faveur de la protection

- Stratégie en faveur de la protection du milieu marin
- Gestion des déchets des navires
- Maîtrise des activités de dragage
- Promotion des énergies renouvelable
- Production d'énergies renouvelables
- Stockage d'énergie électrique
- Stratégie d'insertion territoriale et de maîtrise des ressources
- Amélioration du niveau de service sur la zone portuaire
- Economies d'eau potable et d'eau brute
- Sensibilisation des salariés aux enjeux d'environnement

5.9 Il faut renforcer l'attractivité du Port et fidéliser les Clients et les opérateurs**i. Conforter les principales filières : hydrocarbures, céréales, granulats, chimie**

- Optimisation des accès maritimes, et routiers : amélioration des processus de dragages et approfondissement du chenal, pérennisation du réseau capillaire fret et renforcement du report modal, amélioration des dessertes routières, augmentation des capacités des voies ferrées si possible ;
- Sécurisation des opérations de déchargement, augmentation des capacités de stockage (terre-pleins, hangars) ;
- Objectif : trafic global de 20 millions de tonnes par an ;

ii. Faciliter les formalités administratives et accompagner l'intermodalité

- Renforcement des partenariats pour augmenter la part modale dans les pré et post acheminements ;
- Faire connaître et valoriser le port ;
- Promotion, prospection de nouveaux marchés, représentation en continu sur certains grands marchés porteurs (Europe, Chine, Brésil) ;
- Soutien de filières à enjeux avec développement de la multi modalité ;

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

- Amélioration de la visibilité de l'activité portuaire comme atout pour le territoire vers les différents publics (clients, collectivités, institutions, médias, grand public, pays voisins) ;

iii. faciliter l'implantation d'activités industrielles

Faire de Conakry un pôle national, Ouverture des activités aux navires et matériaux industriels avec une offre complète de démantèlement.

Développer le pôle naval des bassins à flot

- Accueil d'activités de réparation navale pour les paquebots ;
- Développement du pôle refit de yachts et création d'une filière d'excellence, créatrice d'emplois ;

Accompagner les filières de demain

- Soutien de la filière chimie verte: nouvelles technologies et nouveaux trafics ;
- Accompagnement de la transition énergétique et soutien à l'émergence de filières liées aux Énergies Nouvelles Renouvelables (ENR) pour la création de nouvelles activités sur le port et le territoire ;
- L'instauration possible d'une zone de commerce libre qui permettra une augmentation des revenus ;

5.10 Management et Bonne Gouvernance

- Le suivi de la mise en œuvre des recommandations issues des contrôles, des évaluations et des audits ;
- La mise en place de contrats d'objectifs et leur évaluation ;
- L'obtention de la certification à la norme internationale environnementale ISO par étapes ;
- Le traitement des réclamations et des demandes liées à l'exploitation;
- Le suivi de la réalisation de tous les engagements contractuels des concessionnaires.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**5.11 Aménagement et développement durable**

La politique d'aménagement et de développement durable du port de Conakry doit s'inscrire dans un enjeu global spatialisé à une échelle locale: l'urgence du développement économique du territoire combiné à la nécessité de la préservation de l'environnement de cet espace. Cette politique doit s'appuyer sur un plan d'aménagement et de développement durable de la zone. Il faut tenter de répondre à un objectif global de transition écologique qui revêt aujourd'hui un caractère impérieux pour l'économie et la société en renforçant la résilience des territoires portuaires et industriels en :

- Assurant l'insertion environnementale des projets ;
- Evitant le mitage du territoire, densifiant le tissu industriel, reconquérant des espaces sous utilisés et en adaptant les besoins fonciers ;
- Orientant la production de connaissances, la recherche et l'innovation vers la transition énergétique ;
- Favoriser les modes de desserte soutenables ;
- Encourage les mesures en faveur de la réduction des émissions des navires ;
- Prendre en compte les interfaces ville-port ;
- La place portuaire dans son action au quotidien en faveur du développement du port.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**6 LES TRAVAUX D'EXTENSION DE LA ZONE EXECUTES PAR CHEC**

- (Nous avons fait quotation des termes ainsi que figure dans le contrat signé avec China Harbour Engineering Company Ltd. (CHEC) pour la construction de l'extention de la Zone Est)

Le volume de manutention de marchandises (importations, exportations, transit) au Port Autonome de Conakry s'est accru pendant les quinze dernières années de 4,0 millions de tonnes à 8 millions de tonnes. Ce qui correspond à un accroissement annuel d'environ 3,55%. Suite à l'accroissement accru du volume de manutention, les installations portuaires pour des marchandises diverses atteignent les limites de leurs capacités et nécessitent donc une extension.

En octobre 2011, le Port Autonome de Conakry (PAC) a chargé INROS LACKNER AG de la planification de l'Extension de la zone Est du port pour satisfaire à l'accroissement volume de marchandises. En 2016, Un rapport d'analyse a été préparé sur le Projet de la société China Harbour Engineering Company Ltd.(CHEC) par INROS LACKNER AG.

Le contrat de construction de l'extention a été signé avec la société China Harbour Engineering Company Ltd. (CHEC) en 2016 pour :

- La construction de la zone est du Port,
- La construction d'un parking poids lourds de 600 véhicules,
- La construction d'une pénétrante.

Il a été prévu dans le contrat que le projet doit être achevé en 4 ans en 3 étapes. Mais la construction est toujours pendante car les négociations de crédit sont toujours en cours. Pour qu'un service de qualité dans les standards internationaux puisse être fourni au sein du Port, la première étape de l'extension doit être achevé dans les plus bref délais.

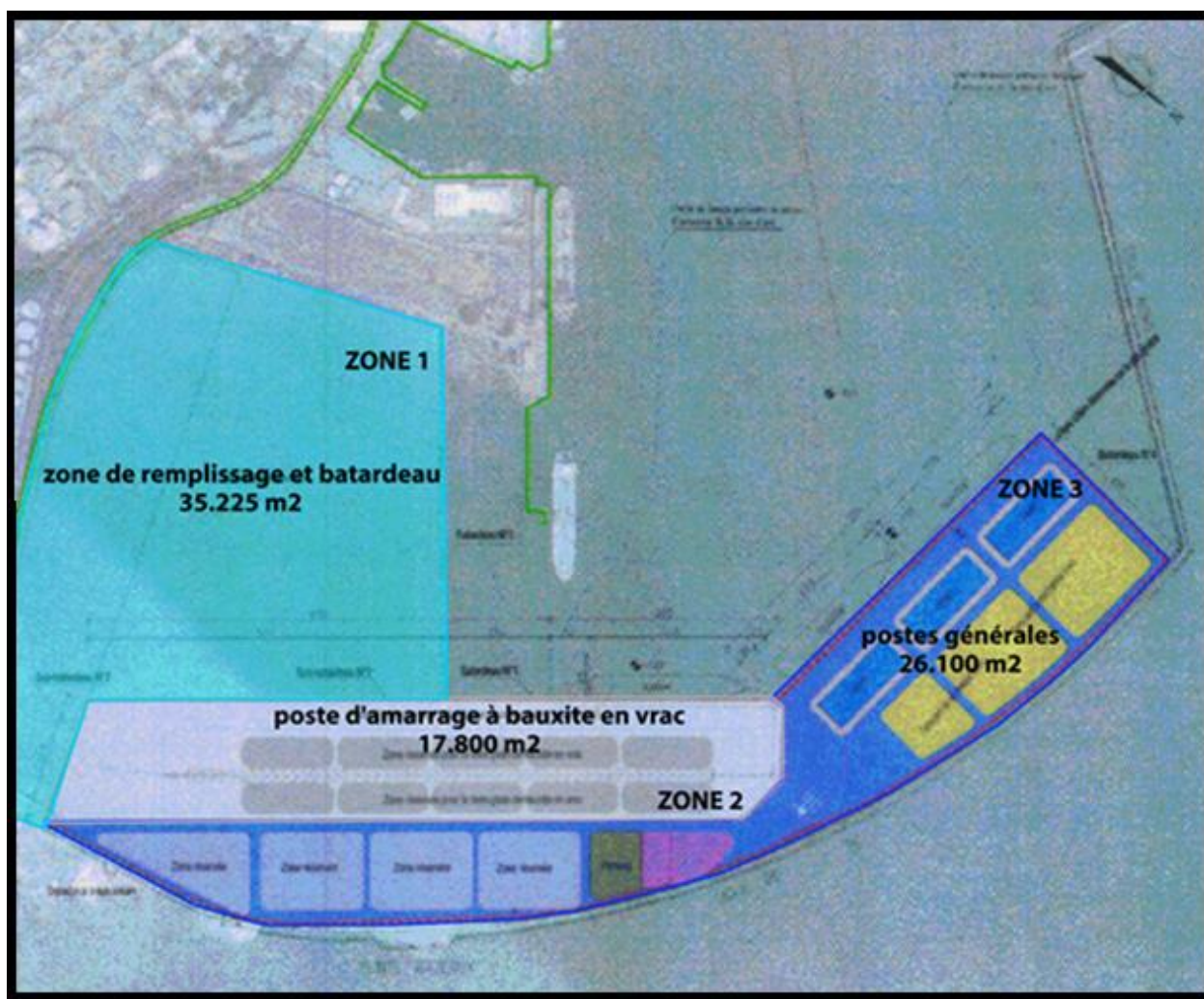
Suite à l'achèvement des travaux de construction, la zone Est sera délivré à ALBAYRAK pour être exploité pendant la durée de la Concession.

6.1 L'AMENAGEMENT GENERAL

Selon le Projet soumis dans le contrat de construction et la planification générale du Port de Conakry fait par China Harbour Engineering Company Ltd. (CHEC) ;

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Image 1 : Projet de la société CHEC relative à l'extention de la Zone Est.



- Les travaux d'extension de démarrage de la zone de l'Est se trouvent à l'est du quai pétrolier, la distance sécuritaire entre le front du quai et le bord structurel extérieur est de 150 m.
- Le Projet comprend la construction de 3 postes (**Zone 2- Zone 3 ainsi figure sur l'image-1 ci-dessous**) d'amarrage de 50.000 tonnes pour les travaux d'amarrage d'extension de la zone d'est, la longueur totale est de 846m. Parmi ces trois postes, il y a un poste à bauxite en vrac (**un quai sans aucun équipement associé**) et deux postes universels.
- La longueur du quai à bauxite est de 320m, La longueur du quai universel est de 526m. La cote du fond du quai est planifié pour -13,8m mais le dragage n'a pas été prévu dans ce contrat.
- La société CHEC a planifié d'utiliser les matériaux de dragage du bassin portuaire et du chenal (qu'elle n'effectue pas) pour former la ZONE 1, zone de remplissage hydraulique et son batardeau dans les environs de l'extension des postes d'amarrage à la zone de l'Est. Le batardeau qui sera construit aura 524m de longueur, la zone de remplissage hydrolique des matériaux de dragage sera de 357.000 m2.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

- Dans cette **Zone 1** de 357.000 m², seulement le remplissage hydraulique sera exécuté par la société CHEC alors que le Nivellement, Le traitement de la fondation, le revêtement, le cablage, le drainage et les autres travaux auxiliaires ne seront pas réalisés, car ces travaux sont exclus du contrat CHEC.

Rappel : **Les travaux de dragages de la zone est ne sont pas compris dans le contrat de China Harbour Engineering Company Ltd. (Chec) les travaux de dragage du bassin portuaire et du chenal seront réalisés par Albayrak.**

6.1.1 LONGEUR DES POSTES D'ANCRAGE

Selon l'emplacement de la ligne côtière déterminée par le plan général, il y aura 3 postes d'amarrage pour l'extension de Zone Est.

2 postes universels de 50.000 tonnes et une poste à marchandise en vrac de 50.000 tonnes. La poste à marchandise en vrac se situe dans la partie est du quai, les postes universels se situent au nord. La longueur des postes:

- La longueur de poste d'amarrage à marchandise en vrac de 5000 tonnes:
 $L=56+223+41=320\text{m}$
- La longueur des deux postes généraux : $L=30+223+25+223+25=526\text{m}$
- La longueur totale des trois postes : 846m
- La **Zone 1** n'a qu'un batardeau, **et n'a pas de Poste ni de quais.**

6.1.2 L'ALTITUDE DE LA SURFACE DU PORT

Le site du projet se trouve à l'intérieur du bassin portuaire couvert par le brise-lame, il est bien à l'abri, la pleine mer de vive-eau est de 3,6 m, en tenant compte de la hauteur de pilote de 1m-1,5 m, l'altitude de la surface du port peut être déterminée à 4,6 m-5,1 m. En prenant en considération la coordination avec l'altitude du port actuel, on choisit une altitude identique que l'ancien qui est de +5, 0 m.

6.1.3 LA PROFONDEUR DU FRONT DU PORT

La profondeur de l'eau devant le quai doit tenir en compte le tirant d'eau des navires, la profondeur de pilote sous la quille, la descente des navires, la profondeur de pilote des houles, la profondeur de pilote inclinée des navires chargés, le tirant d'eau à l'arrière du navire en raison de la charge inégale, la profondeur de vase etc., c'est pourquoi la profondeur de pilote du projet est déterminée à 1,6 m.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Le tirant d'eau des navires à marchandises en vrac de 50 000 DWT est de $T=12,8$ m, la profondeur d'eau devant le port est conçue à 14,4 m, l'altitude du fond au front du port est calculée avec la valeur de la basse mer de vive-eau de 0,6 m. L'altitude de la conception du front du port est de -13,8 m.

6.1.4 LARGEUR DE L'EAU D'ANCRAGE DEVANT LE PORT

La largeur de l'eau d'ancrage devant le port est de deux fois la largeur de la conception du navire, on détermine la valeur à 65 m.

6.1.5 DIMENSION A L'EAU DE RETOUR

La condition de couverture du projet est assez bonne, le cercle d'évitage se trouve droit devant le port, le diamètre de cercle d'évitage des navires doit être 1,5 fois que la longueur de navire de 50 000 tonnes.

6.1.6 DIMENSION PRINCIPALE DE LA ZONE TERRESTRE

La zone terrestre du projet se trouve derrière le port et s'étend jusqu'au brise-lame, sa profondeur est d'environ 195 à 300 m. La longueur de la zone terrestre est de 1500 m, la superficie est de 416 000 m².

6.1.7 CHENAL, BASSIN PORTUAIRE

N'EST PAS COMPRIS DANS LE CONTRAT DE CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LTD.(CHEC), Ces travaux seront réalisés par Albayrak.

6.1.8 POSTE DE MOUILLAGE

N'EST PAS COMPRIS DANS LE CONTRAT DE CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LTD.(CHEC), Ces travaux seront réalisés par Albayrak.

6.1.9 NAVIRES ET VEHICULES AU PORT

N'EST PAS COMPRIS DANS LE CONTRAT DE CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LTD.(CHEC), Ces travaux seront réalisés par Albayrak.

6.2 PLANIFICATION GENERALE

Les travaux d'Extension de la zone d'est consistent à la construction de 3 postes.

Parmi ces 3 postes, il y a deux postes universels de 50.000 tonnes, une poste a bauxite en vrac (un quai sans équipement). **(Zone 2- Zone 3 ainsi figure sur l'image-1 ci-dessus)**

La surface de la zone terrestre est de 416.000 m², la distance sécuritaire entre le front du quai à marchandise en vrac et le bord structurel extérieur est de 150 m. La conception comprend la structure hydraulique du quai la formation du quai, la zone d'eau, la zone terrestre derrière, les batardeaux, les sous-batardeaux, l'aire de stockage pour les postes universels.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Mais concernant la poste à bauxite, le traitement de la fondation pour la poste à bauxite en vrac, le pavement de l'aire de stockage et ses structures supérieures, le réseau associé, les équipements associés, les travaux de transport et les travaux auxiliaires **ne sont pas inclus dans le projet de la société CHEC.** Ces travaux devront être réalisés par Albayrak.

(1) Postes générales

La longueur de ligne côtière du quai avec les postes générales est de 526m. La profondeur minimale est de 195m, la profondeur maximale est de 310m. En même temps, les aires de stockages des postes générales et la zone réservée pour les magasins sont mis le long du digue derrière l'aire de stockage des postes à bauxite en vrac. La surface totale de la zone terrestre des postes universels est de 247.000m².

L'aire de stockage en plein air et les magasins sont mis dans la zone terrestre. Pour faciliter le stockage des marchandises, la zone de l'aire de stockage se situe derrière la ligne côtière et l'aire de stockage de poste à bauxite. Avec l'augmentation des marchandises, les magasins sont construits en deux phases. Les premiers magasins (3 magasins, surface totale 19000 m²) se situent derrière le quai.

La zone pour les bâtiments associés se situe près de la porte du port. Il y a le bâtiment administratif, le bâtiment des ouvriers, l'atelier d'entretien, l'entrepôt des matériaux, la chambre de génération, la chambre de transformateur, la station d'ajustement d'eau, la station de traitement d'eau dans la zone associée.

Le parking provisoire est construit en dehors de la porte du port, le pont –bascule se trouve à la porte.

(2) Postes d'amarrage à bauxite en vrac

La ligne côtière de la poste à bauxite est de 320m. La surface de la zone terrestre est d'environ 169.000m². Les aires de stockage se situent derrière les postes. La société considère ajouter la ligne de déchargement pour le train, la ligne de train va appliquer la disposition d'ouverture de bas et d'aller retour.

Ce ci ne concerne que la construction du quai, la formation de la zone terrestre et le traitement de la fondation pour les postes d'amarrage à bauxite en vrac.

Le revêtement de l'aire de stockage, la structure supérieure, le réseau associé, les équipements associés et les travaux de transport **ne sont pas inclus dans le projet.**

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

(3) Disposition de la zone d'eau

La ligne côtière des trois postes est de 846m, le fond de la zone d'eau devant le quai sera de -13.8m en profondeur et de 65m en largeur. Le cercle de tournage se situe devant les postes. Le fond du bassin portuaire est de -13.0m. Le bassin portuaire est relié avec les voies de navigation extérieures par les voies de navigation intérieure.

6.2.1 Zone de Remplissage Hydraulique et Batardeau

La société CHEC a planifié d'utiliser les matériaux de dragage du bassin portuaire et du chenal (qu'elle n'effectue pas) pour former la ZONE 1 ainsi que figure sur l'image-1 ci-dessus. Cette zone est formée par un remplissage hydraulique et juste un batardeau sera construit. (Pas de quais). Le batardeau qui sera construit aura 524m de longueur, la zone de remplissage hydrolique des matériaux de dragage sera de 357.000 m².

Dans cette Zone 1 de 357.000 m², seulement le remplissage hydraulique sera exécuté par la société CHEC alors que le Nivellement, Le traitement de la fondation, le revêtement de la surface, le câblage, le drainage et les autres travaux auxiliaires ne seront pas réalisés. Ces travaux sont exclus du contrat CHEC et doivent être exécutés donc par ALBAYRAK.

6.2.2 LA FORMATION DE LA ZONE TERRESTRE ET LA ZONE DE TRAITEMENT DE FONDATION

Dans le projet d'Extension, la surface totale est de 41.6 hectares est formée des postes générales et de la poste à bauxite en vrac. La société utilise le sol dragué de cette zone 2 et 3 pour former une zone de remplissage dans la zone 1, en effet dans le but de se débarrasser des dragues et de la boue. Le remplissage planifié la formation de la zone terrestre Zone 1. **Les travaux de fondation après la formation ne sont pas compris dans le projet.**

6.2.3 LA STRUCTURE DE L'AIRE DE STOCKAGE

La poste à bauxite, le traitement de la fondation pour la poste à bauxite en vrac, le pavement de l'aire de stockage et ses structures supérieures, le réseau associé, les équipements associés, les travaux de transport et les travaux auxiliaires **ne sont pas inclus dans le projet de la société CHEC. Ces travaux devront être réalisés par Albayrak.**

(1) La Couche d'Enrobage de la surface

« La route d'aire de stockage de la zone des postes d'amarrage généraux applique la structure de Bloc de verrouillage de haute résistance capacité en béton à l'épaisseur de 80mm, utilisant la couche de nivellement à l'épaisseur de 30mm de sable brut et moyen, la couche de base à l'épaisseur de 400mm de Macadam de ciment stabilisée, à l'épaisseur de 400mm des Cailloux

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

granulométriques (la zone de la route existante 150mm, et des sols de graviers de 150 mm d'épais de graviers.) »

(2) La couche d'enrobage de l'aire de stockage

« La zone terrestre derrière la zone des postes d'amarrage généraux se compose de l'aire de stockage en vrac et en cargo, de l'entrepôt, de la route de la zone et de la zone des travaux auxiliaires.

La zone de l'aire de stockage en vrac et en cargo et la zone de l'entrepôt s'applique la structure de Bloc de verrouillage de haute résistance capacité en béton à l'épaisseur de 80mm, posant en bas la couche de nivellement à l'épaisseur de 30mm de sable brut et moyen, la couche de base à l'épaisseur de 500mm de Macadam de ciment stabilisée, à l'épaisseur de 500mm des Cailloux granulométriques. La zone des travaux auxiliaires s'applique la structure de Bloc de verrouillage de haute résistance capacité en béton à l'épaisseur de 80mm, posant en bas la couche de nivellement à l'épaisseur de 30mm de sable brut et moyen, la couche de base à l'épaisseur de 300mm de Macadam de ciment stabilisée, à l'épaisseur de 400mm des Cailloux granulométriques.

La zone de réservation des magasins **ne considère pas la structure supérieure de la route.** »

6.2.4 L'ALIMENTATION ELECTRIQUE ET L'ECLAIRAGE

Dans ce projet, il est prévu de construire une poste de transformation dans la zone des bâtiments auxiliaires du poste d'amarrage universel, deux sources d'alimentation d'arrivée 33 kV, amenée depuis le réseau électrique à proximité. L'entrepreneur réserve les tuyaux de câbles jusqu'au niveau de brise-lames. La Société d'électricité s'occupe de poser les câbles d'entrée extérieure à la poste de transformation, **l'entrepreneur ne se charge pas des frais pour les travaux d'accès.**

La tension d'alimentation pour les portiques est de 10KV. A part les portiques, la charge est BT et la tension d'alimentation est triphasée en courant alternatif 33 kV, la tension de distribution est triphasée à quatre fils en courant alternatif 380/220 V et triphasée à trois fils en courant alternatif 10kv, la fréquence de source d'alimentation 50 Hz.

Une sous-station est installée dans la zone des bâtiments auxiliaires du poste d'amarrage universel, pour alimenter les installations concernant le poste d'amarrage universel, le terrain de stock, le dépôt et la zone des bâtiments auxiliaires. Dans la sous-station, il faut installer le groupe électrogène, pour fournir une source d'alimentation de secours aux charges importantes. Dans ce projet, la société CHEC prend principalement la pose enterrée pour les tuyaux, la pose de ligne partielle adopte le caniveau de câble, la poste de ligne doit considérer certaine réserve.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Le poste d'amarrage universel, les équipements électriques principaux sont les installations d'alimentation en eau et de traitement des eaux usées, l'éclairage extérieur, l'électricité pour la réparation et le bâtiment, etc., la charge en niveau II, la charge de calcul 3190 kVa. La cellule HT 33 kV et 10kV de la sous-station adapte l'interrupteur débouchable blindé métallique, l'interrupteur d'arrivée et d'artère adapte le disjoncteur vide. 2 transformateurs d'huile 33/10.5kV d'une capacité 5000 kVa. 2 transformateurs secs 10/0.4 kV d'une capacité 800 kVa. La capacité de groupe électrogène diesel 800 kW. La cellule BT adapte le type de tiroir. Dans le terrain de stock du poste d'amarrage universel, installer la lampe de haut poteau 30m, l'éclairage 15lx. La route adopte le lampadaire 10 m, l'éclairage 10lx, l'éclairage 30 lx, la lampe de haut poteau 30 m.

6.2.5 LA DISTRIBUTION DES EAUX, DRAINAGE ET PROTECTION CONTRE INCENDIE

(1) Alimentation d'eau,

Les sources d'eau du projet proviennent du réseau d'alimentation en eau municipal aux alentours des routes de connexion des postes générales, la qualité d'eau doit satisfaire ((Spécification sur l'eau de vie)). L'entrepreneur réserve le point de connexion du réseau au font de la digue. Le Maître d'œuvre est en charge pour connecter la source d'eau au point de connexion et traiter les permis associés. La société a prévu 3 réseaux d'alimentation en eau.

Le premier réseau est un réseau indirect, il fournit l'eau pour les navires, pour la construction, pour la protection d'environnement et l'utilisation non anticipée. La source d'eau est fournie par le réseau d'alimentation en eau municipale, la station de réglage d'eau augmente la pression d'eau.

Le deuxième réseau est un réseau circulaire, il fournit l'eau pour la protection contre incendie (l'eau d'incendie à l'extérieur). La source d'eau est fournie par le réseau d'alimentation en eau municipal, la station de réglage d'eau augmente la pression d'eau.

Le troisième réseau est un réseau circulaire, il fournit l'eau pour la protection contre incendie (l'eau d'incendie à l'intérieur). La source d'eau est fournie par le réseau d'alimentation en eau municipale, la station de réglage d'eau augmente la pression d'eau.

Ce projet se construit une station de réglage qui inclut un réservoir de 150 m³ pour l'eau de vie, deux réservoirs d'incendie de 600m³, une salle de pompe équipée avec des équipements associés. Le système de drainage est la diffuence de la pluie et de l'eau résiduaire.

(1) le système de drainage de la pluie

Le calcul de la résistance de la pluie est utilisé de formule de calcul local, la période de retour est de 2 ans, le coefficient de ruissellement est=0,6. La pluie collectée est drainée directement à la

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

mer par le système de réseau de tuyaux de la pluie. La bouche de la pluie, le puits d'inspection de la pluie et la fosse de la pluie est en béton armé.

(2)Le traitement de l'eau résiduaire :

L'eau résiduaire du bâtiment administratif, de l'atelier d'entretien et d'un autre bâtiment associé passe par le septique, le réservoir de tassement etc. Après les passages précédents, l'eau est traitée par la station de traitement de l'eau résiduaire via les tuyaux d'eau de gravité.

(3) La Protection contre l'incendie

La protection contre incendie de cette zone portuaire est basée sur les ressources existantes près de la zone portuaire. Ce projet ne nécessite pas de construire une nouvelle station contre incendie. Ce projet comprend deux postes universels de 50.000 tonnes, elles sont principalement utilisées pour stocker, décharger et charger les céréales, le ciment, l'acier et ses produits, équipement mécanique, et les autres marchandises variées. Les bâtiments principaux sont le bâtiment administratif, le bâtiment des ouvriers, l'atelier de réparation, le magasin, l'entrepôt des outillages et des matériaux, salle de pont-bascule. On considère le nombre d'incendie est 1. La quantité maximale d'eau utilisée par jour est calculée selon l'aire de stockage, la quantité maximale d'eau utilisée par heure est calculée selon les magasins, le degré de danger d'incendie est considéré comme le degré C, le niveau de résistance d'incendie du bâtiment est le niveau 2.

Ce projet a deux systèmes de protection contre l'incendie, le projet est basé sur le deuxième et le troisième système d'alimentation en eau. Les installations contre incendie sont la bouche d'incendie souterraine extérieure. Selon les spécifications sur la protection de l'incendie, les équipements demandés pour la protection, le type de sinistre et le niveau de danger, il faut installer les extincteurs à poudre et les extincteurs à CO2. La zone terrestre du projet et la station contre incendie sur l'eau sont basées sur la ressource actuelle du port, les pompiers et les bateaux contre incendie doivent arriver à la position de secours dans 5min et 20min.

6.2.6 LES TRAVAUX DE LIGNES DE COMMUNICATION

Dans ce projet, la communication se réalise par téléphone mobile sans fil et par le système de communication d'interphone sans fil, la communication entre le navire et la rive est basée sur le système de communication sans fil de haute fréquence (VHS). Avec le système VHS existant dans la zone portuaire, la mise à jour du système VHS existant n'a pas été considéré.

6.2.7 L'ALIMENTATION EN CARBURANT ET LA REPARATION

Dans ce projet, pour le moment, on profite de la station d'alimentation en carburant existant au port de Conakry. On ne construit pas des nouveaux équipements d'alimentation en carburant. Le maître d'ouvrage permet l'entrepreneur d'utiliser le quai et les équipements d'alimentation en

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

carburant dans le port. On installe l'atelier de réparation dans la zone des postes générales, l'atelier s'occupe de l'entretien et la réparation temporaire pour les voitures, des travaux et l'équipement de chargement.

6.2.8 LA VENTILATION, CLIMATISEUR, ET DEPOUSSIERAGE

Les bureaux, les stations de gestion et les toiles public doivent satisfaire a la demande de ventilation. Les bâtiments de fonction doivent être équipés des climatiseurs.

6.2.9 LA CONSTRUCTION D'IMMEUBLES SUPPLEMENTAIRES

Selon le besoin réel de vie et de production, il faut les bâtiments auxiliaires de production et de vie dans la zone portuaire qui comprennent le bâtiment administratif, l'atelier de réparation, le dépôt, le magasin des matériaux, le Cabinet de générateur et poste de transformation, le cabinet de contrôle pour le traitement d'eau résiduaire de ménage, etc. La superficie totale est de 25.758m². Dans ce projet, selon la fonction et la charge des bâtiments et ouvrages, il est prévu d'adopter la structure en béton, la structure en maçonnerie et la structure en acier, etc. Selon la situation au site, la fonction de bâtiment, le type de superstructure et la taille de charge, le bâtiment adopte la fondation filante, la fondation de radier en béton arme, etc. Le type de fondation peut être modifié selon le résultat de mesure.

TABLEAU-8 LISTE DES BATIMENTS AUX POSTES D'AMARRAGE GENERAUX

	Désignation	Quantité	Unité	Type de structure
1	Bâtiment administratif	2000	m ²	Structure de cadre en béton arme
2	Bâtiment des ouvriers	1000	_2 m	Structure de cadre en béton arme
3	L'atelier de réparation	900	m ²	Structure de cadre en béton arme
4	Magasin (3 magasins)	6336x3	m ²	Structure de cadre en béton arme
5	Entrepôt des outillages	540	m ²	Structure de cadre en béton arme
6	Salle de pont-bascule	15x2	m ²	Structure en acier
7	Salle de transformateur	600	m ²	Structure de cadre en béton arme
8	La station de réglage d'eau	270	m ²	Structure maçonnerie
9	Station de traitement de l'eau résiduaire	30	m ²	Structure maçonnerie
10	Réservoir contre incendie (2)	600*2	m ³	Structure de cadre en béton arme
11	Réservoir pour la vie	150	m ³	Structure de cadre en béton arme
12	Porte (2)	150	m	Structure en acier

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**6.2.10 LA ROUTE DE CONNEXION POUR LES POSTES GENERALES**

En élargissant et en modifiant les routes existantes sur la digue, une route de connexion de 7m est formée. La route de connexion commence au sud des postes universels à l'extrémité de la digue, elle se termine à la porte des nouvelles postes générales. La longueur de la route est d'environ 1200m, cette route peut relier les postes générales, la route du port et le parking.

La route d'accès de connexion de la zone des postes d'amarrage généraux pose les bords de la route, la ligne Centrale, les panneaux de crois et des extrémités, la protection de barre d'onde du tronçon dangereux côtier.

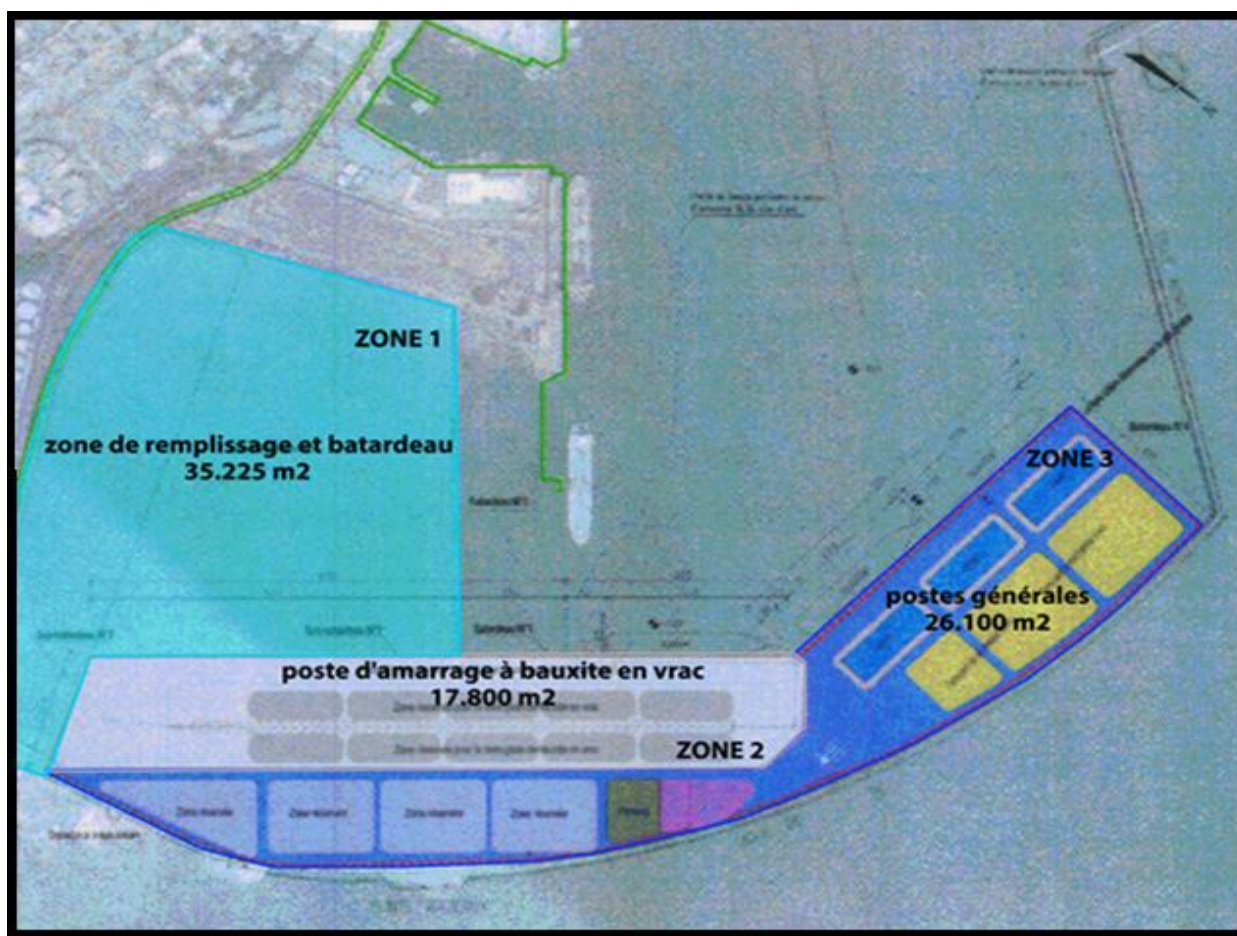
6.3 LES TRAVAUX QUI SONT EXCLUS DU CONTRAT DE LA SOCIETE CHEC

La société CHEC a planifié la construction de 3 postes dans la Zone Est.

Image 1 ci-dessous : Montre que le projet comprend la construction de deux postes universels de 50.000 tonnes (Zone 3), et une poste à Bauxite en vrac (Zone 2) donc au total une construction d'une superficie de 416.000 m².

La Zone-1 sera formée en utilisant les matériaux de dragage du bassin portuaire et du chenal (que CHEC ne réalise pas). Cette Zone 1 de remplissage hydraulique et son batardeau qui sera construit sera de 524m de longueur et aura une superficie de 357.000 m² mais sera totalement inutilisable et des grands travaux de construction seront nécessaires pour le remettre en forme.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Image 1 : Projet de la société CHEC relative à l'Extension de la Zone Est.**TABLEAU-9**

	Nom de Terminal	Longueur des quais	Superficie terrestre
Zone 1	Zone de remplissage hydraulique	524 m	35,7 hectares
Zone 2	Poste a Bauxite	320m	16,9 hectares
Zone 3	Deux Postes universels	526 m	24,7 hectares

Les travaux d'Extension de la Zone Est qui ont été exclus du contrat CHEC mais qui devront être complétés par ALBAYRAK figurent ci-dessous.

6.3.1 Les Travaux Qui Doivent Etre Executes Par Albayrak Pour Completer le Projet CHEC POUR LA ZONE 1

Les travaux de Nivellement, le traitement de la fondation, le revêtement, le cablage, le drainage et les autres travaux auxiliaires ne seront pas réalisés, car ces travaux sont exclus du contrat CHEC. **Il sera admis dans nos calculs de travaux que la société CHEC délivre une zone de remplissage hydraulique et son batardeau ayant les qualités et les normes nécessaires pour construire la surface d'un Port. Les couts de remblayage ne sont pas inclus dans notre projet. Une fois que remplissage hydraulique et son batardeau seront construits et délivrés, des études seront menés pour déterminer la qualité des ces travaux. Les couts de réparation de ces travaux et de mise en forme ne peuvent être calculés et inclus dans le projet à ce jour. **A ce stade de finition du chantier, la surface n'est pas utilisable.****

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

TABLEAU-10 VOICI LE TABLEAU DES TRAVAUX A EFFECTUER.

1	Travaux de dragage	Unité	Quantité
1.1	Dragage dans le bassin et devant les postes à quai	0	0
a)	Dragage jusqu'à -14 m (Z.P. = 0,0 m)	m³	469.000
1.2	Dragage de la fosse pour lit de fondation du futur mur de quai	0	0
a)	Dragage jusqu'à -15,5 m (Z.P. = 0,0 m)	m³	60.000
b)	Dragage jusqu'à -17,5 m (Z.P. = 0,0 m)	m³	50.000
2	Remblayage et empierrement	Unité	Quantité
2.1	Gravier mixte de 8 à 63 mm pour le lit de fondation	m³	30.741
2.2	Gros gravier de 32 à 63 mm pour le lit de fondation	m³	4.891
2.3	Pierres concassées de 5 à 150 kg pour le lit de fondation	m³	20.960
2.4	Pierres concassées de 300 à 500 kg comme protection contre l'affouillement devant le mur de quai	m²	20.960
2.5	Sacs remplis de béton devant le mur de quai	ml	489
2.6	Empierrement derrière le mur de quai	m³	62.000
2.7	Gravier filtrant derrière le mur de quai	m³	10.480
2.8	Nappe filtrante derrière le mur de quai	m²	15.371
2.9	Remblai de sable	0	0
a)	entre le terrain dragué et - 3,0 m Z.P. par épandage	m³	87.333
b)	au-dessus de - 3,0 m Z.P. et+ 3,0 m Z.P. par remblayage hydraulique	m³	CHEC
c)	au-dessus de+ 3,0 m Z.P. par remblayage hydraulique, y compris compactage	m³	628.800
2.10	Vibrocompactage dans la zone des murs de quai	m²	20.960
3	Murs de quai principaux en blocs de béton	Unité	Quantité
3.1	Fabrication des blocs en béton	m³	87.333
3.2	Pose des blocs		
a)	clus de 70 jusqu'à 80 t	pc	530
b)	clus de 90 jusqu'à 100 t	pc	3.148
3.3	Béton pour les éléments en béton préfabriqués	m³	699
3.4	Béton coulé sur place	m³	1.747
3.5	Béton pour le couronnement	m³	7.685
3.6	Armature pour béton armé de couronnement	t	1.258
4	Paroi en pieux sécants	Unité	Quantité
4.1	Remblai et plate-forme temporaire	fft.	1
4.2	Béton pour les pieux primaires	m³	850
4.3	Béton pour les pieux secondaires	m³	558
4.4	Armature pour les pieux secondaires	t	105
4.5	Travaux de forage pour les pieux primaires	pc	18
4.6	Travaux de forage pour les pieux secondaires	pc	17
4.7	Matériaux et travaux de forage pour les tirants d'ancrage	fft.	1
4.8	Béton du couronnement de parois en pieux sécants	m³	350
4.9	Armature du couronnement de parois en pieux sécants	t	105
5	Équipement des murs de quai	Unité	Quantité
5.1	Echelle	pc	25
5.2	Croix d'amarrage	pc	24
5.3	Bollard	pc	24
5.4	Défense cylindrique 1.800/900	pc	38
5.5	Orifice de décharge des eaux pluviales	pc	6
6	Distribution et drainage des eaux	m²	357.000
7	Fixation de la surface	m²	303.450
8	Entrepôts et bâtiments portuaires	m²	15.000
9	Réseau et installations électriques	m²	357.000

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**6.3.2 Les Travaux Qui Doivent Etre Executes par Albayrak Pour Completer le Projet CHEC POUR LA ZONE 2**

Ainsi vu sur l'image-1, la Zone 2 est la poste à bauxite en vrac. Le traitement de la fondation pour la poste à bauxite en vrac, le pavement de l'aire de stockage et ses structures supérieures, le réseau associé, les équipements associés, les travaux de transport et les travaux auxiliaires **ne sont pas inclus dans le projet de la société CHEC, a ce stade de finition du chantier, la surface n'est pas utilisable.**

TABLEAU-11 Ces travaux devront etre réalisés par Albayrak. Voici le tableau des travaux à effectuer.

1	Travaux de dragage	Unité	Quantité
1.1	Dragage dans le bassin et devant les postes à quai		
a)	Dragage jusqu'à -14 m (Z.P. = 0,0 m)	m ³	1.400.000
b)	Dragage de la fosse pour lit de fondation du futur mur de quai		
1.2	Dragage jusqu'à -15,5 m (Z.P. = 0,0 m)		
1.3	Dragage jusqu' -17,5 m (Z.P. = 0,0 m)		
2	Équipement des murs de quai	Unité	Quantité
2.1	Echelle	pc	25
2.2	Croix d'amarrage	pc	30
2.3	Bollard	pc	30
2.4	Défense cylindrique 1.800/900	pc	38
2.5	Orifice de décharge des eaux pluviales	pc	6
3	Distribution et drainage des eaux	m²	168.450
4	Fixation de la surface	m²	143.183
5	Entrepôts et bâtiments portuaires	m²	21.280
6	Réseau et installations électriques	m²	168.450

6.3.3 Les Travaux Qui Seront Executes par Albayrak Pour Completer le Projet CHEC POUR LA ZONE 3

Le Projet CHEC comprend la construction de deux postes universels de 50.000 tonnes (Zone 3). Le projet comprend : La Construction des quais (526 metre), le remplissage terrestre (247.000 m2), les zone de stockage et le revetement (62.642 m2), le revêtement des voies et parkings (115.705 m2), La Construction des entrepots (17.280 m2), la construction des immeubles (Tableau) , la Distribution et le drainage des eaux, la Fourniture d'Electricité, le Contrôle et Système informaique, la Climatisation , Les Installations de Ventilation Mécanique, Dépouss etc.

Les Equipements de quais, les revêtements des surfaces de la zone de reserve de stockage, les lignes d'électricité, les immeubles supplémentaires du port, tout le dragage devant les quais et du bassin ne sont pas inclus dans le projet CHEC. Tous ces travaux devront etre réalisés par Albayrak.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

TABLEAU-12 Voici le tableau des travaux à effectuer.

1	Travaux de dragage	Unité	Quantité
1.1	Dragage dans le bassin et devant les postes à quai		
a)	Dragage jusqu'à-14 m (Z.P. = 0,0 m)	m ³	2.940.000
1.2	Enlèvement des obstacles rencontrés sous l'eau		
1.3	Enlèvement d'une épave		
2	Equipement des murs de quai	Unité	Quantité
2.1	Echelle	pc	28
2.2	Croix d'amarrage	pc	28
2.3	Bollard	pc	28
2.4	Défense cylindrique 1.800/900	pc	43
2.5	Orifice de décharge des eaux pluviales	pc	10
3	Distribution et drainage des eaux	m ²	46.941
4	Fixation de la surface	m ²	37.553
5	Entrepôts et bâtiments portuaires	m ²	14.000
6	Réseau et installations électriques	m ²	46.941

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**7 PROJET DE LA MODERNISATION ET DE LA REHABILITATION DU PORT**

Ainsi mentionnée, la gestion du Port selon le modèle de fonctionnement de l'administration existante est aujourd'hui largement reconnue comme inefficace. Le manque de contrôle rigoureux des coûts, une main d'œuvre nombreuse pour une productivité faible, des déficits pris en charge par les fonds publics et de l'absence de sanction à la mauvaise gestion devant la capacité qui n'est pas exploitée sont les raisons de la nécessité d'un changement.

L'infrastructure du Port est totalement insuffisante, le Port est difficilement accessible par les gros navires en raison de la faiblesse du tirant d'eau du chenal et par voie terrestre du fait de l'embouteillage quasi permanent et des stationnements anarchiques des véhicules, l'accès des poids lourds étant lamentables.

Il convient, en conséquence, de prendre des mesures adéquates pour la remise en ordre du domaine portuaire, la réhabilitation, la modernisation et l'extension des installations portuaires en vue de repositionner le Port dans le peloton de tête des ports de la sous-région. L'Etat a le projet d'Extension du Port vers la Zone Est. Pour augmenter la capacité, une modernisation s'avère urgente. Suite à la Concession, les travaux de modernisation seront définies et seront mis en œuvre selon un plan d'urgence qui sera définie.

La liste des travaux à effectuer sera énumérée dans la suite du plan.

7.1 LE DRAGAGE DU FOND MARIN

Dans le but d'aboutir à une profondeur suffisante dans le bassin du port et les chenaux d'accès, Des dragues doivent effectuer un travail permanent pour maintenir la profondeur des devant l'apport de sédiments dû aux courants.

La profondeur, l'ampleur d'un chenal et de son approche sont conçus et construits selon les critères suivants:

- Grandeur des navires qui arrivent au port,
- Densité du trafic maritime,
- Manoeuvrabilité et à la vitesse des navires,
- Rapport de profondeur de l'eau du retrait d'eau du navire,
- Niveau de l'eau et de la marée,
- Hauteur de la vague,
- Positions de synchronisation et de manœuvre des remorqueurs,
- Distance d'arrêt du bateau,

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

L'augmentation de la capacité du port au fil du temps, la marée et l'écoulement des eaux fluviales charrie des sédiments qui se déposent à des rythmes variables pour se traduire par un accès inefficace aux zones d'accostage.

Le port de Conakry se trouve à 009°31' de latitude et 013°42' de longitude ouest sur l'île Tombo relié par une digue à la presqu'île Camayenne et la terre ferme.

Le port est accessible actuellement du sud par le chenal d'accès d'environ 5.000m de long et de 150m de large. Dans le chenal et le bassin portuaire, des sédiments se déposent régulièrement qui nécessitent un dragage à des intervalles d'environ 3-4 ans.

En 2007, 2010 et 2015, et en 2017, la Société Dredging International Services (Cyprus), Belgique a effectué les travaux de dragage.

TABLEAU-13 Ces travaux ont abouti aux chiffres figurant dans ce tableau-13.

Zone	Avant dragage	Profondeur réalisé
Chenal d'accès	entre -9.0m et -6.1m ZP	-10.0m ZP
Bassin Portuaire	entre -9.0m et -7.4m ZP	-10.0m ZP
Quai Friquia (PQ 00-01)	entre -8.4m et -8.1m ZP	-10.0m ZP
Quai à Long Cours (PQ 02)	entre -8.3m et -7.4m ZP	-8.5m ZP

Un dragage d'entretien doit être effectué tout au long de la durée de la concession qui consiste au maintien du tirant d'eau, des passes navigables des canaux, le chenal et le bassin du port pour garantir la libre navigation. Il a été programmé que le chenal d'accès du Port et le bassin Portuaire soient dragués à -13m et que les navires de 50.000-60.000 Dwt puissent être accueillis au sein du Port.

Pour ceci les travaux de dragage de 7.000.000 m³ seront réalisés dans le chenal et le bassin du port.

7.2 LA RÉPARATIONS ET LA RÉNOVATION DES BOUÉES ET DES BITTES D'AMARRAGE

Les bouées et les bittes d'amarrage sont très importantes afin de fournir la sécurité des navires et d'éviter les dommages du corps du navire. Les bouées et les bittes d'amarrage seront vérifiés et réparés ou remplacés un à un selon leur condition.

Suite à la concession, ces équipements seront vérifiées et mis en marche.

Lorsque les travaux d'extension de la zone est seront complétés les équipements adéquats seront importés et installés.

**PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION
DANS LE TABLEAU 14 – NOUS POUVONS VOIR LES EQUIPEMENTS QUI SERONT
IMPORTES ET INSTALLEES**

Equipment des murs de quai		Unité	Rehabilitation du Port conventionnel	Projet d'extension de la zone Est		
				1.étape	2. étape	3. étape
1	Echelle	Pc	24	25	25	28
2	Croix d'amarrage	Pc	25	24	30	28
3	Bollard	Pc	25	24	30	28
4	Défense Cylindrique	Pc	29	38	38	43
5	Orifice de décharge des eaux pluviales	Pc	0	6	6	10

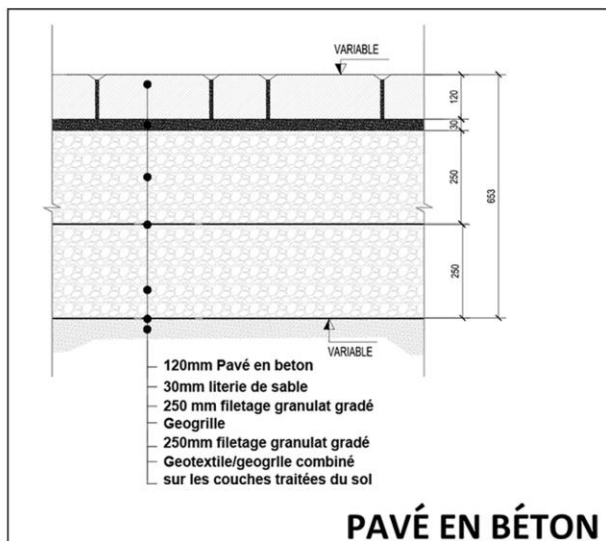
Image2 : Modeles Des Bollards & Defenses Cylindriques



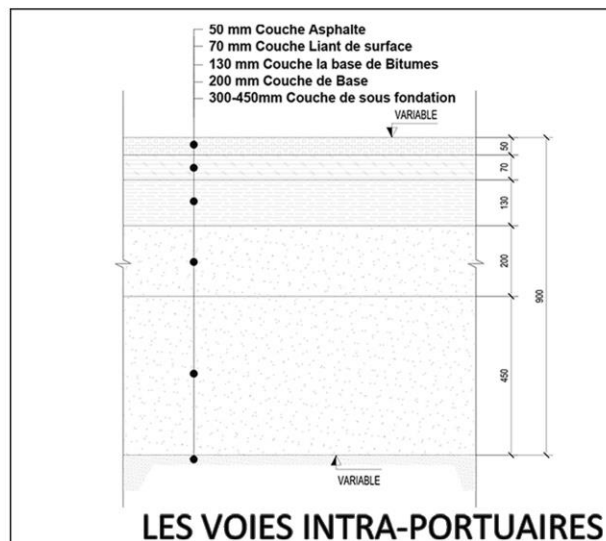
7.3 LE RENOUVELLEMENT DES REVÊTEMENTS DE SURFACE

Pour assurer une manutention sûre, fluide et rapide des marchandises, la couverture de la surface des quais, des zones de stockage et des routes doit être robuste et lisse. Les surfaces portuaires existantes seront examinées, dans ce cadre, et les revêtements de surface seront renouvelés. Le type et l'épaisseur des revêtements seront choisis en fonction des conditions du sol, du type de manutention, de la forme du réservoir et de l'équipement de manutention.

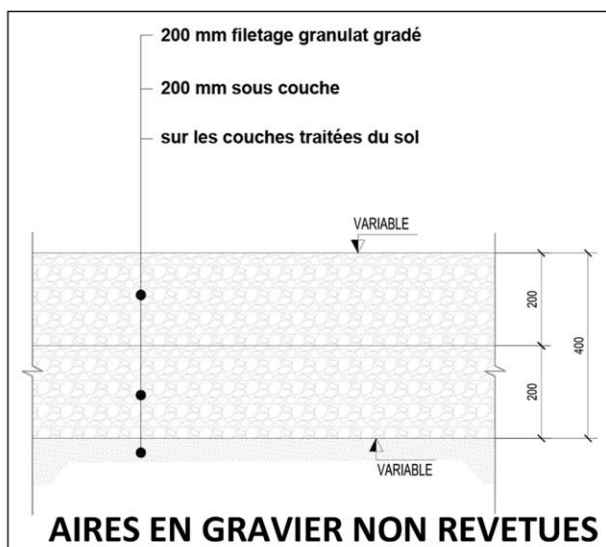
LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION



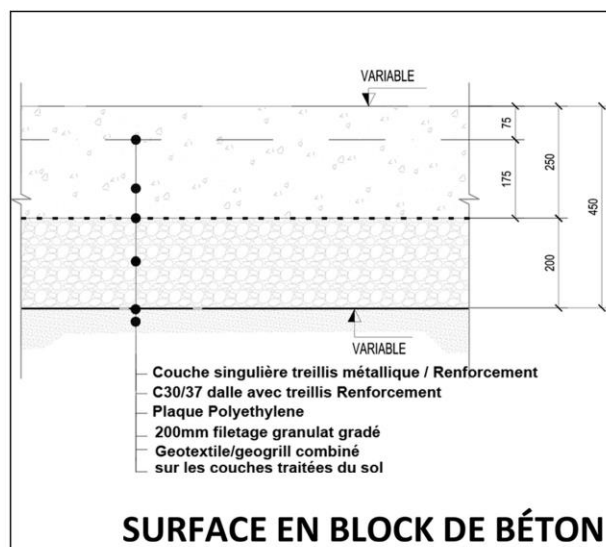
PAVÉ EN BÉTON



LES VOIES INTRA-PORTUAIRES



AIRES EN GRAVIER NON REVETUES



SURFACE EN BLOCK DE BÉTON



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**7.4 LA RÉNOVATION DES STRUCTURES PORTUAIRES****- Rénovation des structures portuaires:**

Les structures nécessaires à l'activité du Port seront renouvelées en fonction de leur importance. Ces constructions peuvent être;

- i. Les Ateliers de maintenance (5.000 m²)
- ii. (Le chargement du chargement sera planifié en fonction du type, du nombre et du type d'entretien et de réparations à effectuer.)
- iii. Bâtiment administratif
- iv. Entrépôts (12.000 m²)
- v. L'entrée de terminaux et les autres portes d'entrée
- vi. Bâtiments pour les ouvriers (600 m²)
- vii. Local vestiaire, Wc et douches pour ouvriers (400 m²)

Les portes d'accès des terminaux et les installations d'entrée seront construites dans les normes internationales pour contrôler la sortie et l'entrée du port, recevoir les documents d'entrée-sortie, mesurer les poids des marchandises et véhicules et pour pouvoir effectuer les vérifications de sécurité. Les portes des terminaux et les installations d'entrée seront définies dans la norme internationale afin de contrôler la sortie et l'entrée du port, de recevoir les documents d'entrée-sortie, de mesurer les poids de la cargaison et d'effectuer des vérifications de sécurité.

7.5 LE PORT DE PÊCHE

Le nombre de navires à accueillir sera amarré en fonction du type d'accostage, de la longueur du quai requis pour l'accostage. Une luge conventionnelle et un équipement de levage simple seront installés pour l'entretien du bateau de pêche.

Les installations nécessaires (installation de fabrication de glace, entrepôt frigorifique, installations de lavage et de séparation, pesage, etc.) seront installées pour que le poisson soit vidé, lavé, stocké, expédié, vendu ou chargé à bord d'une manière saine.

7.6 LA MISE EN PLACE DU SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE AU PORT

Il n'y a pas d'éclairage systématique de nuit dans le port. Le système d'éclairage du port sera installé et le port sera exploité la nuit. De cette façon, les opérations de chargement et de déchargement des navires seront achevées rapidement, et le temps que les navires seront retardés vers le port sera réduit.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Un système d'éclairage avec des mats de 35 et de 50 m de haut munis de projecteurs est prévu pour assurer l'éclairage nécessaire du nouveau terminal. Les mats seront installés tous les 100 à 200 m. Le centre du terminal sera éclairé à l'aide des mats à projecteurs de 50 m de haut, la lisière du terminal avec les mats de 35 m de haut.

L'éclairage des voies au bord du terminal et dans la zone du mur de sécurité sera effectué par des poteaux d'éclairage de 12 m de haut.

Photo



7.7 LE RESEAU D'ELECTRICITE

Les terminaux seront connectés au réseau d'électricité urbaine. Pour rendre le système redondant, un groupe électrogène modulaire spécialement attribué au nouveau terminal sera prévu. L'alimentation en électricité du nouveau terminal est surtout nécessaire pour l'éclairage, l'exploitation des dépôts, des bâtiments administratifs et autres installations.

7.8 LE RESEAU D'EAU POTABLE

Le réseau d'eau sera connecté à deux différents branchements, c'est-à-dire au raccord du réseau d'eau potable du Port de Conakry et à celui du réseau urbain de la ville de Conakry. Le réseau du nouveau terminal sera aménagé en forme de réseau en anneau avec des tubes principaux DN 200 et des tubes secondaires DN 150.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Le réseau sera muni de bouches d'incendie distribuées de façon dense tout au long du réseau d'adduction d'eau. La zone de rayonnement de chaque bouche d'incendie aura un radius d'environ de 85 m.

L'approvisionnement en eau potable à Conakry est très mauvais. Ceci est surtout le cas dans le district de Kaloum et celui du port. Chaque jour, il Ya plusieurs heures de panne; la pression d'eau est très faible. Pour cela la construction d'un château d'eau pour la Phase 1 a déjà été proposée.

Le réseau d'eau potable sera raccordé au nouveau château d'eau qui sera construit dans le cadre de la Phase 1. Ce château d'eau aura une capacité de 1.000 m³ et une hauteur de 50 m.

Photo**7.9 LES EAUX PLUVIALES ET LES EAUX USEES**

Les eaux pluviales recouvrent les eaux de toiture et de ruissellement : pluie et grêlons fondus. Ces deux types d'eaux pluviales sont recueillis par des surfaces de constructions ou naturelles : terrasse, toiture, sol. La récupération et la canalisation des eaux de pluie répondront à différents objectifs :

- La récupération des eaux de toitures pour l'arrosage;
- La dépollution des eaux tombées sur routes ou surface bâtie (zone industrielle, activités polluantes) ;
- La canalisation des gros volumes d'eau en cas de fortes pluies ou d'orage pour éviter les inondations et les submersions.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Les réseaux d'eaux unitaires sont des réseaux par lesquels transitent à la fois les eaux usées et les eaux pluviales. Les eaux sont ensuite redirigées vers la station. Ces réseaux sont anciens et généralement de diamètre important.

7.10 LE SYSTEME DE CONTROLE ET DE GESTION INFORMATIQUE

(1) Le Système de contrôle

L'une des stratégies concurrentielles des services et surtout du domaine portuaire est de garantir un niveau de qualité suffisant en matière de sécurité et de sûreté. S'inscrivant dans une telle vision, le Port de Conakry respectera des dispositions du Code ISPS (International Ship and Port facility Security Code), qui régit la Sécurité des Installations Portuaires et la Sûreté des navires.

(2) Le Système de gestion informatique

Dans le cadre du Projet de Modernisation un système informatique permettant aux acteurs de la vie portuaire de travailler ensemble, en toute sécurité qui couvre tous les processus de l'escale d'un navire, tout en facilitant l'accomplissement des formalités déclaratives réglementaires sera mis en place.

C'est la crédibilité et la fiabilité d'un système portuaire. Des mesures de sécurité particulières sont prises pour chaque opération de chargement ou de déchargement des produits. Un logiciel de gestion qui s'appuie entièrement sur des briques logicielles libres et sur les méthodes de développement logiciel les plus modernes pour obtenir une application simple et ergonomique, qui répond aux besoins opérationnels et s'intègre naturellement dans les échanges informatisés de la chaîne logistique pour fournir un service économique et efficace.

Un système d'application du quai à poste général comprendra: le système de gestion de production du quai, le système de gestion des actifs de l'entreprise et le système d'automatisation des bureaux.

Il faut installer un système de réseau local de gestion de production et un système de réseau WAN à Internet dans l'aire de stockage. Réseau local adapte la technique d'Ethernet industriel Gigabit à norme d'IEEE 802.3z. La structure d'internet est la topologie en Etoile, le Protocole réseau est le protocole TCP / IP. La configuration spécifique sera la suivante: Il faut équiper de deux système de serveur de base de données de secours à chaud et réseau de disques. Fonctionnent du système de base de données et système de gestion de production; Configurer les serveurs de fichiers de PC, exécutant les systèmes d'automatisation de bureau, système de gestion des actifs d'entreprise, des systèmes anti-virus, détection d'intrusion et un système de balayage de sécurité;

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Le routeur sera équipé pour connecter le réseau local et Internet; Le pare-feu sera équipé pour isoler le réseau Interne et Internet;

Plusieurs échangeurs d'Ethernet industriel connectent les serveurs et les terminaux d'opérations ainsi que certains nombre d'ordinateurs et de machine à imprimer seront équipées comme le terminal d'opération.

8 PORT DE L'EST : LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE ET DES STATIONNEMENTS

8.1 LA CONSTRUCTION DE LA PENETRANTE

Comme le montre l'image 3, le trafic portuaire traverse la zone la plus achalandée du centre-ville. L'entrée et la sortie des véhicules au Port ne sont assurées que par les routes du centre-ville. Le réseau de la circulation portuaire à travers cette zone intensifie sérieusement le trafic urbain existant, provoquant un trafic insupportable.

Photo-3: Le Trafic à l'entrée du Port



Afin de soulager le trafic du centre la ville et afin d'éviter le trafic de la circulation intense de la ville, une pénétrante du P.A.C. sera construite comme le montre le projet illustré dans l'image 4 ci-dessous.

Photo-4: Le Projet de la Pénétrante



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

La circonférence prévue est d'environ 4 km de longueur et la largeur est sous la forme de bandes 2x2. Le port sera relié à la jonction du carrefour de 2 octobre à partir de la porte d'entrée du port. Cette rocade vise à alléger l'intensité du trafic en reliant le terminal à conteneurs et l'autoroute.

8.1.1 LA CONSTRUCTION DU PARKING POIDS LOURDS

Comme il n'y a pas de parc pour Poids Lourds, les camions ou autres véhicules arrivant au Port essaient de stationner dans les espaces vides du centre-ville ou au bord des routes. Cette situation crée une congestion du trafic dans le centre de Conakry pendant les heures de pointe.

Photo 5: Véhicules stationnés le long de la route au centre ville.



Le parking sera construit avec une capacité de 600 véhicules remblayant la mer ainsi indiqué dans le projet suivant pouvoir faire stationner tous les véhicules entrants et sortants.

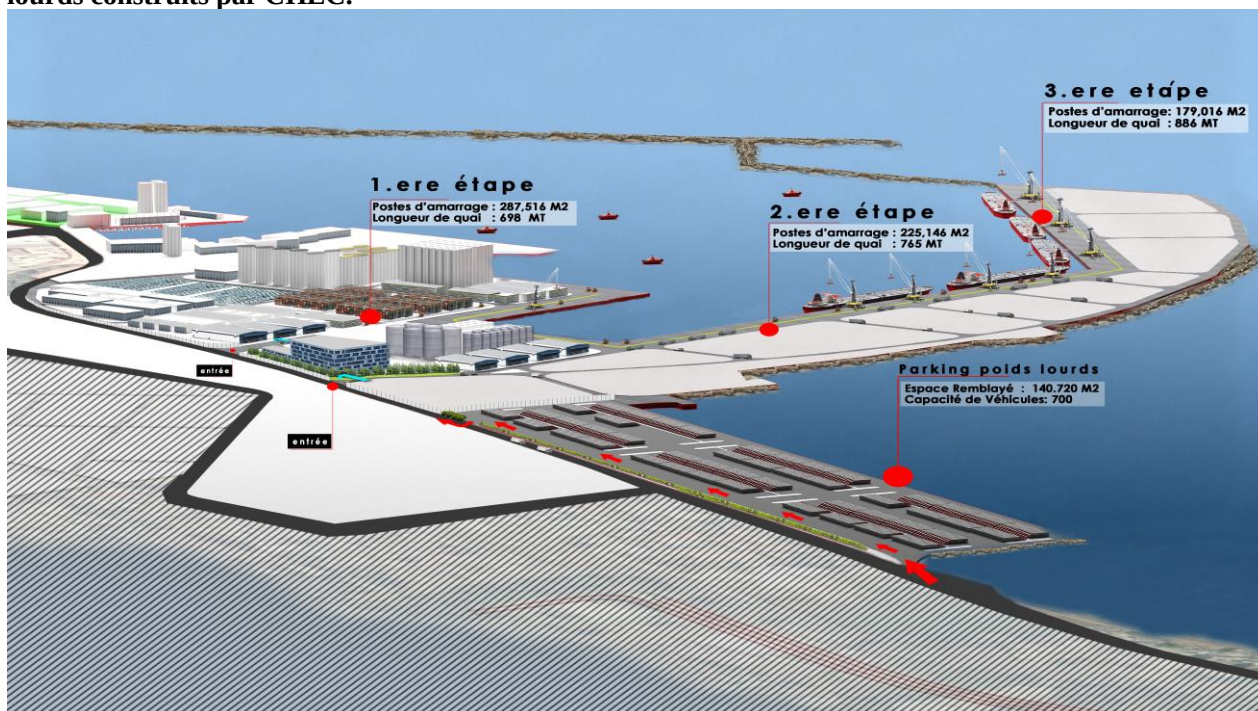
Le parking aura une superficie de terrain sur la mer. Afin de rendre cette création un bataillon d'environ 1200 mètres de longueur doit être construit.

Les camions seront garés en toute sécurité dans ce stationnement aussi longtemps qu'ils le voudront, et ils paieront les frais de stationnement portuaire pour le reste du temps. Il sera éclairé avec un système d'éclairage de chariot et surveillé par un système de caméra de sécurité par le Port.

La construction du parking Poids lourds est dans le projet de construction CHEC. Pour le succès de son exploitation ALBAYRAK et le port ont besoin de ce parking. **En effet cette partie de la construction doit débuter et être achevée le plus vite possible, avant la fin de 2019.**

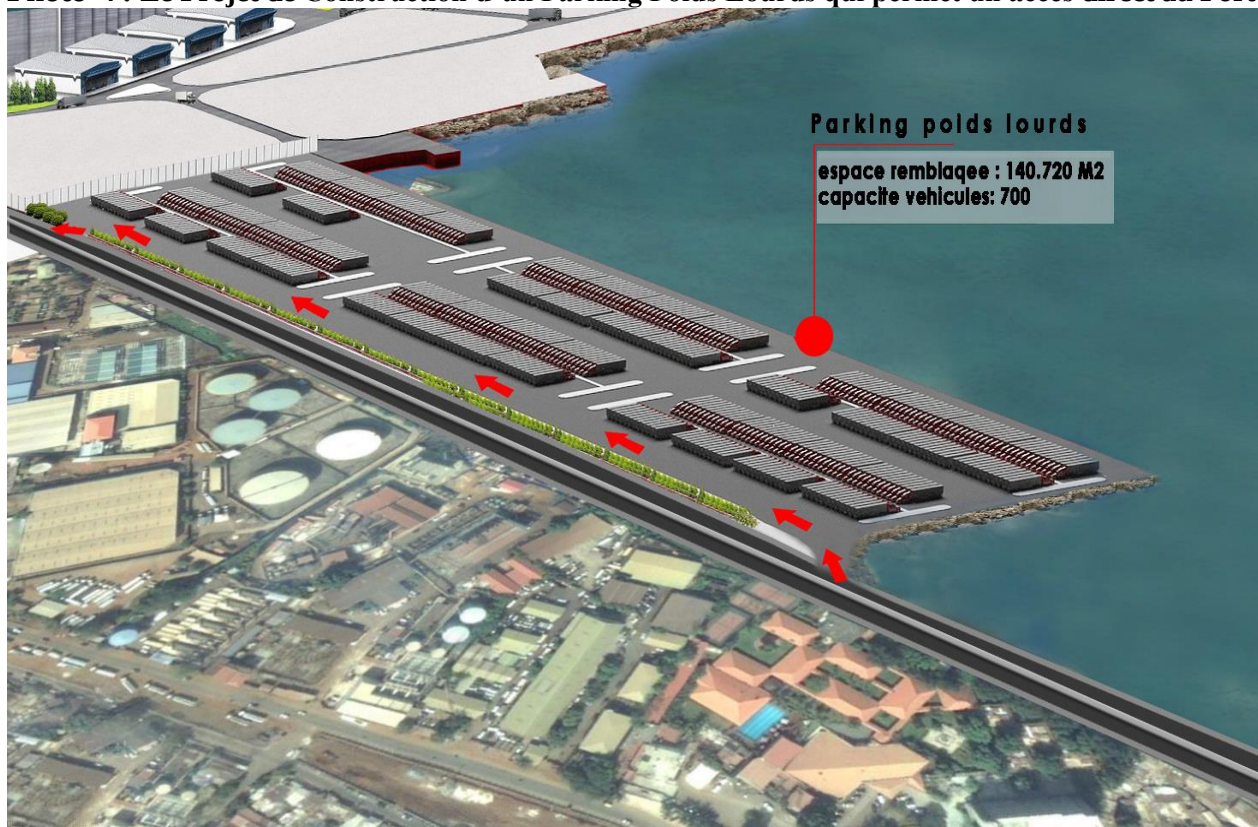
LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Photo -6: Projet d'Extension de la Zone de l'Est + Le projet de la pénétrante + le projet du parking poids lourds construits par CHEC.



Une porte de liaison sera mise en place entre la porte d'entrée du Port et le parking, ce qui permettra aux véhicules d'accéder directement au Port et ceci permettra l'entassement des véhicules à l'entrée du Port.

Photo -7: Le Projet de Construction d'un Parking Poids Lourds qui permet un accès direct au Port



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

9 LA LISTE DES EQUIPEMENTS

Les éléments de manutention disponibles sur le port actuel ne sont pas suffisants. Pour cette raison, le chargement et le déchargement des navires sont généralement effectués par les grues du navire. De plus, les opérations de manutention dans le bassin et dans les entrepôts sont principalement effectuées par la main d'œuvre humaine dans des conditions lentes et difficiles. Cette situation entraîne à la fois une perte de temps et une perte de revenus pour le port. L'équipement portuaire devrait être déployé au début et parallèlement à l'extension de la région est du port afin de rendre la manutention des marchandises générale de manière rapide, sûre et au niveau international.

TABLEAU-15: PORT DE CONAKRY LES INVESTISSEMENTS D'EQUIPEMENT

NOM D'EQUIPEMENT	QUANTITE	NOM D'EQUIPEMENT	QUANTITE
MHC (Grues Mobile du Port)	13	Transporteur systeme de bande	5
Grue Mobile	12	Minibus	13
Remorque de Camion	43	Véhicule Léger 5 Places	21
Chargeur	14	Camion Pompier	4
Remorqueur	3	Camion Arroseur	2
Chariot élévateur (16-22t)	7	Ambulance	3
Chariot élévateur (8-15t)	8	Générateur	7
Chariot élévateur (3-5t)	18	Camion de déchets	7
Camion Grue 25 t	3	Balayeur	3
Camion Grue 40 t	3	Pont-bascule	5

Image - 10: Modernisation du Port, Nouvelles Grues Mobiles du Port

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Image - 11:



Image - 12:



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION
TABLEAU-16: PLAN D'INVESTISSEMENT EN EQUIPEMENT DU PORT DE
CONAKRY (REPARTITION PAR ANNEES)

NOM D'EQUIPEMENT	QUANTITE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
MHC (Grue Mobile Portuaire)	13	2	1						1	1	1	1	1	1		1	1	1	1
Grue Mobile	12	1	1						1	2			1		1	1		2	2
Remorque de Camion	43	4	2	2	1	1	2	2	3	4	2	2	2	2	2	3	4	2	3
Chargeur	14	2	1	1		1		1	1	1					1	1	1	2	1
Remorqueur	3	0	0						1		1			1					
Chariot élévateur (16-22t)	7	1	1		1			1	1		1				1				
Chariot élévateur (8-15t)	8	1	1	1					1	1	1			1				1	
Chariot élévateur (3-5t)	18	3	2	1			1	1	1	2	1	1	1	1	1	1		1	
Camion Grue 25 t	3		1								1				1				
Camion Grue 40 t	3		1								1				1				
Transporteur systeme de bande	5			1				1						1	1			1	
Minibus	13	1	2						1	1	1			2	1			2	2
Véhicule Léger 5 Places	21	3	1				1		1	1	1	1		2	2		2	2	4
Camion Pompier	4	1								1						1		1	
Camion Arroseur	2	1														1			
Ambulance	3	1								1									1
Générateur	7	1	1		1					1				1		1		1	
Camion de déchets	7	2	1			1						1		1	1				
Balayeur	3	1										1		1					
Pont-bascule	5	1							1				1				1		1

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Image - 13:

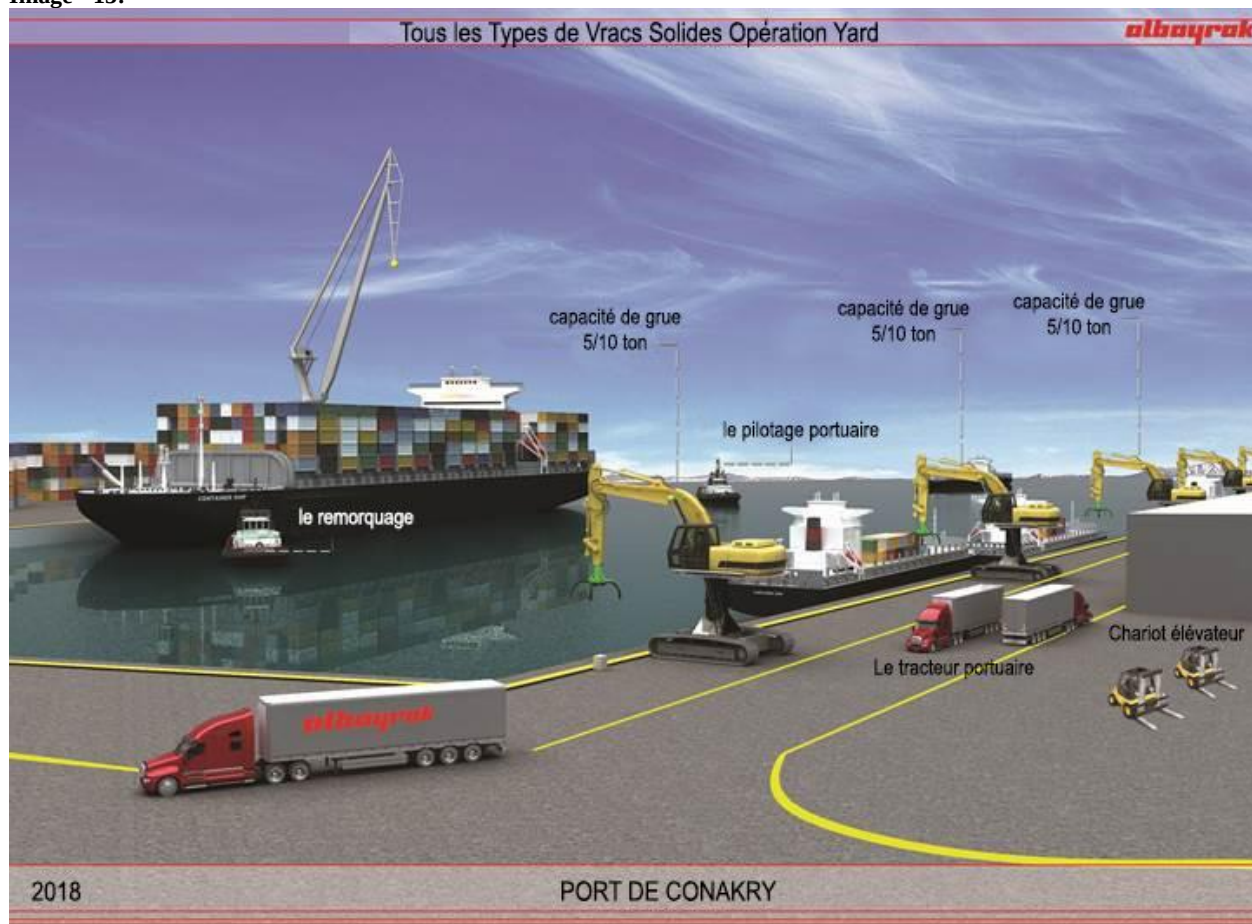
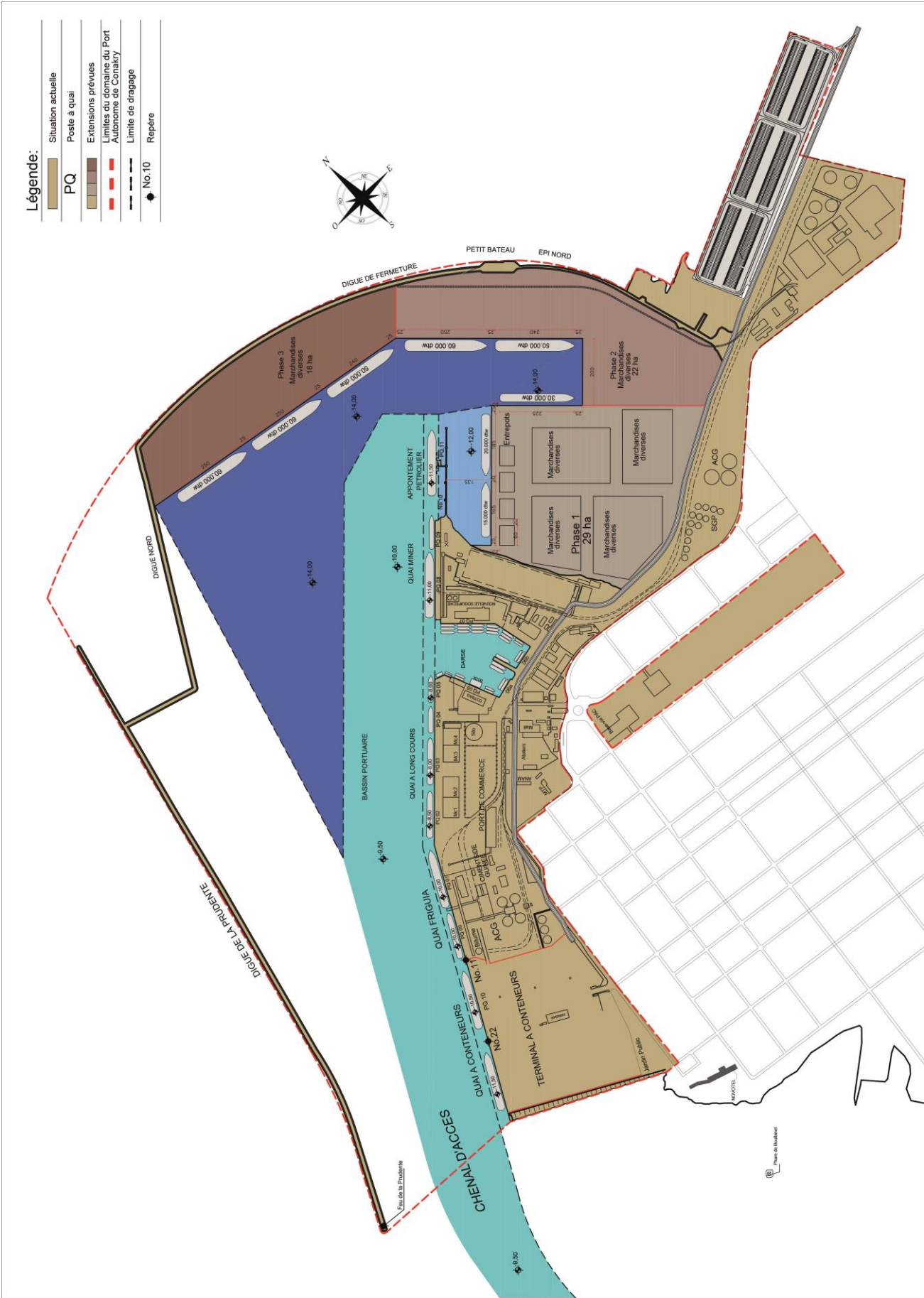


Image 14 :



PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

9.1 Visualisation du port après les investissements prévus



L'Extension de la Zone Est, création des nouvelles surfaces et quais. Les travaux qui ne sont pas réalisés par la société CHEC devront être complétés par ALBAYRAK.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**10 LES COÛTS D'INVESTISSEMENT**

Les coûts des investissements prévus et décrits dans la partie précédente sont calculés comme suit ;

10.1 LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT

Les investissements relatifs à la construction, l'infrastructure, la modernisation et les équipements décrits dans la partie précédente ont été planifiés en fonction de l'augmentation parallèle prévue de la quantité de marchandises manutentionnées au port pour les 30 prochaines années avenir. Les équipements doivent toujours fonctionner donc il faut qu'il y ait le volume de marchandises nécessaires.

Selon ce plan, le calendrier prévu d'investissement en équipement est mentionné dans le tableau ci joint. En fonction de ceci des la 1ère et 2ème année, les équipements nécessaires seront fournis et aménagés en premier lieu.

Plus tard, les nouveaux équipements seront achetés et fournis pour répondre à l'augmentation de la capacité lorsque la construction d'expansion du port de l'Est se terminera par étapes. Il est prévu de construire l'Extention de la zone de l'est en 3 phases. La société CHEC vise à terminer la totalité des étapes en 4 ans. (En 2022)

Tous les investissements à réaliser sont planifiés en fonction de l'augmentation prévue au cours des 30 prochaines années concernant les opérations de chargement et de déchargement des navires de commerce. Si l'augmentation du trafic se présente plus rapide que ce qui est prévu, ce programme d'investissement planifié pourra être réalisé plus tôt.

10.2 LE COUT DE REHABILITATION DU PORT EXISTANT

Le coût de Réhabilitation du Port Existant est indiqué dans le Tableau -9.

Dans ce contexte, il est prévu d'investir environ 54 millions de dollars au cours des premières années de la période d'activité. Les coûts des investissements prévus sont expliqués dans le tableau 17 ci-dessous.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**TABLEAU-17: REMISE EN ETAT DU PORT DE CONAKRY POUR LE MONTANT DE L'INVESTISSEMENT**

NO D'ORDRE	DESIGNATION DES TRAVAUX	COUTS DE DEVIS (USD)
A)	REHABILITATION DU PORT EXISTANT	49.205.156
1	Études Techniques de Conception	271.971
2	Uygulama Projelerinin Hazırlanması	1.087.886
3	Garanties et Assurances	1.631.829
4	Amenée et Repli du Matériel	2.093.199
5	Installations du Chantier	511.946
6	Équipement des murs de quai	1.072.440
7	Réseaux d'assainissement	8.358.883
8	Réseau d'eau potable	1.417.800
9	Réservoir souterrain et station de surpression	860.400
10	Réhabilitation et Fixation de la surface	12.042.000
11	Réhabilitation des Entrepôts	1.800.000
12	Centrale électrique	3.162.000
13	Réseau et installations électriques	4.301.000
14	Contrôle et Système Informatique	4.760.000
15	La démolition des immeubles existants	225.000
16	Les immeubles du Port (Entrées, Ateliers, bâtiments etc)	5.608.800
17	CONTINGENCE %10	4.920.515
	A- TOTAL GÉNÉRAL	54.125.672

Il a été planifié de réaliser les investissements dans le port actuel dans les premières années de la gestion des activités.

10.2.1 Le Coût de Construction du Projet d'Extension de la Zone Est

Le projet sera construit par la société CHEC, suite à l'achèvement de la construction du projet, les lieux seront transférés à ALBAYRAK qui exécutera l'exploitation de tout le nouveau Périmètre.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**TABLEAU-18: PROJET D'EXTENSION DU PORT DE CONAKRY, TRAVAUX A EFFECTUER PAR ALBAYRAK SELON LE PROJET CHEC**

NO D'ORDRE	DESIGNATION DES TRAVAUX	COUTS (USD)
D)	CONSTRUCTION D'EXTENSION DE LA REGION DE L'EST	218.516.749
1	Études Techniques de Conception	1.070.876
2	Préparation des avants projets	4.283.502
3	Garanties et Assurances	5.949.309
4	Amenée et Repli du Matériel	3.840.966
5	Installations du Chantier	1.112.544
6	Remblayage et empierrement	19.654.995
7	Murs de quai principaux en blocs de béton	42.219.309
8	Paroi en pieux sécants	2.153.550
9	Équipement des murs de quai	5.030.400
10	Distribution et drainage des eaux	37.205.415
11	Fixation de la surface	43.952.205
12	Entrepôts et immeubles du Port	18.845.000
13	Réseau et installations électriques	33.198.678
D)	CONTINGENCE %10	21.851.675
	D- TOTAL GÉNÉRAL	240.368.424

10.2.2 LES COUTS DES TRAVAUX DE DRAGAGE

Il faut que les travaux de dragage soient complétés et puis il faut faire un dragage périodique tous les 3-4 ans.

Le dragage d'entretien doit être effectué tout au long de la durée de la concession qui consiste au maintien du tirant d'eau, des passes navigables des canaux, le chena et le baasin du port pour garantir la libre navigation. Il a été programmé que le chenal d'accès du Port et le bassin Portuaire soient dragués à -13m et que les navires de 50.000-60.000 Dwt puissent être accueillis au sein du Port.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

Pour ceci les travaux de dragage de 7.000.000 m3 seront réalisés dans le chenal et le bassin du port. **Les coûts figurent dans ce tableau 19.**

TABLEAU-19

NO D'ORDRE	DESIGNATION DES TRAVAUX	COUTS DE DEVIS (USD)
E)	Travaux de dragage	
1	Travaux de Dragage / Chenal D'accès	34.986.000
2	Travaux de dragage / Bassin	35.712.800
3	Dragage Périodique	20.385.000
	E- TOTAL GÉNÉRAL	91.083.800

10.2.3 Le Cout d'investissement en équipements

Le montant total des investissements en équipement prévus pour le port est d'environ 100 millions de dollars. Les coûts approximatifs de ces équipements figurent dans le tableau 11.

L'équipement sera fourni parallèlement à l'augmentation des activités et des nécessités portuaire pendant toute la durée du contrat. Car l'équipement est acheté en fonction de l'activité. La planification des investissements de l'équipement en fonction des prévisions d'augmentation de capacité est indiquée dans le Tableau 20.

TABLEAU-20: PLAN D'INVESTISSEMENT EN EQUIPEMENT DU PORT DE CONAKRY SELON LES ANNEES

NOM D'EQUIPEMENT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
INVESTISSEMENT TOTAL	\$12,05	\$7,00	\$0,91	\$0,70	\$0,56	\$0,32	\$1,02	\$11,15	\$6,94	\$10,73	\$4,94	\$5,18	\$10,68	\$2,12	\$6,10	\$5,38	\$7,15	\$6,30

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

TABLEAU-21: PLAN D'INVESTISSEMENT EN EQUIPEMENT DU PORT DE CONAKRY

NO D'ORDRE	NOM D'EQUIPEMENT	CAPACITE	QUANTITE	PLAN D'INVESTISSEMENT TOTAL
1	MHC (Grue Mobile Portuaire)	100-140 Tonnes	13	\$57.850.000
2	Grue Mobile	4-5-10-25 Tonnes	12	\$4.800.000
3	Remorque de Camion	20-25-40-44 Tonnes	43	\$5.160.000
4	Chargeur	0.6-0.8-1.6 Tonnes	14	\$4.900.000
5	Remorqueur	8-10 Tonnes	3	\$15.000.000
6	Chariot élévateur élévateur	16-22 Tonnes	7	\$1.820.000
7	Chariot élévateur élévateur	8-15 Tonnes	8	\$1.200.000
8	Chariot élévateur élévateur	3-5 Tonnes	18	\$900.000
9	Camion Grue	25 Tonnes	3	\$600.000
10	Camion Grue	40 Tonnes	3	\$870.000
11	Transporteur systeme de bande		5	\$625.000
12	Minibus		13	\$780.000
13	Véhicule Léger 5 Places		21	\$630.000
14	Camion Pompier		4	\$560.000
15	Camion Arroseur		2	\$70.000
16	Ambulance		3	\$180.000
17	Générateur		7	\$2.240.000
18	Camion de déchets		7	\$630.000
19	Balayeur		3	\$240.000
20	Pont-bascule		5	\$225.000
TOTAL GÉNÉRAL				\$99.280.000

10.2.4 LE MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT PREVU

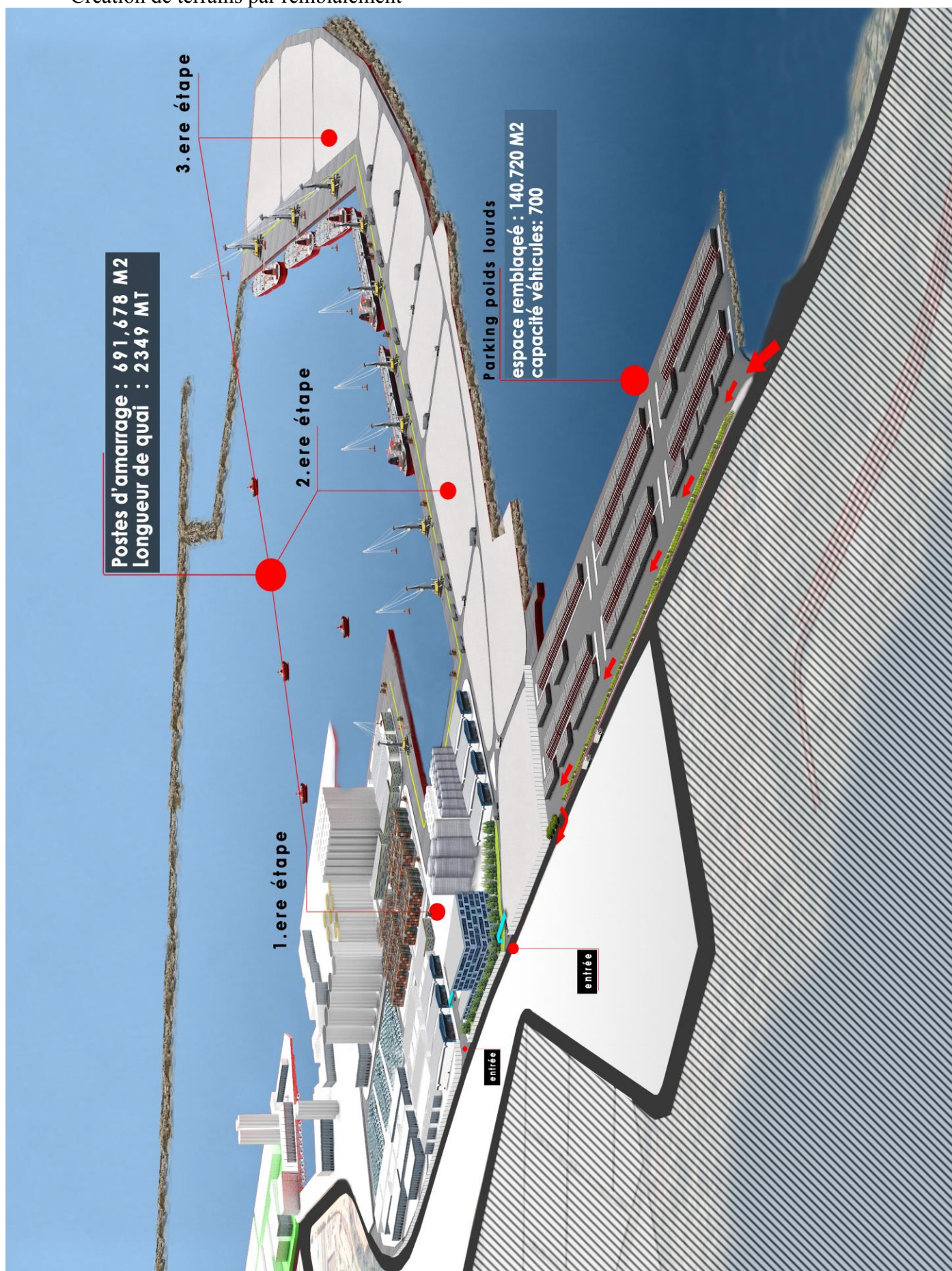
TABLEAU-22:

NO D'ORDRE	DESIGNATION DES TRAVAUX	PLAN D'INVESTISSEMENT TOTAL
1	REHABILITATION DU PORT EXISTANT	54.125.672
2	CONSTRUCTION D'EXPANSION DE LA REGION DE L'EST	240.368.423
3	TRAVAUX DE DRAGAGE	91.083.800
4	PLAN D'INVESTISSEMENT EN EQUIPEMENT	99.280.000
TOTAL GÉNÉRAL		484.857.896

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

10.2.5 Visualisation du Port après les Investissements Prévus

Création de terrains par remblaiement



11 LES REVENUS

Dans un contexte international d'expansion et de compétition, le port de commerce ne tire pas suffisamment les avantages de leur atouts. Cet état de fait tient à la situation économique et géographique, à l'organisation du port et à sa desserte. La concession future sera suffisante pour valoriser ce potentiel. On recense généralement trois grands groupes de services portuaires à savoir :

- les services rendus aux navires,
- les services rendus à la marchandise
- les prestations diverses.

On regroupe bon nombre de services offerts par les ports aux navires qui seront fournis au sein du Port de Conakry. Certains sont relatifs à l'entretien des équipements tandis que d'autres sont inhérents à une activité particulière et aux formalités administratives. Aussi les principaux services que nous effectuerons sont les suivants :

▪ **Services rendus aux navires**

Pilotage et remorquage	Électricité
Poste à Quai	Manage
Mouillage	Collecte de déchets
Amarrage	Ravitaillement en hydrocarbures
Avitaillement	Chargement de soude caustique

▪ **Services rendus aux marchandises**

Chargement déchargement Maintenance bord/ terre
 Services aux terminaux / empotage / dépotage
 Services Entrepôts/ stockage
 Pont bascule
 Inspection Import/export
 Service informatique de collecte de droits
 Eclairage public/ dessertes espaces locatifs/ sécurité

Les redevances du Port de Conakry seront perçues en rémunération des services rendus aux usagers sur la base de tarifs hors taxe. Toute activité nouvelle non prévue dans le présent barème fera l'objet d'une tarification spécifique.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

12 EVALUATION ECONOMIQUE**12.1 PERSPECTIVE DE CARGOS MANUTENTIONNES DU PORT ENTRE 2018-2047**

Les études de faisabilité des propositions préparées pour le port s'échelonnent sur une période d'exploitation de 30 ans (2018-2048). En effet, le but de contracter avec un Concessionnaire investisseur est de rendre le fonctionnement du Port efficace et transparent, ce qui permettra à l'Etat de bénéficier de résultats net et de bénéfices tant sur le plan d'investissement tant sur le budget national sur les 30 ans. La concession ne doit pas juste avoir pour but d'attirer un investissement. Au contraire le but est de choisir la bonne gestion du Port pendant une longue période et de bénéficier des résultats de cette bonne gestion. Dans les prévisions du tableau 23, il est admis que la quantité des importations peut continuer à augmenter surtout dans les années à venir.

TABLEAU-23: PORT DE CONAKRY PROJECTION DE MARCHANDISES

ANNEES		MARCHANDISES IMPORTEES (Tonnes)	MARCHANDISES EXPORTEES (Tonnes)	TOTAL (Tonne)
-3	2014	4.272.388	3.538.340	7.810.728
-2	2015	4.384.935	3.797.295	8.182.230
-1	2016	5.193.855	3.659.113	8.852.968
0	2017	2.924.591	1.663.334	4.587.925
1	2018	6.094.250	3.675.329	9.769.578
2	2019	6.338.020	3.683.815	10.021.834
3	2020	6.591.540	3.692.564	10.284.105
4	2021	6.855.202	3.701.585	10.556.787
5	2022	7.197.962	3.710.885	10.908.847
6	2023	7.485.880	3.720.474	11.206.355
7	2024	7.785.316	4.580.221	12.365.537
8	2025	8.174.582	5.652.741	13.827.322
9	2026	8.583.311	5.663.250	14.246.561
10	2027	8.926.643	5.674.086	14.600.729
11	2028	9.283.709	5.685.259	14.968.967
12	2029	9.655.057	5.696.778	15.351.836
13	2030	10.041.259	5.708.656	15.749.916
14	2031	10.342.497	5.720.903	16.063.400
15	2032	10.652.772	5.733.531	16.386.303
16	2033	10.972.355	5.746.552	16.718.907
17	2034	11.301.526	5.759.978	17.061.504
18	2035	11.640.572	5.773.822	17.414.393
19	2036	11.989.789	5.788.097	17.777.886
20	2037	12.349.482	5.802.816	18.152.299
21	2038	13.090.451	5.817.995	18.908.446
22	2039	13.614.069	5.833.646	19.447.715
23	2040	14.158.632	5.849.785	20.008.418
24	2041	14.724.978	5.866.428	20.591.405
25	2042	15.313.977	5.883.590	21.197.566
26	2043	15.926.536	5.901.287	21.827.823
27	2044	16.563.597	5.919.537	22.483.134
28	2045	17.226.141	5.938.357	23.164.498
29	2046	17.915.187	5.957.765	23.872.952
30	2047	18.631.794	5.977.779	24.609.573

* Les données de l'année 2017 sont exposées pour les 6 premiers mois.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

12.2 LA PERSPECTIVE DES REVENUS DU PORT ENTRE 2018-2047

Les recettes du Port augmenteront parallèlement avec les importations et les exportations. En outre, la capacité du port et la qualité de service s'ajusteront aux normes internationales grâce aux investissements mentionnés dans les sections précédentes. En conséquence, les tarifs portuaires seront également fixés en conformité avec les normes internationales. Les recettes portuaires qui devraient être réalisées pendant la période de concession proposée sont indiquées au Tableau 24.

TABLEAU-24: PROJECTION DES REVENUS DU PORT DE CONAKRY (REPARTITION PAR ANNEES)

ANNEES		Revenus Provenant des Navires	Revenus des Marchandises Importées	Revenus des Marchandises Exportées	Location de Terrains	Autres Revenus Supplémentaires	Autres Produits	REVENUS TOTAUX
-4	2013	16.604.784	10.393.849	1.359.852	2.490.652	147.371	0	30.996.507
-3	2014	17.180.729	8.122.647	1.393.546	2.772.896	152.509	1.213.811	30.836.139
-2	2015	15.519.450	9.022.144	1.246.773	2.303.008	145.969	13.778.588	42.015.932
-1	2016	17.007.225	11.522.800	1.668.332	3.269.852	230.570	2.127.112	35.825.891
0	2017	17.074.625	14.436.863	1.678.999	4.577.782	249.015	2.233.468	40.250.752
1	2018	19.515.271	15.613.467	1.746.159	4.577.782	268.937	2.345.141	44.066.757
2	2019	20.904.759	16.238.006	1.816.005	4.577.782	290.451	2.462.398	46.289.402
3	2020	22.393.177	16.887.526	1.888.646	4.577.782	313.688	2.585.518	48.646.337
4	2021	23.987.572	17.563.027	1.964.191	5.035.560	335.646	2.714.794	51.600.790
5	2022	25.695.487	18.441.179	2.042.759	5.539.116	359.141	2.823.386	54.901.068
6	2023	27.525.005	19.178.826	2.124.469	6.093.028	384.281	2.936.321	58.241.931
7	2024	29.484.786	19.945.979	2.209.448	6.702.331	411.180	3.053.774	61.807.498
8	2025	31.584.103	20.943.278	2.297.826	7.372.564	439.963	3.175.925	65.813.658
9	2026	33.832.891	21.990.442	2.389.739	7.741.192	470.760	3.302.962	69.727.986
10	2027	35.186.206	22.870.059	2.485.329	8.128.251	503.714	3.435.081	72.608.640
11	2028	36.593.655	23.784.862	2.584.742	8.534.664	528.899	3.572.484	75.599.306
12	2029	38.057.401	24.736.256	2.688.131	8.961.397	555.344	3.679.659	78.678.189
13	2030	39.579.697	25.725.706	2.795.657	9.409.467	577.558	3.790.048	81.878.133
14	2031	41.162.885	26.497.478	2.907.483	9.879.940	600.660	3.903.750	84.952.196
15	2032	42.809.400	27.292.402	3.023.782	10.373.937	624.687	4.020.862	88.145.071
16	2033	44.521.776	28.111.174	3.144.734	10.892.634	643.427	4.141.488	91.455.234
17	2034	46.302.647	28.954.509	3.270.523	11.437.266	662.730	4.265.733	94.893.408
18	2035	48.154.753	29.823.145	3.401.344	12.009.129	682.612	4.393.705	98.464.688
19	2036	50.080.943	30.717.839	3.537.398	12.609.586	703.090	4.525.516	102.174.372
20	2037	52.084.181	31.639.374	3.678.894	13.240.065	724.183	4.661.281	106.027.978
21	2038	54.167.548	33.537.736	3.826.049	13.902.068	745.909	4.894.345	111.073.656
22	2039	56.334.250	34.879.246	3.979.091	14.597.172	820.500	5.139.063	115.749.321
23	2040	58.587.620	36.274.416	4.138.255	15.327.030	902.550	5.396.016	120.625.886
24	2041	60.931.125	37.725.392	4.303.785	16.093.382	992.804	5.665.817	125.712.305
25	2042	63.368.370	39.234.408	4.475.937	16.898.051	1.092.085	5.949.107	131.017.958
26	2043	65.903.105	40.803.784	4.654.974	17.742.954	1.201.293	6.246.563	136.552.673
27	2044	68.539.229	42.435.936	4.841.173	18.630.101	1.321.423	6.558.891	142.326.753
28	2045	71.280.798	44.133.373	5.034.820	19.561.606	1.453.565	6.886.835	148.350.998
29	2046	74.132.030	45.898.708	5.236.213	20.539.687	1.598.922	7.231.177	154.636.736
30	2047	77.097.311	47.734.657	5.445.661	21.566.671	1.758.814	7.592.736	161.195.850

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

12.3 LA PROJECTION DES CHARGES DU PORT ENTRE 2018-2047

La projection annuelle des dépenses prévues pendant la période de la concession est donnée au Tableau 25. La projection est classée sous 3 titres, notamment les Dépenses d'exploitation, dépenses d'entretien et de réparation, les dépenses d'amortissement.

La norme utilisée pour le calcul de ces coûts est basée sur une opération portuaire dans une norme internationale.

**TABLEAU-25: PROJECTION DES CHARGES AU SEIN DU PORT DE CONAKRY
(REPARTITION PAR ANNEES)**

ANNEES		FRAIS D'EXPLOITATION	ENTRETIENS ET REPARATIONS	AMORTISSEMENTS	FRAIS TOTAUX
-4	2013	17.313.157	14.192.194	0	31.505.351
-3	2014	15.549.385	15.147.730	3.934.004	34.631.119
-2	2015	16.538.858	14.074.630	9.562.185	40.175.673
-1	2016	13.936.768	7.063.889	12.575.089	33.575.746
0	2017	24.897.681	-	-	-
1	2018	19.813.112	774.652	1.549.612	22.137.376
2	2019	18.932.498	1.244.423	2.253.071	22.429.993
3	2020	19.123.960	1.652.848	2.300.041	23.076.849
4	2021	20.298.905	2.146.041	2.444.438	24.889.383
5	2022	21.023.441	2.512.220	2.518.189	26.053.851
6	2023	21.487.804	3.321.455	2.556.877	27.366.136
7	2024	22.548.979	3.633.752	2.447.120	28.629.851
8	2025	23.455.663	4.383.554	3.174.153	31.013.370
9	2026	24.118.223	4.891.156	3.599.192	32.608.572
10	2027	23.998.004	5.372.930	4.118.640	33.489.574
11	2028	25.291.447	5.942.287	3.448.582	34.682.315
12	2029	25.888.813	6.442.871	3.258.048	35.589.732
13	2030	26.604.681	7.077.479	3.951.650	37.633.810
14	2031	27.398.545	7.219.384	3.904.154	38.522.083
15	2032	27.820.480	7.605.724	4.257.888	39.684.092
16	2033	28.501.940	7.903.074	4.679.786	41.084.800
17	2034	28.708.085	8.209.343	5.163.623	42.081.051
18	2035	30.049.847	8.179.280	5.216.841	43.445.968
19	2036	31.576.358	8.494.812	4.909.463	44.980.632
20	2037	32.677.853	8.730.959	4.902.088	46.310.900
21	2038	33.989.363	9.026.658	5.006.119	48.022.140
22	2039	35.322.147	9.278.131	5.119.033	49.719.311
23	2040	36.973.804	9.554.123	4.551.913	51.079.840
24	2041	38.910.537	9.745.459	4.186.543	52.842.539
25	2042	41.226.446	10.153.934	3.626.592	55.006.972
26	2043	42.567.859	10.360.869	3.681.504	56.610.232
27	2044	44.317.826	10.602.526	3.767.372	58.687.725
28	2045	46.330.374	10.891.999	3.088.687	60.311.060
29	2046	48.378.169	11.173.647	3.009.104	62.560.920
30	2047	50.645.804	11.548.026	2.623.022	64.816.851

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

12.4 LA PROJECTION RELATIVE AUX INVESTISSEMENTS DU PORT ENTRE 2018-2047

La projection d'investissement prévue pour la Période de la Concession est ci-dessous.

**TABLEAU-26 PROJECTION DES INVESTISSEMENTS DU PORT DE CONAKRY
(REPARTITION PAR ANNEES)**

ANNEES		INVESTISSEMENT EN EQUIPEMENT	REHABILITATION DU PORT EXISTANT	CONSTRUCTION D'EXPANSION DU PORT DE L'EST	TRAVAUX DE DRAGAGE
1	2018	12.050.000	12.044.009	0	0
2	2019	7.000.000	11.989.757	0	0
3	2020	915.000	10.827.780	0	5.831.000
4	2021	700.000	10.827.780	0	5.831.000
5	2022	560.000	1.406.203	0	11.662.000
6	2023	320.000	1.233.936	16.024.562	15.233.280
7	2024	1.025.000	0	21.851.675	3.571.280
8	2025	11.155.000	2.281.136	17.418.002	3.571.280
9	2026	6.940.000	1.233.936	12.992.888	3.571.280
10	2027	10.730.000	1.233.936	13.134.887	6.968.780
11	2028	4.940.000	1.047.200	12.650.970	3.571.280
12	2029	5.185.000	0	13.894.129	3.571.280
13	2030	10.685.000	0	14.222.984	3.571.280
14	2031	2.125.000	0	21.461.466	6.968.780
15	2032	6.105.000	0	17.418.002	1.785.640
16	2033	5.385.000	0	17.169.173	0
17	2034	7.155.000	0	16.024.562	1.785.640
18	2035	6.305.000	0	13.353.801	3.397.500
19	2036	0	0	10.599.725	0
20	2037	0	0	14.139.319	0
21	2038	0	0	8.012.281	0
22	2039	0	0	0	3.397.500
23	2040	0	0	0	0
24	2041	0	0	0	0
25	2042	0	0	0	0
26	2043	0	0	0	3.397.500
27	2044	0	0	0	0
28	2045	0	0	0	0
29	2046	0	0	0	0
30	2047	0	0	0	3.397.500
TOTAL		99.280.000	54.125.673	240.368.424	91.083.800

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**13 LE MODELE DE TRAVAIL PROPOSE PAR ALBAYRAK**

Suite à une réunion tenue avec son Excellence Monsieur le Ministre des Transports et le Président du Groupe ALBAYRAK accompagné de son équipe, il a été convenu de rédiger un Protocole d'Entente.

Les enjeux et la nécessité de confier les activités du Port de Conakry (« Port ») à une entreprise privée, sous forme de partenariat public privé, sont compris et admis par l'Etat.

Dans le but d'améliorer la qualité, l'efficacité et la transparence des services du Port, ainsi que d'augmenter les revenus de l'Etat guinéen, ce dernier souhaite promouvoir les investissements et la participation du secteur privé dans la gestion, le développement et la modernisation du Port. Suite à la préparation d'études, la réalisation d'inspections et de négociations, la revue de documents fournis par le P.A.C. et portant sur les bilans, les activités et l'état du Port, un projet de modernisation a été préparé. ALBAYRAK a soumis une offre pour exploiter, réhabiliter et moderniser le Port pour une durée à déterminer d'accords partis.

SELON CETTE OFFRE :

Le contrat de concession aura pour objet de transférer au Concessionnaire le droit exclusif de réhabiliter, exploiter, gérer, maintenir, développer et optimiser le Port pendant une durée qui sera définie mutuellement. Selon une étude financière et technique incluse dans ce Business plan ce délais d'exploitation est proposé est de 30 ans pour le contrat de concession final.

Le contrat de concession aura également pour objet de transférer l'exploitation de toutes les activités au sein du Port ainsi que les droits de la concession pour tout le Périmètre du Port.

13.1 LA STRUCTURE DE LA CONCESSION**13.1.1 L'ETENDUE DE LA PROPOSITION D'ALBAYRAK**

ALBAYRAK obtiendrait le droit exclusif de gérer, exploiter, financer, entretenir, développer et optimiser le Port sur le Périmètre convenu.

13.1.2 LA PÉRIODE DE CONCESSION

ALBAYRAK a proposé une offre pour exploiter, réhabiliter et moderniser le Port. La période de concession sera définie mutuellement entre les Parties selon l'étude financière et technique, menée, une période de 30 ans est proposée par ALBAYRAK.

13.1.3 LE PERIMETRE DU PORT

Le droit de concession couvre tout le Périmètre du Port défini à l'ANNEXE 1 du présent Protocole. Les Parties reconnaissent que BOLLORE détient l'exploitation du terminal de

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

containeur et que RUSAL détient le terminal minéralier. ALBAYRAK n'interviendra pas dans ces deux concessions.

Cependant, les revenus de ces deux contrats de concession feront partie des redevances collectées pour le compte de l'Etat, dans l'exploitation du Port concédée à ALBAYRAK.

13.1.4 LES OBLIGATIONS D'ALBAYRAK DANS LE FUTUR CONTRAT DE CONCESSION

ALBAYRAK s'engage à :

- Gérer et exploiter l'ensemble du Port défini dans le Périmètre à l'ANNEXE 1
- Négocier les termes et les conditions de tous les contrats avec les fournisseurs, concessionnaires, locataires et sous-traitants, à l'exclusion des contrats de concession du terminal de containeur de BOLLORE du terminal minéralier de RUSAL.
- Établir et harmoniser une politique tarifaire portuaire conforme aux normes internationales et publier ces tarifs.
- Fournir et exécuter tous les services portuaires en conformité avec les pratiques et normes professionnelles internationales.
- Organiser et réaliser les plans de réhabilitation et d'investissements pour améliorer les activités du Port.
- Prendre en charge les opérations et la gestion du Port au plus tard dans les (90) jours (période de transition) suivant la signature du contrat de concession.
- Fournir tous les services portuaires pour tous les navires et marchandises (pilotage, approvisionnement en eau et électricité, ancrage, remorquage, chargement, déchargement, manutention, transport au sein du Port, carburants, services d'entreposage, sécurité, stationnement, location de terrain, location de bâtiments, équipement, location de quais, pont bascule, etc.)
- Fournir des équipements portuaires modernes.
- Maintenir un accès sécurisé, à travers le Périmètre, pour les navires, les marchandises et les personnes.
- Procéder aux investissements nécessaires pour réaliser ses projets et obligations.
- Réaliser les travaux initiaux de réhabilitation du Port existant.
- Effectuer un dragage adéquat et régulier.
- Faire appel aux services d'un cabinet d'audit international afin de tenir des comptes consolidés audités de l'ALBAYRAK conformément aux normes comptables internationales, de produire annuellement des états financiers consolidés et audités et de les tenir à la disposition du PAC.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

- ALBAYRAK permettra de fournir et de garantir que tous les utilisateurs ont un droit égal d'accès et d'utilisation du Périmètre.
- ALBAYRAK établira et publiera un système de codification des tarifs douaniers pour les navires et les marchandises conformément aux règles internationales.

13.1.5 LES DROITS ET ROLES DU P.A.C.

Le P.A.C. est une Autorité administrative.

Le P.A.C. S'engage à :

- Délivrer le Périmètre sans aucun problème.
- Surveiller et superviser l'exécution adéquate des obligations du Concessionnaire.
- Surveiller les services rendus en vertu de la concession.
- Approuver tous les projets développés par ALBAYRAK ainsi les travaux de réhabilitation.
- Vérifier la conformité des services aux conditions réglementaires.
- Faire ses meilleurs efforts pour s'assurer qu'un service de qualité soit assuré par ALBAYRAK.
- Vérifier le caractère raisonnable des pratiques d'ALBAYRAK.
- Recueillir et publier des données relatives aux activités du Port.
- Aider et faciliter à ALBAYRAK l'obtention des permis, licences, approbations et avantages nécessaires pour l'exploitation du Port.
- Assurer la sécurité juridique d'ALBAYRAK en fournissant à la société un traitement équitable, ne la soumettant pas à un traitement ou une expropriation arbitraire et protégeant ses intérêts contre toute décision arbitraire.
- Approuver les projets soumis par ALBAYRAK.

13.1.6 LE STATUT DES CONTRATS EXISTANTS

- Les contrats conclus avec les tiers doivent faire l'objet d'un audit complet.
- Les travaux d'audit doivent se terminer pour permettre aux Parties de vérifier si ces contrats passés au sein du Périmètre avec les tiers sont valides, ou doivent être résiliés ou transférés à ALBAYRAK conformément aux lois guinéennes.
- Le P.A.C. doit informer toutes les parties tierces en leur notifiant la concession et le nouveau rôle d'ALBAYRAK. ALBAYRAK négociera les termes des nouveaux contrats au sein du Port avec les Parties concernées.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**13.1.7 LA SITUATION DU PERSONNEL EXISTANT AU PAC**

- ALBAYRAK recrutera son personnel parmi les employés actuels travaillant au sein du Port.
- Au moins 95% du personnel du Port d'ALBAYRAK seront guinéens.
- ALBAYRAK pourra recruter des employés supplémentaires pendant la période de transition.
- Les employés du PAC demeurent employés par le PAC.

13.1.8 LES DISPOSITIONS FISCALES ET DOUANIERES

Après signature du présent Protocole, ALBAYRAK pourra s'entretenir avec les responsables des Ministères concernés pour toutes les questions, les avantages fiscaux et douaniers relatifs à ce projet stratégique de l'Etat.

L'Etat s'engage à coordonner les relations entre les responsables des Ministères pour obtenir les décisions gouvernementales nécessaires.

13.1.9 LE PROJET D'EXTENSION DE LA ZONE EST DU PAC

Le Contrat de Construction avec la Société CHEC comprend la construction d'une Pénétrante, d'un Parking Poids Lourds, des Surfaces et des Quais dans la Partie Est du Port. Les Parties s'entendent que certaines dispositions négatives du contrat de construction soient révisées. Si la société CHEC adapte ces dispositions, elle pourra réaliser ces travaux de construction.

L'Etat fera le nécessaire pour que ces travaux soient réalisés dans les meilleurs délais. ALBAYRAK sera régulièrement tenu au courant des développements concernant les activités et travaux du contrat de la Société CHEC.

Certaines précisions et modifications doivent être intégrées dans le contrat de construction de la société CHEC, notamment ;

- Les constructions du Parking Poids Lourds et de la Pénétrante devront être achevées avant le mois de juin 2019 afin de ne pas affecter la bonne exécution du contrat de concession.
- Les surfaces doivent être revêtues, contrairement à ce qui est prévu dans le contrat de la société CHEC.
- La construction des quais n'est pas prévue dans la zone déterminée en ANNEXE du contrat de la Société CHEC. Il serait souhaitable que l'Etat demande à la Société CHEC de revoir l'étendue de ce projet d'extension. ALBAYRAK apportera les précisions nécessaires à l'Etat.
- Le Concessionnaire assurera le rôle d'Ingénieur Délégué pour la surveillance des constructions de la Zone Est du Port.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION**13.2 L'OFFRE POUR LE PROJET D'INVESTISSEMENT ET DE CONCESSION D'ALBAYRAK**

Structure du Modèle de PPP : Construction-Exploitation- Transfert

Durée de Concession : 30 Années

Autorité de Concession : P.A.C.

Concessionnaire : ALBAYRAK

Contenu de l'Offre :

1. La Réhabilitation complète du Port conventionnel,
2. L'exploitation du Périmètre du Port figurant en Annexe,
3. Le dragage continu du bassin portuaire et du chenal d'accès.
4. Les travaux qui ne sont pas réalisés par CHEC devront être complétés.
5. Achat des équipements du Port et des quais.
6. La modernisation du système de gestion du Port.
7. Garantir le financement des projets soumis par ALBAYRAK.
8. Le maintien et réparation du Port durant le contrat.
9. Augmenter la capacité du volume de commerce du Port.
10. Mettre en place le système informatique de collecte des droits de douanes.

Contenu de Risques : En contrepartie d'une concession pendant 30 ans :

- 1- ALBAYRAK promet de payer un ticket d'entrée dequi sera discuté.....\$ au P.A.C.
- 2- ALBAYRAK promet de payer au P.A.C. % 18 du revenu Brut réalisé des activités du Port pendant 30 ans.

Le revenu Brut total : Est le revenu brut collecté avec tous les services portuaires fournis par ALBAYRAK au sein du Port.

Toutes les dépenses, charges et investissements sont à la charge d'ALBAYRAK.

LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION

	TOTAL	PART D'ALBAYRAK	PART DU P.A.C.
	100%	82,0%	18,0%
REVENU NET	1.102.988.952	594.810.292	508.178.660
NPV	182.310.570	48.245.166	134.065.404
IRR	-	16%	-
DISCOUNT RATE	-	9,8%	-

TOTAL REVENU BRUT	2.823.214.779
TOTAL COUT DE L'OPERATION	1.235.367.930
TOTAL INVESTISSEMENT COUT D'EQUIPEMENTS	99.280.000
TOTAL INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURE	385.577.897
REVENU NET	1.102.988.952

Contenu de Risques :

	Port Existant	Extension de la Zone de l'Est	Equipements du Port
Risque d'Exploitation	Albayrak	Albayrak	Albayrak
Risque de Financement	Albayrak	P.A.C. (L'ETAT)	Albayrak
Risque de Design et de Construction	Albayrak	P.A.C. (L'ETAT)	Albayrak
Risque de Revenu	Albayrak	Albayrak	Albayrak

PAIEMENT ANNUEL FIXE PROPOSE :

TICKET D'ENTREE	?		
1. ACOMPTE	7.932.016	16. ACOMPTE	16.461.942
2. ACOMPTE	8.332.092	17. ACOMPTE	17.080.814
3. ACOMPTE	8.756.341	18. ACOMPTE	17.723.644
4. ACOMPTE	9.288.142	19. ACOMPTE	18.391.387
5. ACOMPTE	9.882.192	20. ACOMPTE	19.085.036
6. ACOMPTE	10.483.548	21. ACOMPTE	19.993.258
7. ACOMPTE	11.125.350	22. ACOMPTE	20.834.878
8. ACOMPTE	11.846.459	23. ACOMPTE	21.712.660
9. ACOMPTE	12.551.037	24. ACOMPTE	22.628.215
10. ACOMPTE	13.069.555	25. ACOMPTE	23.583.232
11. ACOMPTE	13.607.875	26. ACOMPTE	24.579.481
12. ACOMPTE	14.162.074	27. ACOMPTE	25.618.815
13. ACOMPTE	14.738.064	28. ACOMPTE	26.703.180
14. ACOMPTE	15.291.395	29. ACOMPTE	27.834.613
15. ACOMPTE	15.866.113	30. ACOMPTE	29.015.253

Le flux de liquidité relatif à la proposition est mentionné dans le tableau 17.

PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION
TABLEAU-27: LE FLUX DE LIQUIDITE RELATIF A LA PROPOSITION

ANNEES		REVENUS TOTAUX	PART DE P.A.C.	PART D'ALBAYRAK	DEPENSES TOTALES	INVESTISSEMENT POUR MACHINES ET EQUIPEMENTS	INVESTISSEMENT S POUR CONSTRUCTION	BENEFICES / PERTES	FLUX DE LIQUIDITE	NPV ALBAYRAK	NPV P.A.C.
TICKET D'ENTREE			?					0	0	0	0
1	2018	44.066.757	7.932.016	36.134.741	22.137.376	12.050.000	12.044.009	-10.096.644	-10.096.644	-10.096.644	7.932.016
2	2019	46.289.402	8.332.092	37.957.309	22.429.993	7.000.000	11.989.757	-3.462.440	-13.559.084	-3.153.406	7.588.427
3	2020	48.646.337	8.756.341	39.889.996	23.076.849	915.000	16.658.780	-760.633	-14.319.717	-630.915	7.263.032
4	2021	51.600.790	9.288.142	42.312.648	24.889.383	700.000	16.658.780	64.485	-14.255.232	48.714	7.016.521
5	2022	54.901.068	9.882.192	45.018.875	26.053.851	560.000	13.068.203	5.336.822	-8.918.410	3.671.752	6.798.983
6	2023	58.241.931	10.483.548	47.758.383	27.366.136	320.000	32.491.778	-12.419.530	-21.337.941	-7.782.040	6.568.959
7	2024	61.807.498	11.125.350	50.682.149	28.629.851	1.025.000	25.422.955	-4.395.658	-25.733.598	-2.508.475	6.348.917
8	2025	65.813.658	11.846.459	53.967.200	31.013.370	11.155.000	23.270.418	-11.471.588	-37.205.186	-5.962.209	6.157.043
9	2026	69.727.986	12.551.037	57.176.949	32.608.572	6.940.000	17.798.104	-169.727	-37.374.913	-80.340	5.941.019
10	2027	72.608.640	13.069.555	59.539.085	33.489.574	10.730.000	21.337.603	-6.018.091	-43.393.004	-2.594.405	5.634.297
11	2028	75.599.306	13.607.875	61.991.431	34.682.315	4.940.000	17.269.450	5.099.665	-38.293.339	2.002.250	5.342.775
12	2029	78.678.189	14.162.074	64.516.115	35.589.732	5.185.000	17.465.409	6.275.974	-32.017.365	2.244.168	5.064.087
13	2030	81.878.133	14.738.064	67.140.069	37.633.810	10.685.000	17.794.264	1.026.996	-30.990.369	334.457	4.799.681
14	2031	84.952.196	15.291.395	69.660.801	38.522.083	2.125.000	28.430.246	583.471	-30.406.898	173.057	4.535.411
15	2032	88.145.071	15.866.113	72.278.958	39.684.092	6.105.000	19.203.642	7.286.224	-23.120.674	1.968.202	4.285.858
16	2033	91.455.234	16.461.942	74.993.292	41.084.800	5.385.000	17.169.173	11.354.318	-11.766.356	2.793.354	4.049.916
17	2034	94.893.408	17.080.814	77.812.595	42.081.051	7.155.000	17.810.202	10.766.342	-1.000.014	2.412.297	3.827.111
18	2035	98.464.688	17.723.644	80.741.044	43.445.968	6.305.000	16.751.301	14.238.775	13.238.761	2.905.580	3.616.706
19	2036	102.174.372	18.391.387	83.782.985	44.980.632	0	10.599.725	28.202.627	41.441.388	5.241.402	3.418.002
20	2037	106.027.978	19.085.036	86.942.942	46.310.900	0	14.139.319	26.492.723	67.934.111	4.484.171	3.230.342
21	2038	111.073.656	19.993.258	91.080.398	48.022.140	0	8.012.281	35.045.977	102.980.088	5.402.458	3.082.029
22	2039	115.749.321	20.834.878	94.914.443	49.719.311	0	3.397.500	41.797.633	144.777.721	5.868.168	2.925.107
23	2040	120.625.886	21.712.660	98.913.227	51.079.840	0	0	47.833.387	192.611.108	6.116.171	2.776.269
24	2041	125.712.305	22.628.215	103.084.090	52.842.539	0	0	50.241.551	242.852.659	5.850.719	2.635.096
25	2042	131.017.958	23.583.232	107.434.725	55.006.972	0	0	52.427.753	295.280.412	5.560.388	2.501.193
26	2043	136.552.673	24.579.481	111.973.192	56.610.232	0	3.397.500	51.965.460	347.245.872	5.019.452	2.374.183
27	2044	142.326.753	25.618.815	116.707.937	58.687.725	0	0	58.020.212	405.266.084	5.104.092	2.253.711
28	2045	148.350.998	26.703.180	121.647.818	60.311.060	0	0	61.336.759	466.602.843	4.914.254	2.139.438
29	2046	154.636.736	27.834.613	126.802.124	62.560.920	0	0	64.241.203	530.844.046	4.687.574	2.031.046
30	2047	161.195.850	29.015.253	132.180.597	64.816.851	0	3.397.500	63.966.246	594.810.292	4.250.921	1.928.228
TOTAL		2.823.214.779	508.178.660	2.315.036.118	1.235.367.930	99.280.000	385.577.897	594.810.292	594.810.292	48.245.166	134.065.404