

Document de la
BANQUE MONDIALE

FILE COPY

POUR USAGE OFFICIEL

Rapport No 8218-GUI

RAPPORT D'EVALUATION

REPUBLIQUE DE GUINEE

DEUXIEME PROJET URBAIN

28 février 1990

Département de l'Afrique occidentale et centrale
Division des opérations d'infrastructure

Le présent rapport fait l'objet d'une diffusion restreinte et ne peut être utilisé par ses destinataires que dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Sa teneur ne peut être divulguée sans l'autorisation de la Banque mondiale.

EQUIVALENCES MONETAIRES

Unité Monétaire = franc guinéen ff

25 janvier 1990

\$1.00 dollar = 630 FG
FG 1,000 = \$1.00 dollar
\$1.32 dollar = 1.0 DTS

ANNEE FISCALE

1er janvier - 31 décembre

POIDS ET MESURES: Système métrique

SIGLES

| | |
|-----------|--|
| AfDB | African Development Bank/Banque africaine de développement (BAD) |
| CCCE | Caisse Centrale de Coopération Economique (France) |
| CDP | Contribution au Développement Préfectoral |
| CECI | Centre Canadien d'Etudes et de Coopération Internationale |
| CEPUR | Cellule de Planification Urbaine Régionale -- DATU, MUH |
| CETU | Compte d'équipement des terrains urbains |
| CIDA | Canadian International Development Agency/Agence canadienne de développement international (ACDI) |
| DAFO | Direction des Affaires Foncières -- MUH |
| DATU | Direction de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme -- MUH |
| EDF | European Development Fund/Fonds européen de développement (FED) |
| EEC | European Economic Community/Communauté économique européenne (CEE) |
| FAC | Fonds d'aide et de coopération (France) |
| GTZ | Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (Germany/Allemagne) |
| ICB | International Competitive Bidding/Appel d'Offres International (AOI) |
| KfW | Kreditanstalt für Wiederaufbau (Germany/Allemagne) |
| LCB | Local Competitive Bidding/Appel d'Offres Local (AOL) |
| MUH | Ministry of Urban Planning and Housing/Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat |
| PIP | Public Investment Program/Programme d'Investissements Publics |
| RWSG | Regional Water and Sanitation Group/Groupe régional de l'Eau et de l'Assainissement (GREA) |
| SOGETRAG | Société Générale de Transports en Guinée |
| SOLOPRIMO | Société de Logements à Prix Modérés |
| TUV | Taxe Unique sur les Véhicules |
| UNDP | United Nations Development Program/Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) |
| UNEG-BTP | Union Nationale des Entreprises Guinéennes du B.T.P. |
| UNICEF | United Nations Children's Fund/Fonds des Nations Unies pour l'enfance (FISE) |
| UPSU | Unité de Pilotage des Services Urbains -- Conakry |
| UPUC | Unité de Planification Urbaine de Conakry -- DATU, MUH |
| USAID | United States Agency for International Development/Agence des Etats-Unis pour le développement international |

REPUBLIQUE DE GUINEE
DEUXIEME PROJET URBAIN
RAPPORT D'EVALUATION

Table des matières

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| RESUME DU CREDIT ET DU PROJET | i |
| I. LE SECTEUR | 1 |
| A. Contexte économique | 1 |
| B. Urbanisation et ajustement économique | 1 |
| C. Déficiences des services urbains | 2 |
| D. Stratégie du Gouvernement pour le développement urbain | 4 |
| E. Appui à la stratégie urbaine | 13 |
| II. LE PROJET | 15 |
| A. Objectifs et description | 15 |
| B. Coûts et financement du projet | 24 |
| C. Exécution du projet | 26 |
| D. Passation des marchés | 27 |
| E. Décaissements | 29 |
| F. Comptabilité, audit et rapports | 30 |
| G. Impact du projet sur l'économie, la pauvreté et l'environnement | 30 |
| H. Justification et risques du projet | 33 |
| I. Accords conclus et recommandations | 34 |

ANNEXES

| | |
|--|-----|
| 1-1 Institutions urbaines au niveau central | 36 |
| 1-2 Décentralisation et gestion des services urbains | 42 |
| 1-3 Le financement des services urbains | 49 |
| 2-1 Description détaillée du projet | 59 |
| 2-2 Plan d'action pour la composante aménagement de terrains | 78 |
| 2-3 Plan de financement de l'UPSU | 80 |
| 2-4 Tableau des coûts du projet | 82 |
| 2-5 Calendrier des décaissements | 86 |
| 2-6 Passation des marchés | 87 |
| 2-7 Analyse économique du volet voiries de Conakry | 88 |
| 3 Documents figurant dans le dossier du projet | 102 |

CARTES : IBRD 22005 Répartition de la population
IBRD 22006R Programme d'infrastructure prioritaire de Conakry

Le présent rapport est basé sur les conclusions d'une mission d'évaluation qui s'est rendue en Guinée en octobre 1989 et comprenait MM. B. Delaval (Chef de mission), P. Canel (Spécialiste du développement municipal), J. F. Tribillon et J. L. Venard (Consultants). Mmes S. Snell (Consultante), M. E. Houle et G. Nixon ont participé à la préparation du rapport.

Le présent document fait l'objet d'une diffusion restreinte, et ne peut être utilisé par ses destinataires que dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Sa teneur ne peut être autrement divulguée sans l'autorisation de la Banque Mondiale.



REPUBLIQUE DE GUINEE

DEUXIEME PROJET URBAIN

RESUME DU CREDIT ET DU PROJET

- Emprunteur : République de Guinée
- Organisme d'exécution : Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat (MUH),
Ville de Conakry et villes secondaires par
l'intermédiaire du MUH
- Montant : 43.0 millions de DTS (équivalent à 57.0 millions de
dollars)
- Conditions : Conditions normales de l'IDA, remboursable en 40 ans
- Cofinancement : PNUD, FAC, CCCE.
- Description du projet : Le projet proposé aidera le Gouvernement à mettre
en oeuvre sa stratégie de développement pour le
secteur urbain. Pour ce faire, le projet
contribuera à i) améliorer l'infrastructure et les
services urbains de base; ii) réaliser de nouvelles
opérations d'aménagement de terrains urbains;
iii) consolider le rôle joué par le secteur privé,
y compris les petites entreprises de construction,
dans l'offre de logements, de terrains équipés et
de services urbains; et iv) renforcer les
collectivités locales et les institutions urbaines
dans l'ensemble du pays. Dans cette perspective,
le projet comprendra les éléments suivants :
- a) un programme prioritaire d'infrastructure portant
sur l'amélioration des principales infrastructures
urbaines de Conakry et de certaines villes
secondaires;
 - b) l'appui à la mise en oeuvre d'une nouvelle
politique de l'habitat élaborée dans le cadre de
la préparation du présent projet, par le
renforcement du rôle des aménageurs privés et locaux
et le financement d'opérations reproductibles
d'aménagement de terrains;
 - c) la poursuite du programme de soutien au
développement des petites entreprises de
construction, entamé dans le cadre du Premier projet
urbain;
 - d) le renforcement des institutions urbaines, par
l'amélioration des capacités de gestion de projets
du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat et le

développement des collectivités locales, à Conakry et dans les villes secondaires, par : i) la définition de leur cadre institutionnel, budgétaire et financier; ii) l'amélioration de la mobilisation de ressources locales; et iii) l'amélioration de l'offre de services urbains de base.

Impact sur l'environnement :

Le projet a pour objectif essentiel d'améliorer le cadre de vie et de travail des villes guinéennes, et n'inclut pas d'activités qui pourraient présenter un impact négatif sur l'environnement. La situation physique, sanitaire et socio-économique de la population urbaine sera améliorée, de manière significative, par la réhabilitation des infrastructures urbaines, la réalisation de nouvelles opérations d'aménagement de terrains et l'amélioration des services urbains de base, notamment le ramassage des ordures et l'entretien du réseau de drainage. Cet ensemble de mesures réduira les risques importants pour la santé qui résultent de l'insalubrité actuelle des zones urbaines.

Avantages du projet :

Le projet doit permettre de poursuivre la mise en oeuvre d'un développement urbain auto-entretenu amorcée dans le cadre du Premier projet urbain. Le projet améliorera le fonctionnement des villes en tant que centres de croissance économique et de développement social en renforçant le soutien que ces villes apportent au développement des initiatives privées. Ce renforcement du rôle économique des villes résultera d'une approche axée sur l'amélioration des infrastructures, la mobilisation de ressources et le renforcement des institutions urbaines. Par la réhabilitation des infrastructures et des services urbains, le projet améliorera, de manière significative, le cadre de travail et de vie des centres urbains de Guinée, notamment les quartiers les moins équipés habités par les couches pauvres de la population. Au travers de réformes des politiques de l'urbanisme et de l'habitat, le projet aidera l'administration centrale à transférer progressivement la responsabilité de l'aménagement urbain aux collectivités locales et aux promoteurs privés, ce qui libérera les ressources publiques au profit d'autres secteurs tout en améliorant l'efficacité globale de l'économie.

Risques du projet :

Les principaux risques résultent de la faiblesse des capacités d'exécution de l'administration centrale et des institutions locales. Le programme global de réforme administrative du Gouvernement vise à

éliminer ces risques institutionnels, en mettant notamment en place des incitations appropriées pour renforcer la motivation des fonctionnaires. Les programmes de formation et d'assistance technique prévus dans le cadre du projet permettront en outre de renforcer les institutions urbaines et de limiter les risques résultant du nombre trop limité de cadres qualifiés. Des risques d'origine politique existent également. Des retards dans la prise de décisions risquent de différer les améliorations de la mobilisation des ressources locales et l'application des réformes proposées. Afin de limiter ces risques, un engagement politique portant sur la mise en oeuvre de la stratégie proposée pour le secteur urbain a été obtenu lors de la préparation du projet et confirmé lors de l'évaluation et des négociations.

Résumé des coûts estimés du projet
(millions de dollars)

| Composante | <u>Monnaie nationale</u> | <u>Devises</u> | <u>Total</u> | <u>% du coût de base</u> |
|---|--------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|
| Programme d'infrastructures prioritaires | 14,4 | 33,1 | 47,5 | 77 |
| Opérations d'aménagement de terrains | 0,6 | 2,2 | 2,8 | 5 |
| Appui aux petites entreprises de construction | 0,2 | 0,8 | 1,0 | 2 |
| Renforcement institutionnel | <u>2,4</u> | <u>8,1</u> | <u>10,5</u> | <u>16</u> |
| Total coût de base | 17,6 | 44,2 | 61,8 | 100 |
| Imprévus physiques | 1,7 | 5,3 | 7,0 | |
| Hausse des prix | <u>7,2</u> | <u>5,7</u> | <u>12,9</u> | |
| Coût total du projet | <u>26,5</u> ===== | <u>55,2</u> ===== | <u>81,7</u> ===== | |

Résumé du plan de financement
(millions de dollars)

| Source | <u>Monnaie nationale</u> | <u>Devises</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> |
|--------------|--------------------------|----------------|--------------|------------|
| Gouvernement | 5,3 | 2,9 | 8,2 | 10 |
| IDA | 17,2 | 39,8 | 57,0 | 70 |
| PNUD | 0,2 | 0,8 | 1,0 | 1 |
| CCCE | 3,5 | 10,5 | 14,0 | 17 |
| FAC | <u>0,3</u> | <u>1,2</u> | <u>1,5</u> | <u>2</u> |
| Total | <u>26,5</u> | <u>55,2</u> | <u>81,7</u> | <u>100</u> |

Estimation des décaissements de l'IDA
(millions de dollars)

| Catégorie | <u>Ex. 90</u> | <u>Ex. 91</u> | <u>Ex. 92</u> | <u>Ex. 93</u> | <u>Ex. 94</u> | <u>Ex. 95</u> |
|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Annuels | 8,5 | 18,3 | 17,1 | 8,5 | 4,0 | 0,6 |
| Cumulatifs | 8,5 | 26,8 | 43,9 | 52,4 | 56,4 | 57,0 |

Taux de rentabilité : Le taux de rentabilité économique calculé pour les composantes amélioration des voiries urbaines, représentant la moitié environ du coût total du projet, est en moyenne de 32 %, avec un maximum de 36 % et un minimum de 12 %. L'évaluation économique des autres composantes ne présenterait guère d'intérêt.

Date d'achèvement prévue : 30 juin 1995.

REPUBLIQUE DE GUINEE

DEUXIEME PROJET URBAIN

I. LE SECTEUR

A. Contexte économique

1.01 Le Gouvernement de la Deuxième République, qui est arrivé au pouvoir en 1984, a hérité d'un pays sujet à une grave crise économique et qui souffrait de déficiences considérables en matière d'infrastructure, l'entretien de la plupart des routes et des équipements collectifs étant dans un état d'abandon total. Suite à une gestion économique inappropriée, la Guinée, qui est dotée de ressources naturelles abondantes, était devenue l'un des pays les plus pauvres du monde, avec un revenu par habitant inférieur à 300 dollars et des niveaux de vie extrêmement bas. Afin d'inverser la tendance persistante à la dégradation de l'économie et de redresser les déséquilibres financiers, le nouveau régime a adopté fin 1985 un programme de stabilisation et d'ajustement de grande envergure. Ce programme vise avant tout à rétablir les équilibres internes et externes, et à mettre en place les bases d'une croissance durable, liée à la réduction du rôle de l'Etat, à la réhabilitation des entreprises parapubliques, à l'encouragement de l'initiative privée et au recours aux forces du marché pour établir les mécanismes de fixation des prix.

1.02 Les investissements publics ont été réorientés de manière à améliorer les infrastructures et à soutenir les secteurs directement productifs. Dans le cadre de divers projets financés par l'IDA et d'autres bailleurs de fonds, le Gouvernement a entrepris la réhabilitation des infrastructures dans les secteurs des transports (routes interurbaines, ports et aéroports), de l'eau et de l'industrie. Dans son ensemble, le programme d'ajustement a permis d'améliorer les résultats économiques du pays concrétisés par un taux de croissance du PIB en valeur réelle d'environ 6 % en 1987 et de plus de 5 % en 1988, et par une réduction de l'inflation, de 72 % en 1986 à 27 % en 1988.

B. Urbanisation et ajustement économique

1.03 La Guinée, bien qu'en majorité rurale, connaît une urbanisation rapide. La population urbaine (vivant dans des centres de plus de 5.000 habitants) est passée de 450.000 habitants (14 % du total de la population) en 1960 à 1.650.000 habitants (25 % du total) en 1989, et devrait atteindre 4.500.000 habitants (40 % du total) vers 2010. En raison de l'héritage institutionnel et économique du pays, plus de 60 % de la population urbaine est concentrée à Conakry qui est à la fois la capitale, le principal port et le plus grand centre industriel et économique du pays. Plus de 60 % de toutes les entreprises industrielles sont situées dans la région de Conakry et représentent plus de 50 % de l'emploi du secteur secondaire. Les activités commerciales et l'administration publique présentent des proportions similaires. Les prévisions indiquent que la population de Conakry, estimée à 1.100.000 habitants en 1989, devrait croître à un taux annuel de 6 % pour atteindre 2 millions d'habitants d'ici l'an 2000.

1.04 La réaction initiale du secteur privé au nouveau cadre économique mis en place par le programme d'ajustement a été encourageante. La croissance de la valeur ajoutée manufacturière est en fait attribuable en

grande partie aux micro-entreprises opérant dans le secteur urbain informel. D'après les données disponibles, leur nombre a augmenté de 42 % entre le début de 1985 et le début de 1989. Elles auraient fourni en 1987 environ 18.000 emplois nouveaux. Des études récentes montrent en outre que l'emploi a été réorienté des secteurs saturés tels que les transports et le petit commerce vers les activités manufacturières et la construction.

1.05 Cette évolution a eu une très forte incidence sur l'économie de Conakry qui a accueilli la majeure partie des entreprises nouvellement créées. Des améliorations notables des infrastructures ont également modifié le cadre physique de Conakry, capitale politique et économique, qui a bénéficié d'une part substantielle du programme d'investissement public. De plus, la libéralisation de l'économie a fortement encouragé les ménages guinéens locaux et expatriés à investir massivement dans la construction de logements, et le développement d'un secteur dynamique du bâtiment représente l'un des résultats les plus appréciables et visibles du programme de redressement économique. On estime, suite à l'étude sur le développement urbain de Conakry terminée récemment (1988), que le nombre de parcelles occupées est passé de 23.000 en 1983 à 37.000 en 1987 et le nombre de logements de 78.000 en 1983 à 110.000 en 1987. Le parc immobilier s'est donc accru en moyenne de 8.000 nouvelles unités par an, ce qui correspond à une augmentation totale supérieure à 40 % en quatre ans. L'investissement immobilier représente annuellement, selon ces estimations, 50 millions de dollars (3 % du PIB) pour Conakry uniquement, et plus de 100 millions de dollars (6 % du PIB) pour l'ensemble du pays. Cette expansion du secteur du logement a eu une forte influence sur le développement du secteur de la construction, ainsi que sur le coût des matériaux de construction et les valeurs des terrains.

1.06 Les autres villes, en raison du manque d'infrastructures, n'ont pas réussi à attirer des activités économiques et se sont limitées à un rôle secondaire. Kankan, la deuxième ville du pays, a une population inférieure à 100.000 habitants (1989). La nouvelle stratégie d'aménagement du territoire (voir par. 1.16) devrait permettre une répartition plus équilibrée de la population, par une densification du réseau urbain. Le nombre de centres ayant une population supérieure à 5.000 habitants devrait passer de 40 en 1989 à environ 80 vers 2010. En plus de Conakry, sept villes auront une population dépassant 100.000 habitants d'ici à 2010 : Kamsar, Kankan, Kindia, N'Zérékoré, Kissidougou, Labé et Faranah.

C. Les déficiences des services urbains

1.07 Lorsque le Gouvernement de la Deuxième République est arrivé au pouvoir, les villes guinéennes, y compris Conakry, étaient mal équipées pour soutenir et promouvoir le développement des activités économiques. Après plus de 25 années de désintérêt pour le secteur urbain, l'entretien de la plupart des infrastructures, lorsqu'elles existaient, était totalement négligé. De vastes zones urbaines étaient dépourvues de services de base, et des conditions de vie et de travail extrêmement difficiles affectaient la productivité des activités urbaines. Le logement était devenu un problème social d'une grande acuité. L'investissement en voiries était resté négligeable pendant plus de deux décennies et le réseau de 1984 dépassait à peine celui qui existait à l'indépendance. Les sociétés de transport public avaient pratiquement cessé de fonctionner à Conakry, ce qui créait d'importants problèmes vu la structure linéaire de la ville. Plus de 60 %

des ménages urbains n'avaient pas accès à l'eau potable. Les services d'électricité faisaient l'objet de pannes chroniques qui affectaient sérieusement le fonctionnement des activités économiques. En raison d'une absence quasi totale d'entretien, la majeure partie du réseau de drainage des eaux pluviales construit avant l'indépendance n'était plus fonctionnel, ce qui est particulièrement grave étant donné une pluviométrie annuelle moyenne de 4.200 mm. Ces déficiences se soldaient par des inondations catastrophiques, des interruptions prolongées du trafic et une détérioration rapide du revêtement des voiries. L'absence de voies d'accès satisfaisantes privait de vastes zones urbaines de tout service de ramassage d'ordures. Même dans les zones desservies, le ramassage était au mieux irrégulier, et un cinquième seulement des déchets produits chaque jour était effectivement collecté. Ce manque d'entretien systématique et le fonctionnement irrégulier des services urbains avaient conduit à des dégradations sévères de l'environnement, aggravant les conditions d'hygiène de Conakry, qui étaient parmi les plus inquiétantes en Afrique subsaharienne. Cette désorganisation complète des services urbains constituait l'un des enjeux sociaux et politiques les plus importants pour le nouveau régime.

1.08 Avec l'appui de la communauté internationale des bailleurs de fonds, le Gouvernement de la Deuxième République a, en très peu de temps, amorcé d'importantes améliorations du cadre physique de Conakry et identifié les principales mesures visant à renforcer le rôle des villes secondaires. Des programmes de voiries prioritaires et de réhabilitation du réseau de drainage ont été réalisés au titre du Premier projet d'alimentation en eau et d'assainissement (870-GUI) et du Projet de développement urbain de Conakry (1466-GUI). Ce Premier projet de développement urbain comprenait également le renforcement de l'Unité de pilotage des services urbains (UPSU) de Conakry pour lui permettre d'assurer l'entretien et la réparation systématiques du réseau de drainage, ainsi que la collecte des ordures dans la majeure partie de la zone urbanisée (voir par. 1.20). D'autres programmes d'amélioration des voiries urbaines ont été réalisés avec l'aide de la France (FAC et CCCE). La SOGETRAG, société mixte de transport, a été créée avec des partenaires privés en 1985. Dotée de 60 autobus, elle transporte chaque jour plus de 100.000 voyageurs sur son réseau de 43 km. Le Deuxième projet d'alimentation en eau (1985-GUI), signé en mai 1989, financera l'expansion d'environ 300 km du réseau de distribution d'eau, y compris environ 15.000 nouveaux branchements, ainsi qu'un programme de réforme de vaste portée destiné à mettre en place un cadre institutionnel et financier approprié pour le développement du secteur de l'alimentation en eau.

1.09 Ces réalisations ont amélioré, d'une manière significative, le cadre physique de Conakry en un laps de temps très court. Il est cependant indispensable de poursuivre les efforts entrepris pour rattraper les retards accumulés du fait que l'infrastructure et les services urbains essentiels ont été longtemps négligés à Conakry et dans les villes secondaires. C'est ainsi que près de 70 % de la population de Conakry continue à vivre dans des quartiers sous-équipés et à forte densité de population. Une croissance urbaine incontrôlée et le manque d'accès à des zones régulièrement aménagées forcent les ménages à se concentrer dans les anciens quartiers du centre, où ils sont à 58 % locataires, et à occuper anarchiquement les zones périurbaines, ce qui ne fait qu'augmenter le coût de l'exécution différée des programmes d'infrastructure. Les réseaux d'infrastructure de Conakry sont particulièrement sous-équipés : le ratio des voiries revêtues par rapport à la population ne représente que le quart des besoins indispensables à un

service adéquat. Vu l'absence de liaisons appropriées entre les corniches nord et sud, la circulation doit faire de longs détours à travers le centre, ce qui aggrave l'encombrement, augmente les coûts de déplacement et nuit à l'activité économique. L'absence de gestion appropriée du trafic entraîne des coûts supplémentaires liés à l'encombrement. Le réseau de drainage n'a pas été convenablement entretenu et développé pour desservir les nouvelles zones urbanisées. Cette situation se traduit par des inondations fréquentes qui endommagent les maisons, perturbent le commerce, incommode les résidents, gênent la circulation et érodent le revêtement des voiries. D'importantes améliorations au titre du présent projet et d'un projet de transport en préparation devraient contribuer à atténuer ces obstacles au fonctionnement urbain.

1.10 Le développement de l'économie guinéenne résultant du programme d'ajustement et de l'amélioration du réseau de voiries urbaines a suscité un nouveau dynamisme des villes secondaires qui se traduit par la croissance rapide des activités des marchés et des gares routières, ainsi que par l'accroissement du trafic automobile dans les villes. Suite à une longue période de négligence, les infrastructures de ces villes secondaires se sont considérablement détériorées et ne permettent pas de soutenir efficacement le développement des activités économiques. Les activités des marchés centraux débordent sur les rues avoisinantes et créent de graves problèmes de santé du fait de l'absence de réseaux de drainage et de services de collecte des ordures. Les gares routières qui sont indispensables au transport des personnes et des biens sont encombrées et mal aménagées. Les caniveaux de drainage, lorsqu'ils existent, ne sont pas entretenus, ce qui entraîne l'inondation fréquente des quartiers centraux. Dans certaines villes, le réseau de voiries est coupé par des vallées isolant d'importantes zones résidentielles du centre de la ville et du reste du pays.

D. Stratégie du Gouvernement pour le développement du secteur urbain

1.11 Les déficiences des infrastructures et des services urbains qui ne permettent pas aux villes guinéennes de fonctionner efficacement ne tiennent pas uniquement à l'absence d'investissements appropriés. Elles résultent aussi des faiblesses généralisées des institutions chargées de planifier, de fournir et d'entretenir les services urbains de base. A la suite des changements politiques intervenus en 1984, un ensemble de réformes ont été adoptées notamment pour améliorer les pratiques de planification et d'aménagement urbains, y compris la décentralisation progressive de la gestion des services urbains. L'application de ces réformes a bénéficié du concours du Premier projet urbain et de différentes initiatives connexes soutenues par la communauté des bailleurs de fonds. Ces efforts ont notamment permis de définir une stratégie de développement des secteurs de l'urbanisme et de l'habitat qui sera mise en oeuvre avec l'appui du Deuxième projet urbain.

1.12 Dans le cadre de l'objectif général de favoriser une croissance durable de l'économie par la promotion des initiatives privées, la stratégie du Gouvernement pour le secteur urbain vise à améliorer l'appui que des villes fonctionnant efficacement peuvent apporter au développement d'activités économiques et à la création des possibilités d'emploi. L'exécution de cette stratégie repose sur une approche diversifiée comprenant les mesures suivantes :

- (a) L'amélioration du fonctionnement des centres urbains et le développement d'un réseau urbain plus équilibré pour permettre le renforcement des liaisons entre zones urbaines et rurales dans l'esprit des recommandations du Plan d'aménagement du territoire achevé récemment (voir par. 1.14 et 1.16).
- (b) L'amélioration de l'offre de services urbains par la décentralisation progressive de la gestion urbaine et l'adoption de mécanismes de financement autonomes de ces services (voir par. 1.19).
- (c) La mise en oeuvre de mécanismes appropriés pour financer les investissements urbains prioritaires identifiés par les schémas directeurs d'urbanisme (voir par. 1.26).
- (d) L'amélioration de la situation foncière par la révision de la législation foncière et le renforcement des institutions chargées de gérer les terrains urbains (voir par. 1.29).
- (e) L'exécution d'opérations reproductibles d'habitat et d'aménagement des terrains, d'une taille suffisante pour faire face à la croissance urbaine, par la mise en place d'un cadre approprié pour susciter le dynamisme du secteur privé (voir par. 1.32).

1. Planification du développement urbain

1.13 L'ancien Département de l'urbanisme et de l'habitat du Ministère de l'équipement et de l'urbanisme est devenu un Ministère par Décret présidentiel du 1er avril 1988. Le Ministère de l'urbanisme et de l'habitat est chargé de préparer et d'appliquer la politique du développement urbain et de l'habitat du Gouvernement, de gérer les terrains urbains et d'exécuter des projets d'urbanisme opérationnel. Son organigramme détaillé est présenté à l'Annexe 1-1. Ce ministère, par la Direction de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (DATU), est chargé de planifier et de programmer le développement urbain dans l'ensemble du pays. La DATU a préparé, avec l'appui de la CEE, le Schéma national d'assemblage du territoire ainsi que les schémas directeurs d'urbanisme de onze villes secondaires. La DATU a également élaboré le Schéma directeur d'urbanisme de Conakry avec l'appui du Premier projet urbain. Dans ce cadre, deux divisions chargées de l'aménagement urbain et des infrastructures urbaines ont été créées pour superviser la conception et l'exécution des projets urbains conformément aux dispositions des schémas directeurs.

1.14 Le Schéma directeur d'urbanisme de la ville de Conakry. L'UPUC de la Direction de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme a élaboré le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Conakry pour la période 1985-2010, dans le cadre du Premier projet urbain. Les options d'urbanisation sont les suivantes (voir Carte : Programme d'infrastructure prioritaire de Conakry) :

- (a) Certaines activités actuellement concentrées à Tombo seront réinstallées dans deux nouveaux centres urbains qu'il est prévu de créer pour favoriser un aménagement spatial plus équilibré de la péninsule et réduire l'encombrement de la zone de Tombo. Un centre administratif sera situé sur le plateau de Kipé, au nord de

l'aéroport de Gbessia, et une zone industrielle sera aménagée près des installations actuelles de l'OBK, vers le centre de la péninsule.

- (b) Le réseau de voiries primaires et secondaires sera développé pour permettre un accès à ces nouveaux centres et aux nouveaux quartiers qui seront créés au nord et au centre de la péninsule. Outre les voies actuelles de corniche nord et sud, le réseau comprendra une voie centrale (Voie Le Prince) et des liaisons Nord-Sud (transversales) d'un espacement de 2,5 km en moyenne. La longueur totale des voiries revêtues devrait passer de 80 km à l'heure actuelle à environ 200 km d'ici à 2010.
- (c) La superficie totale urbanisée devrait augmenter de 90 km² de 1985 à 2010. Il faudrait donc urbaniser, durant cette période, 360 ha en moyenne par an.

1.15 La stratégie d'urbanisation qui sous-tend le Schéma directeur d'urbanisme de Conakry prévoit d'affecter les ressources publiques disponibles à deux principales catégories d'investissements : a) la réhabilitation et l'amélioration de l'infrastructure primaire des zones actuellement urbanisées; et b) l'extension de l'infrastructure primaire aux zones à urbaniser au cours de la prochaine décennie.

1.16 Aménagement du territoire et centres secondaires. Dans le cadre du programme de relance économique, le Gouvernement de la Deuxième République a confirmé sa stratégie d'aménagement du territoire destinée à promouvoir la croissance économique par l'exploitation des ressources agricoles et la création d'un réseau équilibré de centres régionaux qui doit améliorer les échanges entre villes et campagnes et réduire progressivement la prédominance économique excessive de la capitale.

1.17 La DATU du Ministère de l'urbanisme et de l'habitat a entamé en 1987 par le biais de la CEPUR, l'étude d'un Schéma national d'aménagement du territoire, avec le concours financier de la CEE. La première esquisse de ce schéma a été présentée en 1988 au Gouvernement et est actuellement en cours d'analyse. Le schéma propose de renforcer les sept capitales provinciales. Les objectifs fondamentaux de l'aménagement du territoire sont les suivants :

- (a) améliorer le cadre économique qui sous-tend la production agricole par l'offre de services de commercialisation, de financement et de stockage dans ces villes;
- (b) développer le réseau de transports pour faciliter l'acheminement de produits vivriers locaux aux marchés et la fourniture de facteurs de production aux zones rurales; et
- (c) décentraliser les mécanismes de prise de décisions.

1.18 Les études financées par la CEE comprennent la préparation des schémas directeurs d'urbanisme et l'identification de programmes d'actions prioritaires pour onze villes secondaires (Kankan, N'zérékoré, Labé, Faranah, Boké-Kamsar, Dubréka, Kindia, Kissidougou, Macenta, Fria et Mamou). La CEE contribue également au développement régional en Guinée en finançant des

opérations pilotes qui devraient renforcer le rôle économique des villes secondaires. De plus, le Ministère du Plan et le Secrétariat d'Etat à la décentralisation ont entrepris, avec l'appui du PNUD, une étude détaillée des programmes de développement prioritaire dans les 34 préfectures. L'USAID envisage, par ailleurs, de financer un programme d'aménagement des villes-marché.

2. Offre et financement de services urbains

1.19 Les collectivités locales et le processus de décentralisation. Dans le cadre des réformes politiques initiées à la suite des changements politiques de 1984, la Guinée a entrepris de déconcentrer et de décentraliser progressivement son administration territoriale, ce qui constitue un des principaux éléments du processus de libéralisation en cours. Une réforme globale de l'administration est menée actuellement sous la direction du Ministère de la réforme administrative, avec l'appui et l'assistance technique du PNUD (voir Annexe 1-2). L'Ordonnance présidentielle de 1986 relative à l'organisation territoriale et aux entités décentralisées constitue le point de départ de cette politique. Ce texte définit une organisation allant de la base au sommet : des entités locales (quartiers urbains et districts ruraux) aux Préfectures, en passant par les municipalités urbaines et les communautés rurales. La première étape de cette décentralisation a porté essentiellement sur la réforme de Conakry, en effet à l'exception des communautés rurales dont deux ont été mises en place avec l'appui du FAC, aucune entité décentralisée ne fonctionne encore dans le reste du pays. Un comité directeur interministériel a été créé par Décret présidentiel pour suivre la préparation des documents concernant les aspects administratifs, financiers et budgétaires de la réforme municipale et de son application à Conakry. Le Premier projet urbain a fourni une aide à la préparation de la réforme du statut de Conakry.

1.20 La Ville et les Communes de Conakry. A la suite des trois Décrets présidentiels signés le 5 janvier 1989, l'ancienne Province de Conakry est remplacée par la Ville de Conakry et les trois Préfectures par cinq Communes (Tombo, Dixin, Ratoma, Matam et Matoto) qui seront des collectivités territoriales décentralisées. La Ville de Conakry aura un statut spécial et fonctionnera à la fois comme un niveau déconcentré de l'administration publique et une autorité décentralisée avec un conseil élu. De ce fait, le Gouverneur de la Ville de Conakry sera à la fois le représentant de l'administration centrale chargé de gérer et de coordonner les services déconcentrés de l'Etat et le Président du futur Conseil municipal élu. Le Comité Interministériel a établi les projets de texte définissant et organisant le régime financier et fiscal de ces nouvelles entités locales que doivent être approuvés par le Gouvernement. La Ville et les Communes de Conakry seront chargées de fournir les services urbains (ramassage des ordures, entretien du réseau de voirie et du drainage), confiés auparavant à la Province. Le Deuxième projet urbain contribuera à définir les compétences respectives de l'Etat, de la Ville et des Communes en matière d'infrastructures. Cette délimitation des responsabilités affectera la répartition des dépenses de construction et d'entretien et, par conséquent, les budgets respectifs de la Ville et des Communes. Le FAC a accepté de financer un programme destiné à soutenir la mise en oeuvre de la réforme administrative et financière de la Ville et des Communes de Conakry. La réalisation de ce programme sera étroitement coordonnée avec celle de la composante renforcement institutionnel du projet proposé.

1.21 Mobilisation des ressources locales. Dans l'attente de l'approbation du projet de texte portant régime fiscal et financier de la Ville et des Communes de Conakry, les préfectures et les sous-préfectures sont restées provisoirement opérationnelles. Le budget de fonctionnement de la Ville et des Préfectures est tributaire des subventions de l'administration centrale; les ressources locales sont en effet actuellement très insuffisantes par rapport à celles des autres villes de la région. Les ressources perçues à Conakry en 1985 n'ont pas dépassé 0,66 dollar par habitant, contre 3,53 dollars pour Bamako, 5,25 dollars pour Ouagadougou et 13,30 dollars pour Bujumbura. Ce faible rendement résulte de la combinaison de plusieurs facteurs : la sous-évaluation du potentiel fiscal due à une identification insuffisante des contribuables; un système de calcul inefficace découlant de la complexité excessive des assiettes et des des taux d'imposition; et un faible taux de recouvrement résultant des difficultés liées à l'identification des contribuables. Ces facteurs sont aggravés en Guinée par une organisation institutionnelle inadéquate, par l'absence d'une définition précise des responsabilités des services de l'impôt et du trésor, ainsi que par des méthodes administratives, comptables et de contrôle inefficaces.

1.22 Les recettes locales proviennent essentiellement des contributions fiscales enrôlées par l'administration des Impôts et perçues par les services déconcentrés du Ministère des finances. Ces ressources comprennent: l'impôt sur les activités professionnelles (patente), la contribution au développement préfectoral (CDP), les impositions foncières pour une très faible part (taxe sur les propriétés bâties et taxes d'habitation), et diverses autres taxes, notamment une partie de la taxe sur l'usage des véhicules (TUV). Les taxes et redevances locales constituent le reste des recettes locales. Les recettes des marchés représentent la majeure partie des ressources non fiscales, car les revenus du domaine et redevances pour services rendus sont d'un très faible rendement. Des efforts récents ont permis des améliorations remarquables, les ressources perçues par habitant sont passées de 241 francs guinéens (0,66 dollar) en 1986 à 578 francs (1,22 dollar) en 1988. Ces améliorations résultent essentiellement de l'augmentation du produit de deux ressources fiscales : a) la patente, un impôt sur les activités professionnelles dont l'évaluation et la perception ont été sensiblement améliorées; et b) la contribution au développement préfectoral, un impôt de capitation dont le taux est passé de 700 à 2.000 francs guinéens et qui a été perçu auprès de la quasi-totalité des contribuables imposables en 1988.

1.23 La mise en place effective des nouvelles entités locales devrait permettre d'améliorer sensiblement la mobilisation des ressources propres de la Ville et des Communes (recettes des marchés, redevances et revenus du domaine). La patente devrait également contribuer à une progression sensible des recettes locales à court terme. A plus long terme, la mobilisation des ressources locales devrait être améliorée par: a) la réhabilitation de l'impôt foncier et de la taxe d'habitation, à la suite d'une opération pilote visant à identifier les occupants des terrains, réalisée avec l'aide bilatérale de la France; et b) la mise à jour et la réforme complète des impositions foncières et de la patente. Le projet proposé appuiera ces améliorations à court terme ainsi que les objectifs à moyen terme afin d'accroître les ressources nécessaires au fonctionnement des services urbains.

1.24 Offre de services urbains de base. Le Premier projet urbain a contribué à la création de l'Unité de pilotage des services urbains (UPSU) chargée du ramassage des ordures et de l'entretien des réseaux de voirie et de drainage de Conakry. L'UPSU est un organisme jouissant de l'autonomie administrative et budgétaire placé sous la tutelle de la Ville de Conakry. Son personnel est actuellement détaché des services de l'Administration centrale, de la Province et de la Préfecture. Sa structure interne et la composition de son personnel sont présentées en détail à l'Annexe 1-2. Ses charges de fonctionnement sont financées par des subventions de l'Administration centrale (60 %) et par les fonds provenant du Crédit de l'IDA No 1466-GUI au titre du Premier projet urbain (40 %). Les services qu'elle fournit ont permis d'améliorer de manière très significative l'environnement de Conakry et les conditions de vie et de travail de la population. La composante développement des institutions urbaines du projet proposé permettra de renforcer les moyens institutionnels et opérationnels de l'UPSU. Le projet permettra également de définir un cadre institutionnel approprié à l'amélioration de l'offre des services urbains dans les villes secondaires.

1.25 La mise au point de mécanismes de financement plus autonomes pour l'offre des services de l'UPSU représente l'un des enjeux urbains majeurs pour les prochaines années. La rentabilité financière à long terme de ces services est tributaire d'une réduction de leurs charges d'exploitation, ainsi que de nouvelles sources de recettes. La sous-traitance de certaines tâches de faible technicité à des entreprises privées pourrait aider à réduire sensiblement les coûts. Pour réduire les subventions de l'Administration centrale, il est proposé de financer progressivement ces services urbains par une tarification des services rendus aux établissements industriels et commerciaux, et une contribution appropriée provenant des recettes futures de la Ville et des Communes. Il est également proposé d'améliorer les pratiques budgétaires et comptables de l'UPSU. Le budget de celle-ci comportera les provisions nécessaires pour financer l'amortissement et le remplacement du matériel et d'autres actifs. Malgré ces efforts, il semble cependant que les ressources locales ne suffiront pas à financer le coût des services urbains assurés par l'UPSU et qu'une subvention décroissante de l'Etat restera nécessaire à moyen et à court terme (trois à cinq ans).

3. Financement des investissements urbains

1.26 L'immense retard accumulé en 25 ans en matière d'infrastructures urbaines conjugué aux besoins résultant de l'accroissement rapide de la population urbaine et des activités économiques justifient des efforts substantiels en matière d'investissements, au cours des prochaines décennies, afin d'améliorer l'environnement urbain. L'amélioration de la mobilisation des ressources des collectivités locales (voir par. 1.25) permettra au mieux de financer les services urbains de base tels que le ramassage des ordures et l'entretien des réseaux de voirie et de drainage. Les investissements urbains prioritaires devront donc être financés soit par une contribution directe des ménages et entreprises bénéficiaires, soit en recourant au budget d'investissement public.

1.27 Les ménages et les entreprises devraient payer directement le coût des services pouvant être facturés, notamment l'eau et l'électricité, ainsi

que celui des infrastructures de voirie et de drainage de base desservant directement les parcelles individuelles. Ce principe de financement suppose l'existence d'intermédiaires dotés de moyens d'emprunt nécessaires au financement des investissements et du pouvoir de récupérer les coûts auprès des usagers. La réhabilitation des institutions du secteur de l'eau et de l'électricité est en cours. La mise en place de montages institutionnels et financiers appropriés est proposée dans le cadre de la stratégie d'aménagement des terrains (voir par. 1.32).

1.28 Le programme d'investissements urbains. Un programme indicatif portant sur les investissements urbains prioritaires pour la période 1989-95 a été établi dans le cadre du Schéma directeur de Conakry, réalisé avec le concours du Premier projet urbain (voir par. 1.14). La part du programme d'investissement public (PIP) qui doit être consacrée à l'infrastructure de voiries primaires et de drainage au titre de l'investissement urbain total a été calculée sur la base des proportions indiquées ci-dessous, que l'on considère généralement appropriées pour les pays se trouvant à des stades de développement et d'urbanisation similaires à ceux de la Guinée. La répartition des investissements urbains entre Conakry et les villes secondaires traduit l'objectif global de mise en place d'un réseau urbain plus équilibré, en tenant compte des retards existants en matière d'infrastructures ainsi que de la capacité d'absorption limitée des centres urbains en dehors de la capitale.

- Investissement urbain total équivalant à 25 % du PIP ou 3 % du PIB;
- Infrastructures primaires de voirie et de drainage équivalant à 20 % de l'investissement urbain total ou 5 % du PIP (une proportion similaire a été retenue pour le PIP de 1990-92);
- Les parts de Conakry et des villes secondaires équivalant respectivement à 70 % et 30 % des investissements en infrastructure primaire.

Investissements urbains pour la période 1989-95
(en millions de dollars constants)

| | <u>1989</u> | <u>1990</u> | <u>1991</u> | <u>1992</u> | <u>1993</u> | <u>1994</u> | <u>1995</u> |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| PIB | 1995 | 2079 | 2164 | 2251 | 2341 | 2435 | 2532 |
| PIP | 236 | 248 | 258 | 269 | 280 | 292 | 304 |
| Investissement urbain total | 60 | 62 | 65 | 68 | 70 | 73 | 76 |
| Infrastructures primaires urbaines | 12 | 13 | 13 | 14 | 14 | 15 | 16 |
| Infrastructures primaires de Conakry | 8 | 9 | 9 | 10 | 10 | 10 | 11 |
| Infrastructures primaires des villes secondaires | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 |

Le programme d'investissement consacré aux infrastructures primaires urbaines au cours de la période 1989-95 se chiffre au total pour Conakry à

66,3 millions de dollars, dont 17,1 millions pour 1989-90 et 49,2 millions pour 1991-95; pour les villes secondaires, il s'élève à 28,4 millions de dollars. Les opérations prioritaires correspondantes ont été identifiées dans le cadre du Schéma directeur d'urbanisme de Conakry (par. 1.14) et des programmes d'actions prioritaires pour les villes secondaires (par. 1.18). Le renforcement des capacités de planification et de programmation du Ministère de l'urbanisme financé par le projet proposé permettra une mise à jour permanente des programmes d'investissement urbain ainsi que l'adaptation des niveaux de services à la justification économique des projets.

4. L'amélioration de la situation foncière

1.29 Le régime foncier légal est régi par le Code civil et des lois remontant à 1962 et 1974. Ces textes reconnaissent la propriété de l'Etat sur l'ensemble du territoire national, y compris les terrains bâtis, aménagés ou cultivés par des particuliers ou des personnes morales. L'Article 543 du Code civil stipule que toutes les terres en Guinée appartiennent à l'Etat qui en est le seul propriétaire devant la loi et que les droits fonciers se limitent à la propriété de la construction et de la mise en valeur réalisées par les occupants légaux. Théoriquement, les zones urbaines dans l'ensemble doivent être couvertes par des plans de lotissement délimitant les espaces publics et les parcelles individuelles pouvant être attribuées pour des constructions privées. Lors de l'implantation de ces plans de lotissement, qui se limitait généralement au piquetage des parcelles, l'Etat accordait d'une manière générale un tiers des terrains aux occupants traditionnels et les deux autres tiers à de nouveaux ménages urbains. Environ un tiers de toutes les zones urbanisées de Conakry ont fait l'objet de plans de lotissement. Le lotissement de nouvelles zones a pratiquement cessé depuis 1986 en raison de l'insuffisance des ressources des Services du domaine et du cadastre. De ce fait, l'acquisition de terrains se fait par densification des quartiers existants, ou par un accord informel et non enregistré entre les nouveaux venus et les occupants traditionnels des quartiers périurbains.

1.30 Dans ce contexte, trois types d'occupation foncière coexistent actuellement :

- (a) Un nombre limité de titres fonciers ont été accordés pendant la période coloniale, mais cette pratique a été abandonnée depuis l'indépendance. Ces titres sont enregistrés dans le Livre foncier qui devrait théoriquement être conservé et mis à jour par la Direction des affaires foncières du Ministère de l'urbanisme et de l'habitat.
- (b) Des arrêtés d'occupation provisoire ont été accordés aux bénéficiaires de parcelles situées dans les plans de lotissement. Ces arrêtés provisoires peuvent être transformés en arrêtés d'occupation définitive après une mise en valeur appropriée de la parcelle dans un délai de trois ans. Les arrêtés d'occupation définitive reconnaissent la propriété des mises en valeur sans limite dans le temps. La Direction des affaires foncières maintient un bottin foncier où sont enregistrés les arrêtés d'occupation provisoire et définitive, qui représentent l'unique forme d'occupation foncière légale depuis l'indépendance.

- (c) Les quartiers illégaux représentent la forme la plus courante d'occupation des terrains urbains. Leur développement résulte d'arrangements financiers informels et non enregistrés conclus entre les nouveaux arrivants et les occupants traditionnels. Du point de vue de l'administration foncière, de la communauté locale et même du vendeur traditionnel de la parcelle, l'unique moyen dont dispose l'occupant pour faire valoir ses droits consiste à construire rapidement une structure d'habitation minimale, de préférence "en dur".

Sur une zone résidentielle d'une superficie totale de 5.925 ha à Conakry en 1985, 2.000 ha étaient officiellement lotis, 1.335 ha correspondaient à des quartiers traditionnels qui avaient été officiellement restructurés et les 2.590 ha restants avaient été subdivisés de manière irrégulière à la suite d'arrangements informels. Ce dernier mode d'occupation a sensiblement augmenté ces dernières années : la grande majorité des 4.000 nouvelles parcelles et des 200 ha de terrains urbains sont aménagés chaque année en dehors de tout contrôle urbanistique.

1.31 En plus des réformes en cours, le Gouvernement a entrepris la mise à jour et la révision de la législation régissant la gestion foncière. Plusieurs possibilités sont à présent envisagées, notamment un retour progressif et limité aux titres fonciers. Le droit de propriété de l'Etat sur l'ensemble du territoire national tel que prévu par le Code civil semble ne pas être remis en cause actuellement. Les nouvelles dispositions légales envisagées pourraient se traduire par la transformation des permis d'occupation en droits fonciers plus sûrs (emphythéoses ou droits de superficie), permettant de transférer librement et d'utiliser la construction ou la mise en valeur comme garantie pour des prêts hypothécaires. Un renforcement des capacités de la Direction des affaires foncières à produire, maintenir et mettre à jour la documentation foncière légale constitue un préalable indispensable à toute amélioration de la gestion foncière. Le FAC a accepté de financer une opération pilote de mise à jour de la documentation foncière de Tombo, le centre ancien de la ville. Les résultats de cette opération devront permettre d'identifier un programme d'amélioration de la documentation foncière pour le reste de Conakry et les villes secondaires. Ce programme devra comprendre le renforcement des institutions chargées de la gestion foncière et la mise en oeuvre de procédures simplifiées pour l'enregistrement et la transmission de droits réels et des arrêtés d'occupation.

5. Politique de l'habitat

1.32 La stratégie du Gouvernement en matière d'habitat et d'aménagement des terrains répond à l'objectif général de mise en place d'un cadre réglementaire approprié à l'accroissement de la production de logements officiellement reconnue, de faire face à une demande urbaine croissante et d'améliorer de manière significative le fonctionnement du marché du logement. Conscient du fait que l'essentiel de la production de logements et d'aménagement de terrains résulte des initiatives privées des acteurs informels, le Gouvernement a décidé de mettre en oeuvre une nouvelle politique de l'habitat reposant sur le dynamisme du secteur privé, tout en développant des procédures appropriées pour intégrer les actions individuelles dans des programmes cohérents et efficaces de développement

urbain, et offrir ainsi aux ménages l'accès aux services urbains et à la sécurité foncière.

1.33 Le Ministère de l'urbanisme et de l'habitat a défini les modalités détaillées de mise en oeuvre de cette nouvelle stratégie de l'habitat dans le cadre d'une étude financée par le PNUD dont la Banque a été l'agence d'exécution (GUI/87/010). Cette nouvelle stratégie reposera sur quatre principes interdépendants :

- (a) L'intervention de l'Etat se concentrera en priorité sur l'exécution d'opérations reproductibles afin de pouvoir répondre à la demande existante. L'intervention de l'Etat dans les opérations d'aménagement de terrains se limitera à la réalisation des réseaux d'infrastructure primaire et secondaire. Ces réseaux définiront les limites de grands îlots d'environ 10 ha dont l'aménagement interne s'effectuera en respectant une réglementation minimale.
- (b) La subdivision interne et la réalisation des infrastructures de desserte de ces îlots seront confiées à divers aménageurs, privés, semi-publics ou publics, y compris les collectivités locales, les comités de quartier et les associations de constructeurs de logements.
- (c) Les droits et les obligations des aménageurs seront précisés dans leur autorisation d'aménagement établie par le Ministère de l'urbanisme. Cette autorisation comprendra une concession foncière et précisera les procédures de gestion foncière que l'aménageur devra suivre. Cette autorisation définira également la contribution spéciale d'équipement que l'aménageur devra verser de manière à permettre la récupération des coûts des infrastructures secondaires et assurer ainsi la reproductibilité de l'opération. Dans les limites de ce contrat, les aménageurs jouiront d'une large autonomie pour le choix des options d'aménagement et du niveau de service des infrastructures. Ces mesures encourageront une large participation locale dans la planification et le choix des priorités en matière d'habitat et d'aménagement des terrains.
- (d) Les aménageurs délivreront des certificats permettant aux acquéreurs des parcelles de régulariser leur statut d'occupation et d'obtenir un document foncier légal.

E. Appui à la stratégie du secteur urbain

1.34 Dans le cadre de ses objectifs prioritaires, le Gouvernement recherche le concours de la communauté des bailleurs de fonds pour mettre en oeuvre sa stratégie urbaine, soutenir les réformes de la politique sectorielle et le renforcement des institutions urbaines, et contribuer au financement des investissements urbains prioritaires. Le rôle potentiel que doit jouer le secteur urbain dans l'économie guinéenne suscite un intérêt croissant auprès des bailleurs de fonds. Le PNUD, la CCCE, et le FAC ont accepté de cofinancer le projet proposé. La BAD est disposée à envisager le financement d'une tranche supplémentaire de l'amélioration des voiries de Conakry au titre du FAD6 (1991-93). La CEE se propose de poursuivre ses interventions destinées à améliorer le fonctionnement des villes secondaires dans le cadre du nouveau FED (entrant en vigueur en 1991). L'USAID envisage

la possibilité de financer l'amélioration des marchés des villes secondaires. Le KfW a financé une étude technique portant sur l'amélioration de la décharge publique de Conakry et envisage de financer les travaux identifiés. L'UNICEF et le GREA (Banque/PNUD) ont entrepris l'identification d'un programme destiné à améliorer l'assainissement au niveau des quartiers.

1.35 Expérience du Groupe de la Banque dans le secteur. Les interventions directes du Groupe de la Banque dans le secteur urbain ont débuté avec le Crédit 1466-GUI approuvé en janvier 1984 et amendé en juin 1987 afin d'adapter les modalités de mise en oeuvre au nouvel environnement institutionnel et d'accroître le Crédit d'un montant initial de 10,7 M de \$ à un nouveau montant de 15,2 M \$. Les objectifs du Projet de développement urbain de Conakry étaient (a) de renforcer les capacités des institutions centrales et locales à planifier, coordonner et contrôler efficacement la croissance urbaine de Conakry; (b) d'établir les mécanismes de base permettant un financement adéquat des services urbains; et (c) d'améliorer l'offre de services urbains de base. Les objectifs additionnels du financement supplémentaire étaient d'améliorer les conditions de vie et de travail dans différents quartiers de Conakry et de faciliter la mise en oeuvre de la réforme du statut de Conakry. Après une période initiale de difficultés et de retards, la mise en oeuvre du projet restructuré suit le calendrier prévu et se déroule de manière satisfaisante. Ce premier projet a permis de réaliser des améliorations significatives de l'environnement de Conakry, a pleinement satisfait ses objectifs de développement institutionnel et a apporté une contribution importante à la préparation de la stratégie du Gouvernement pour le développement du secteur urbain. L'étude de la politique de l'habitat, financée par le PNUD et dont la Banque a été l'agence d'exécution (GUI/87/010), a de plus permis de définir de manière détaillée la nouvelle stratégie de l'habitat et de l'aménagement de terrains qui sera mise en oeuvre dans le cadre du projet proposé.

1.36 Justification de l'intervention du Groupe de la Banque. Vu l'importance des zones urbaines du pays dans le programme de relance économique et leur rôle central dans le processus de développement, il est essentiel d'apporter une assistance soutenue aux efforts que déploie le Gouvernement pour mettre en oeuvre efficacement des réformes sectorielles de grande envergure et renforcer les capacités des centres urbains à contribuer à la croissance économique. Cet appui constant est d'autant plus nécessaire que le Gouvernement a adopté une stratégie de grande envergure pour améliorer le fonctionnement des centres urbains par une approche diversifiée axée sur: (a) la mise en place d'un réseau urbain plus équilibré en support au développement régional; (b) la décentralisation progressive de la gestion urbaine; (c) des mécanismes appropriés pour le financement des investissements urbains; (d) l'amélioration de la gestion des ressources foncières; et (e) la réalisation d'opérations reproductibles d'aménagement de terrains.

II. LE PROJET

A. Objectifs et description

2.01 Le projet proposé aidera le Gouvernement à mettre en oeuvre sa stratégie pour le secteur urbain et à consolider les bases d'un développement urbain auto-entretenu en s'appuyant sur l'expérience acquise lors de la réalisation du Premier projet urbain. Ce projet s'inscrira dans le cadre du programme global d'amélioration des infrastructures en Guinée que le Groupe de la Banque et d'autres bailleurs de fonds contribuent à financer pour appuyer l'effort de redressement du pays. Le fonctionnement de Conakry et des villes secondaires en tant que centres de croissance économique sera amélioré par une approche intégrant trois dimensions complémentaires: la réhabilitation des infrastructures, le renforcement des institutions et la mobilisation des ressources locales. Le projet permettra également la réalisation d'opérations d'équipement de terrains s'inscrivant dans le cadre de la nouvelle politique de l'habitat du Gouvernement. En accroissant le rôle du secteur privé et local dans la réalisation d'opérations reproductibles, cette politique a pour objectif d'accroître l'offre formelle de terrains urbains afin de répondre à une demande croissante, provenant en particulier des couches les plus défavorisées de la population qui occupent actuellement des quartiers sous-équipés et incontrôlés. Ce projet soutiendra également la mise en place des nouvelles institutions municipales de Conakry en améliorant la mobilisation des ressources locales et l'offre et la gestion des services urbains de base. La pauvreté urbaine sera réduite et l'emploi urbain stimulé par une amélioration de l'environnement économique et physique des centres urbains qui favorisera un développement des petites entreprises privées. Par cette approche diversifiée, le projet proposé ouvrira la voie à d'autres interventions visant à améliorer les conditions de vie au niveau des quartiers par un soutien à la participation locale dans le contexte général du processus de libéralisation et de décentralisation en cours en Guinée.

2.02 Le projet envisagé comprendra quatre composantes principales: (a) un programme de réhabilitation des infrastructures prioritaires à Conakry et dans certaines villes secondaires; (b) une opération d'aménagement et d'équipement de terrains à Conakry s'appuyant sur les mécanismes institutionnels et financiers proposés par la nouvelle politique de l'habitat; (c) la continuation du programme d'assistance aux petites entreprises du bâtiment initié dans le cadre du Premier projet urbain; et (d) le renforcement des institutions urbaines, au travers notamment d'un soutien à l'amélioration de la mobilisation des ressources locales et de l'offre des services urbains de base à Conakry. Ces composantes sont résumées ci-après et décrites en détail à l'Annexe 2.1.

2.03 Le programme d'amélioration des infrastructures urbaines prioritaires comprendra la réalisation de travaux destinés à compléter, améliorer et réhabiliter les infrastructures prioritaires des principaux centres économiques du pays. Ce programme comporte quatre volets:

(a) le renforcement du réseau de voiries de Conakry comprenant :

(i) l'amélioration de la route de Coyah, sur environ 5,8 km à l'est de l'Aéroport de Gbessia, cette voirie comprendra

une chaussée de deux fois 7,5 m avec terre-plein central, prolongeant vers l'est l'autoroute Fidel Castro existante;

- (ii) l'amélioration de la route Hamdallaye-Bellevue et l'accroissement de sa capacité existante, comprendra une chaussée de deux fois 7,5 m avec terre-plein central sur environ 2,1 km, la reconstruction du pont de Bellevue pour accroître sa largeur à quatre voies et l'aménagement de quatre carrefours;
 - (iii) la mise en état de circuler de la voie Le Prince entre le carrefour de Hamdallaye et le raccordement à la transversale T2. Le tronçon carrefour Hamdallaye - transversale T1 (environ 500 m) comportera une chaussée de deux fois 7,5 m avec terre-plein central. Le tronçon entre la transversale T1 et la transversale T2 (environ 2,8 km) comportera une chaussée de 7,5 m;
 - (iv) la réalisation de la transversale T1 comportant une chaussée de 14 m sans terre-plein central sur une longueur de 2,8 km environ;
 - (v) la libération des emprises et l'ouverture de la transversale T2 (environ 5 km);
 - (vi) le réaménagement de la corniche Nord entre le pont de Kaporo et l'accès à la transversale T4 (Lambanyi) incluant la réalisation de 2 ponts et le reprofilage de la voie sur une longueur de 4,7 km environ;
 - (vii) l'ouverture de la transversale T4 sur la partie comprise à l'intérieur de l'opération projetée d'aménagement de terrains (voir 2.04 ci-après); et
 - (viii) la libération des emprises, l'indemnisation et le recasement des ménages occupant les emprises de l'ensemble des voiries concernées par le projet.
- (b) la réhabilitation des réseaux de drainage à Conakry comprenant l'amélioration de drainage de cinq bassins versants:
- (i) la zone de Coronthie Sud (45 ha environ), y compris la réhabilitation de 1,2 km environ de réseaux existants et la construction de 4,1 km environ de collecteurs complémentaires et d'un exutoire;
 - (ii) la zone de la gare (40 ha environ), y compris la réhabilitation d'environ 600 m de réseaux existants et la construction de 3,2 km environ de collecteurs complémentaires et de deux exutoires;
 - (iii) la zone de Tombo (13 ha environ), y compris la réhabilitation de 800 m environ de collecteurs complémentaires et de deux exutoires;

- (iv) la zone de l'école de Kipé (23 ha environ), y compris la construction de 800 m environ de collecteurs complémentaires et de deux exutoires; et
 - (v) la zone de l'Université (60 ha environ), y compris la réhabilitation de 500 m environ de réseaux existants, la reconstruction d'un canal existant sur 800 m environ et la réalisation d'ouvrages de rejet en mer.
- (c) la réalisation d'infrastructures prioritaires dans les villes secondaires.

Cette sous-composante comprendra le financement de la réhabilitation d'infrastructures prioritaires dans les quatre chefs-lieux de région (Kindia, Labé, Kankan et N'Zérékoré) suivant les priorités identifiées dans le cadre des études financées par la CEE (voir par. 1.18). La conception de cette sous-composante restera flexible et pourra faire l'objet d'une révision de commun accord. Les travaux de réhabilitation des infrastructures dans les quatre chefs-lieux de région comprendront:

- (i) à Kindia, la mise en état de circuler en permanence des voies d'accès aux quartiers Kenende et Woudi;
 - (ii) à Labé, la construction d'un réseau de drainage secondaire et tertiaire dans le centre ville et le recalibrage et la protection des thalwegs entourant le centre de la ville;
 - (iii) à Kankan, la réhabilitation d'un collecteur primaire d'eaux pluviales et la mise en état de circuler d'une voie reliant les principaux quartiers résidentiels au centre de la ville; et
 - (iv) à N'Zérékoré, la réhabilitation d'une gare routière et d'un marché.
- (d) le renforcement des services du MUH chargés de la conception et du suivi de ces travaux comprenant:
- (i) l'assistance technique et la formation en cours d'emploi destinées à renforcer la Division Voirie Urbaine et Assainissement de la DATU pour lui permettre d'assurer sa mission de maîtrise d'ouvrage et de direction de travaux pour les opérations financées par le projet; et
 - (ii) l'assistance technique auprès de la section planification de la DATU pour lui permettre d'assurer la préparation de projets dans les villes de l'intérieur ainsi que la sensibilisation des autorités locales et leur formation à la gestion urbaine.

2.04 La composante équipement de terrains comprendra la réalisation d'une première opération d'aménagement et d'équipement de 200 ha de terrains

urbains suivant les mécanismes institutionnels et financiers proposés dans le cadre de l'étude de la politique de l'habitat (voir par. 1.32). Cette étude a identifié des procédures et des mécanismes pour la mise en oeuvre de la stratégie du Gouvernement qui a pour objectif d'accroître la production officiellement reconnue de logements par des opérations d'aménagement de terrains, de canaliser la croissance incontrôlée de l'urbanisation en inscrivant ces opérations dans le cadre d'une discipline urbanistique et foncière et de permettre au plus grand nombre d'accéder à la sécurité urbanistique, à la stabilité foncière, aux services à l'habitat et aux équipements de desserte. La mise en oeuvre de cette politique repose sur la réalisation d'opérations rendues reproductibles par des mécanismes permettant à la fois de limiter les interventions physiques des pouvoirs publics à la réalisation d'un grand maillage d'infrastructures secondaires, de récupérer les coûts de réalisation de ces infrastructures et de diversifier les aménageurs publics, mixtes et privés autorisés à lotir et à équiper les grands îlots délimités par le maillage secondaire.

2.05 La mise en oeuvre de cette composante, et d'une nouvelle stratégie d'aménagement des terrains urbains, qui devraient, à terme (4 à 5ans), permettre une production annuelle autofinancée de 200 ha de terrains viabilisés, équivalente à 4 ou 5.000 parcelles, soit la demande estimée pour Conakry, implique les mesures suivantes: (a) adoption des procédures, du programme et du plan d'aménagement; (b) réalisation du maillage de voies secondaires; et (c) aménagement et équipement internes des îlots y compris la récupération des coûts d'équipement et la reconnaissance du statut foncier des occupants. Lors des négociations, il a été convenu que cette composante sera exécutée conformément à un plan d'action détaillé (voir Annexe 2-2).

(a) L'adoption des procédures, du programme et du plan d'aménagement implique les mesures suivantes:

- (i) signature d'une Ordonnance créant une contribution d'équipement et un compte renouvelable pour l'équipement des terrains urbains ainsi que d'un Décret portant fonctionnement de la contribution d'équipement et du compte d'équipement des terrains urbains;
- (ii) signature d'un Arrêté portant création du Comité directeur d'aménagement des terrains urbains responsable de la définition des procédures requises par la réalisation des opérations d'aménagement; ce Comité regroupera le MUH, les Ministères des Finances, de l'Intérieur et du Plan, la Ville de Conakry, la SOLOPRIMO et les concessionnaires des services publics;
- (iii) préparation par le MUH (DATU) d'un avant-projet détaillé des réseaux secondaires de voiries et de drainage pour la première opération de 200 ha sur le site de Lambanyi-Kobaya, ainsi que chiffrage du coût de ces infrastructures, localisation des réserves à prévoir pour les emprises des équipements publics, et règles minimales d'aménagement à prévoir pour le lotissement interne des îlots;

- (iv) approbation par le Comité directeur du plan, du programme et de la stratégie d'aménagement pour l'opération de 200 ha, détermination du taux des contributions d'équipement à percevoir auprès des aménageurs, définition des modalités de sélection des aménageurs, avec engagement de mettre au minimum un tiers des superficies aménagées à la disposition des aménageurs privés.

Le projet proposé financera le coût de l'assistance technique permettant la mise au point définitive des procédures d'exécution, la rédaction des documents juridiques et la réalisation des études techniques détaillées des infrastructures ainsi que le plan, le programme et la stratégie pour la première opération d'aménagement de 200 hectares.

Lors des négociations, le Gouvernement a donné son accord sur le fait que les décaissements aux fins du financement des infrastructures desservant les zones aménagées seront subordonnés à l'approbation du plan, du programme et de la stratégie d'aménagement de la première opération de 200 ha.

- (b) la réalisation du maillage de voies secondaires constituant la trame des opérations d'habitat reposera sur les mesures suivantes:
 - (i) signature entre l'Etat (MUH), la Ville de Conakry et les concessionnaires de conventions relatives à la réalisation des ouvrages de voiries et de drainage et la desserte des quartiers en eau et en électricité;
 - (ii) mise en place d'une structure technique légère au sein du MUH (DATU) chargée de la coordination et du suivi des opérations d'équipement et d'aménagement; et
 - (iii) appel d'offres suivant la procédure des marchés publics pour la réalisation d'une première tranche d'équipement de 200 ha, sur le site de Lambanyi-Kobaya, comprenant la construction de 8,5 km environ de chaussées en latérite, de 9 km environ de fossés en terre et de 22 traversées de chaussée pour un coût total estimé à 975 millions de FG (soit l'équivalent de 1.5 million de dollars).

Le projet envisagé financera les coûts des réseaux secondaires de voirie et de drainage pour l'opération d'aménagement de terrains de 200 ha à Lambanyi-Kobaya.

- (c) l'aménagement et l'équipement interne des îlots résultera des actions suivantes:
 - (i) publication par le MUH de la liste des aménageurs (Etat/Ville/Soloprime) retenus et description des principales conditions d'accès au sol faites aux aménageurs et aux usagers;
 - (ii) signature par le Ministre de l'Urbanisme des autorisations d'aménager par îlot, définissant les droits et obligations des aménageurs tant en matière de

concession foncière que pour les aspects financiers et techniques;

- (iii) réalisation des opérations d'aménagement et d'équipement internes des îlots, conformément au cahier des charges annexé à l'autorisation d'aménager, avec une large autonomie en matière de normes urbanistiques et techniques, de commercialisation des parcelles, de concession à des opérateurs privés (société immobilière ou groupement d'usagers); et
- (iv) délivrance par les aménageurs des documents permettant aux occupants d'introduire une requête auprès de la DAFO afin d'obtenir la documentation foncière légale relative à leurs parcelles.

Le projet proposé financera le coût de l'assistance et de la formation techniques nécessaires au renforcement des différents services intervenant dans la mise en oeuvre de la nouvelle stratégie d'aménagement, et notamment un soutien à la DATU pour les études et la supervision des travaux d'équipement, pour la mise en oeuvre de la stratégie et le pilotage des opérations d'aménagement; un soutien à la Soloprino pour le montage technico-commercial des opérations d'aménagement; un soutien à la création d'un service voiries et aménagement à la Ville de Conakry; et un renforcement des services de la DAFO pour l'amélioration de la gestion de la documentation foncière, dans le cadre de l'assistance financée par la Coopération Française (FAC). Le projet financera également une étude de la faisabilité de la mise en place d'un réseau de banques populaires et de crédits à l'habitat en relation avec l'étude relative à la création de caisses d'épargne dans les services postaux.

2.06 La composante assistance aux petites entreprises du bâtiment continuera le programme initié dans le cadre du Premier projet urbain avec l'appui de l'ONG canadienne CECI. Ce programme comprendra la poursuite des actions de formation en gestion et comptabilité, de création d'une banque de données techniques et commerciales ainsi que des assistances ponctuelles aux entreprises. Ce programme mis en place en collaboration étroite avec les entreprises existantes, notamment celles regroupées au sein de l'Union Nationale des Entrepreneurs Guinéens (UNEG-BTP) créée en Juillet 1989, analysera également les modalités de mise en place d'un Fonds de garanties mutuelles permettant d'assouplir l'accès au cautionnement des avances de démarrage. Cette composante comprendra également la préparation d'un programme de développement des activités productives pour la jeunesse urbaine.

2.07 La composante développement des institutions urbaines comprendra trois volets destinés à: (a) soutenir les institutions municipales récemment créées à Conakry; (b) améliorer la gestion urbaine dans les villes secondaires, et (c) renforcer la capacité de gestion des projets du MUH.

2.08 Le renforcement des services de la Ville de Conakry a pour objectif principal d'améliorer la mobilisation des ressources locales ainsi que le fonctionnement et le financement de l'UPSU qui assure les principaux services urbains à Conakry (nettoyage des voiries, collecte des ordures, entretien des réseaux de drainage et d'assainissement). Cette composante a également pour

objectif de soutenir l'installation et le fonctionnement des services chargés de la mobilisation des recettes locales dans le nouveau cadre institutionnel, fiscal et financier de la Ville. L'appui apporté par le deuxième projet urbain à la mobilisation des recettes budgétaires de la ville et de l'UPSU devrait permettre un désengagement progressif de l'Etat (y compris l'utilisation du crédit IDA) dans le financement du fonctionnement des services rendus par l'UPSU. Cette composante comprendra trois volets principaux: (a) un appui à la mobilisation des recettes de la Ville de Conakry; (b) un appui à l'UPSU pour l'amélioration de sa gestion et de son fonctionnement; et (c) le renforcement du cadre institutionnel et financier de la décentralisation à Conakry.

(a) le volet appui à la mobilisation des recettes de la Ville de Conakry comportera:

- (i) le renforcement des services financiers de la ville (procédures budgétaires et comptables, établissement et calcul de l'assiette, émission et recouvrement des recettes locales) par la mise en place de deux assistants techniques. L'un auprès du Directeur des Services Financiers de la Ville aura pour tâches essentielles d'aider à la préparation et à l'exécution du budget, de mettre en place les instruments comptables et de préparer les comptes administratifs. L'autre auprès des services des Impôts et du Trésor aura pour tâches de faciliter la coordination entre les services financiers, les Impôts et le Trésorier-Payeur pour l'ensemble des opérations de la chaîne fiscale, ainsi que d'élaborer et de promouvoir les outils et les méthodes susceptibles de faciliter les émissions et le recouvrement des différentes sources de recettes de la Ville de Conakry, (croquis et fichiers fiscaux, système d'information à but fiscal, organisation et coordination des recensements des contribuables, des redevables et des objets fiscaux, suivi des recouvrements);
- (ii) un appui logistique au fonctionnement des services impliqués dans la mobilisation des recettes;
- (iii) des actions de formation en matière de gestion financière et de comptabilité publique (voir Annexe 2-1); et
- (iv) des expertises ponctuelles relatives aux systèmes de repérage, aux techniques de croquis fiscal, à la constitution et à la gestion de fichiers à but fiscal (utilisation d'un fonds de plan établi à partir d'une photo-mosaïque redressée financée dans le cadre du projet) et méthodes d'évaluation des valeurs locatives des biens imposables.

(b) le volet appui à l'UPSU pour l'amélioration de la gestion de ses services comprendra:

- (i) une étude d'organisation interne visant à:

- déterminer le statut le plus approprié dans le contexte de la mise en place de la ville et du maintien de l'autonomie financière et de la personnalité morale de l'UPSU;
 - évaluer les ressources humaines, déterminer la grille de rémunération du personnel, organiser le transfert des personnels qualifiés actuellement rémunérés sur budgets publics à l'UPSU dans le cadre de son nouveau statut ainsi que les actions formation;
 - proposer une réorganisation interne permettant une allocation optimale des ressources humaines et des moyens matériels aux tâches que doit assurer l'UPSU et pouvant conduire à une sous-traitance externe des tâches moins qualifiées à haute intensité de main d'oeuvre;
 - déterminer les coûts réels des services rendus en fonction du niveau de prestation dans les quartiers administratifs, résidentiels et populaires ainsi que pour l'enlèvement des ordures produites par les établissements industriels et commerciaux et les différents marchés; et
 - mettre en place les méthodes de recouvrement des recettes propres de l'UPSU (facturation des usagers industriels et commerciaux, redevances).
- (ii) des actions de formation essentiellement en matière de gestion et de comptabilité, accessoirement dans les autres domaines qui seront identifiés dans le cadre de l'étude d'organisation interne;
 - (iii) un renforcement léger des moyens matériels de l'UPSU affectés aux services dont le coût est récupérable auprès des usagers; et
 - (iv) un soutien au budget de fonctionnement de l'UPSU sur une base dégressive dans le contexte de l'assistance à la mobilisation des ressources décrite ci-avant.

Le montant des fonds du crédit IDA alloués au financement du fonctionnement de l'UPSU sera déterminé annuellement suite à une évaluation:

- (i) de l'engagement croissant de la ville dans le financement de l'UPSU tel qu'indiqué par le montant de l'inscription budgétaire correspondante et par le transfert effectif des fonds au budget de l'UPSU.
- (ii) de la capacité de l'UPSU à mobiliser des ressources propres correspondant à la part des services dont elle peut recouvrer le coût auprès des bénéficiaires industriels et commerciaux.

Une subvention d'équilibre de l'Etat décroissant annuellement devrait boucler le financement. Cette subvention comprendra la part financée par le crédit IDA dont il est prévu qu'elle évoluera de la façon suivante: 200.000 dollars en 1991, 150.000 dollars en 1992, 100.000 dollars en 1993 et 50.000 dollars en 1994.

- (c) le volet relatif au renforcement du cadre institutionnel, financier et fiscal de la ville et des communes de Conakry comprendra des missions d'expertise et d'appui portant sur:
- (i) des propositions de réforme des recettes fiscales de la ville (patentes, foncier), de révision des taux et barèmes d'imposition et de simplification de leur application;
 - (ii) la clarification des responsabilités de l'Etat, de la ville et des communes en matière de construction de réhabilitation et d'entretien des réseaux de voirie et d'assainissement (eaux usées et eaux pluviales);
 - (iii) les modalités de transfert des ressources de l'Etat à ses services déconcentrés auprès du Gouverneur de la ville; et
 - (iv) les modalités d'application des nouveaux impôts et taxes, notamment de la taxe d'équipement et de la taxe d'hygiène et de salubrité publique.

2.09 Pour permettre le financement de cette composante par les fonds du crédit relatifs au Deuxième projet urbain, le Gouvernement a confirmé son accord, lors des négociations, sur les dispositions suivantes:

- (a) le maintien de l'autonomie financière et de la personnalité morale de l'UPSU;
- (b) l'accord du Gouvernement sur le plan de financement de l'UPSU à l'horizon 1995, tenant compte du désengagement progressif de la part des fonds du Crédit IDA dans le financement du fonctionnement de l'UPSU selon les modalités évoquées au paragraphe 2.08 ci-dessus;
- (c) l'accord du Gouvernement sur le fait que les décaissements aux fins du financement du fonctionnement de l'UPSU seront subordonnés à l'examen annuel du plan de financement de l'UPSU, cet examen comprendra la vérification du transfert effectif de la contribution de la Ville et de la participation de l'Etat au budget de l'UPSU;
- (d) l'approbation et la signature de l'Ordonnance présidentielle relative au régime fiscal et financier de la Ville et des Communes de Conakry; et
- (e) l'approbation et la signature de l'Ordonnance présidentielle portant organisation et fonctionnement du Conseil de la Ville de Conakry.

2.10 Le volet amélioration de la gestion des villes secondaires comprendra un programme d'assistance technique et de formation visant à rendre les institutions locales mieux à même d'assurer et de financer des services urbains de base. Ce programme sera exécuté dans les quatre chefs-lieux de région en coordination étroite avec les travaux de réhabilitation des infrastructures financés par le projet (par. 2.03) et portera essentiellement sur les aspects suivants de la gestion urbaine :

- (a) renforcement des institutions locales chargées de la exécution, de la gestion et de l'entretien de services urbains de base tels que marchés, gares routières, enlèvement des ordures et drainage des eaux pluviales;
- (b) amélioration de la mobilisation des ressources locales pour faciliter le financement de ces services et en recouvrer les coûts; et
- (c) mise au point de procédures budgétaires et comptables locales simplifiées.

2.11 La composante renforcement de la capacité de gestion des projets du MUH inclura l'assistance et la formation techniques requises pour :

- (a) renforcer les services de la DATU responsables de la planification, de la conception et de la supervision des travaux financés dans le cadre du projet et relatifs à la réhabilitation des infrastructures (par. 2.03) et à l'opération d'aménagement de terrains (par. 2.04);
- (b) rendre le MUH mieux à même d'intégrer des mesures relatives à la protection de l'environnement dans la conception des projets et d'exécuter des programmes appropriés pour la réinstallation des ménages;
- (c) identifier, justifier du point de vue économique et concevoir des opérations prioritaires de réhabilitation des infrastructures (y compris la gestion du trafic à Conakry) devant être mises en oeuvre dans le cadre d'opérations complémentaires à financer avec l'assistance du Groupe de la Banque et d'autres bailleurs de fonds; et
- (d) identifier des programmes d'action appropriés pour améliorer l'environnement au niveau des quartiers par une participation accrue des collectivités locales et pour promouvoir l'hygiène en milieu urbain par la préparation de prescriptions urbanistiques appropriées.

B. Coûts et financement du projet

2.12 Le coût total du projet est estimé à 81,7 millions de dollars, hors taxes. Les coûts de base calculés aux prix de juin 1989 ont été déterminés sur base des études techniques financées dans le cadre du Premier projet urbain et de marchés récents d'assistance technique et de travaux de génie civil conclus dans le cadre d'autres projets. Le projet sera exécuté en six ans (1990-95). Des provisions pour imprévus physiques et financiers sont incluses. Les coûts détaillés du projet sont indiqués en Annexe 2-4. Les

provisions pour imprévus financiers ont été calculées en se basant sur les hausses de prix annuelles suivantes :

| <u>Hausses de prix annuelles (en %)</u> | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 |
| Devises | -0,4 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 |
| Monnaie nationale | 20,0 | 17,0 | 14,0 | 10,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 |

Coûts estimés
(millions de \$)

| <u>Composantes du projet</u> | <u>Monnaie nationale</u> | <u>Devises</u> | <u>Total</u> | <u>Coûts de base (%)</u> |
|---|--------------------------|----------------|--------------|--------------------------|
| Programme d'infrastructures prioritaires | 14,4 | 33,1 | 47,5 | 77 |
| Opérations d'aménagement de terrains | 0,6 | 2,2 | 2,8 | 5 |
| Soutien aux petites entreprises du bâtiment | 0,2 | 0,8 | 1,0 | 2 |
| Développement institutionnel | <u>2,4</u> | <u>8,1</u> | <u>10,5</u> | <u>16</u> |
| Coût de base | 17,6 | 44,2 | 61,8 | 100 |
| Provisions pour imprévus physiques | 1,7 | 5,3 | 7,0 | |
| Provisions pour imprévus financiers | <u>7,2</u> | <u>5,7</u> | <u>12,9</u> | |
| Coût total du projet | <u>26,5</u> | <u>55,2</u> | <u>81,7</u> | |

2.13 Un Crédit de l'IDA de 57 millions de dollars est proposé pour financer le Deuxième projet urbain. Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), la Caisse centrale de coopération économique (CCCE) de France et le Fonds français d'aide à la coopération (FAC) sont disposés à cofinancer le projet proposé à hauteur d'un montant correspondant respectivement à l'équivalent de 1, 14 et 1,5 millions de dollars. Le PNUD financera une partie du coût des composantes Soutien aux entreprises du bâtiment et Développement institutionnel. La CCCE financera une partie du coût du programme prioritaire d'infrastructures. Le FAC financera une partie du coût de la composante Développement institutionnel portant sur le soutien à la Ville de Conakry. La contribution de l'Etat correspondra à 8,2 millions de dollars et des fonds équivalant à 2 millions de dollars ont déjà été réservés dans le cadre du budget 1990 pour couvrir les indemnités d'expropriation relatives à la première phase de libération des emprises des voiries à aménager dans le cadre du projet proposé. Le plan de financement provisoire est indiqué ci-après, et présenté en détail à l'Annexe 2-4.

Plan de financement
(en millions de \$)

| <u>Source</u> | <u>Monnaie nationale</u> | <u>Devises</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> |
|---------------|--------------------------|----------------|--------------|------------|
| Etat | 5,3 | 2,9 | 8,2 | 10 |
| IDA | 17,2 | 39,8 | 57,0 | 70 |
| PNUD | 0,2 | 0,8 | 1,0 | 1 |
| CCCE | 3,5 | 10,5 | 14,0 | 17 |
| FAC | <u>0,3</u> | <u>1,2</u> | <u>1,5</u> | <u>2</u> |
| Total | <u>26,5</u> | <u>55,2</u> | <u>81,7</u> | <u>100</u> |

C. Exécution du projet

2.14 Les dispositions prévues pour l'exécution du projet s'appuient sur les institutions existantes et sont semblables à celles qui ont fonctionné de manière satisfaisante durant l'exécution du Premier projet urbain. Le Ministère (MUH) sera chargé de la gestion générale du projet, de sa supervision ainsi que de la coordination administrative et financière. Le directeur du projet sera assisté d'un coordonnateur administratif et financier responsable de la supervision des procédures de passation des marchés, des engagements financiers, de la préparation des demandes de décaissements et des comptes du projet. La direction du projet sera également chargée de préparer des rapports trimestriels décrivant l'état d'avancement de l'ensemble des composantes du projet. Le directeur du projet ainsi que le coordonnateur administratif et financier seront désignés en accord avec le Groupe de la Banque.

2.15 Le Ministère sera directement responsable de l'exécution des travaux de réhabilitation des infrastructures urbaines. Les programmes de travaux prévus seront exécutés en collaboration étroite avec le personnel des services municipaux à Conakry et avec les préfectures et les services décentralisés dans les villes secondaires de manière à favoriser l'adoption de procédures efficaces pour l'entretien des infrastructures, ainsi qu'une amélioration générale de la gestion urbaine (voir 2.03 (d) ci-dessus).

2.16 L'entrée en vigueur du crédit sera subordonnée à la création du Comité directeur de l'aménagement des terrains urbains et à l'ouverture du compte d'équipement des terrains urbains (par. 2.05 (a)). Le Ministère (MUH) sera chargé de la supervision et de la coordination des travaux de réalisation des réseaux d'infrastructures secondaires relatifs à l'opération d'équipement de terrains et, sous l'autorité du Comité directeur, du suivi des opérations d'aménagement des îlots. La Ville de Conakry sera chargée de l'exécution du volet renforcement de l'UPSU, ainsi que du renforcement de ses propres services en coopération étroite avec la Commission interministérielle chargée de la réforme du statut de Conakry. Le volet relatif à l'amélioration du cadre financier et fiscal de la Ville de Conakry sera exécuté avec la participation active des services compétents du Ministère des finances (impôts et Trésor).

2.17 Assistance technique et formation. Le projet financera les services de consultants qui fourniront l'encadrement et la formation techniques indispensables au développement et au renforcement des institutions urbaines, le MUH, la Ville de Conakry, l'UPSU et les services techniques des villes secondaires. Des consultants seront également recrutés pour assister le MUH dans la supervision des travaux financés par le projet et dans la préparation d'autres opérations qui pourraient être financées ultérieurement par la Banque ou d'autres bailleurs de fonds. Des dispositions similaires à celles qui ont donné de bons résultats durant le Premier projet urbain seront appliquées pour permettre aux consultants travaillant au sein du Ministère de réaliser les études techniques, de préparer les documents d'appel d'offres et de superviser les travaux de génie civil tout en assurant la formation en cours d'emploi de leurs homologues. Des actions seront également entreprises durant la mise en oeuvre du projet afin d'encourager le développement des bureaux d'études locaux travaillant indépendamment ou en association avec des bureaux étrangers.

D. Passation des marchés

2.18 Tous les travaux de génie civil financés par l'IDA en vue d'améliorer les infrastructures de Conakry et des villes secondaires, y compris les travaux de génie civil portant sur les 200 ha de terrains à aménager, d'un coût total de 41,7 millions de dollars, seront exécutés dans le cadre de marchés conclus suite à des appels d'offre internationaux conformes aux directives de la Banque en la matière. Les matériels et fournitures seront achetés comme suit : a) les matériels et fournitures regroupés en lots d'un montant supérieur à 200.000 dollars feront l'objet d'appels d'offres internationaux; b) les matériels et fournitures ne pouvant pas être regroupés en lots de 200.000 dollars et d'un coût estimatif total maximum de 700.000 dollars feront l'objet d'appels d'offres locaux pour lesquels des fournisseurs étrangers seront autorisés à soumissionner; et c) les petits matériels coûtant moins de 50.000 dollars chacun et d'un coût total inférieur à 300.000 dollars seront achetés après consultation et devis d'au moins trois fournisseurs locaux. Les fournitures diverses, notamment le carburant, l'essence, les lubrifiants et les pièces détachées, d'un coût total de 1,3 million de dollars, seront achetées suivant les procédures locales, qui devront garantir un prix d'achat raisonnable en tenant compte d'autres facteurs tels que les délais de livraison. Les marchés pour les services de consultants seront passés conformément aux Directives de l'IDA en la matière. Tous les marchés d'une valeur égale ou supérieure à 300.000 dollars seront soumis à l'examen préalable de la Banque et tous les changements apportés à ces marchés et représentant plus de 10% de leur valeur devront être examinés par la Banque avant leur notification. Les méthodes de passation des marchés ont été examinées et confirmées lors des négociations.

Dispositions applicables à la passation des marchés
(Part de l'IDA entre parenthèses)
(millions de \$)

| <u>Catégorie</u> | <u>--Méthode de passation des marchés--</u> | | | | <u>Total</u> |
|-----------------------------|---|----------------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|
| | <u>AOI</u> | <u>AOL</u> | <u>Autres</u> | <u>N/C</u> | |
| 1. Travaux de génie civil | 41,7 (37,8) | -- -- | 14,6 (--) | 3,7 (--) | 60,0 (37,8) |
| 2. Matériels et fournitures | 1,7 (1,7) | 0,6 (0,6) | 0,5 (0,3) | -- -- | 2,8 (2,6) |
| 3. Frais de fonctionnement | -- -- | -- -- | 1,3 (0,5) | -- -- | 1,3 0,5 |
| 4. Consultants & formation | -- -- | -- -- | 17,6 (16,1) | -- -- | 17,6 (16,1) |
| Total | <u>43,4</u> <u>(39,5)</u> | <u>0,6</u> <u>(0,6)</u> | <u>34,0</u> <u>(16,9)</u> | <u>3,7</u> <u>(--)</u> | <u>81,7</u> <u>(57,0)</u> |

E. Décaissements

2.19 Les décaissements du crédit se feront, sur présentation de demandes basées sur des contrats susceptibles d'être financés par l'IDA, de la manière suivante :

Affectation des fonds du Crédit et catégories de décaissement

| <u>Catégorie</u> | <u>Affectation des fonds du Crédit</u> <u>(millions de \$)</u> | <u>Dépenses</u> <u>à financer</u> |
|--|---|--------------------------------------|
| 1. Travaux de génie civil pour : | | |
| a) les infrastructures de Conakry | 25,5 | 90 % |
| b) les villes secondaires | 5,0 | 90 % |
| c) l'aménagement de terrains | 1,8 | 100 % |
| 2. Fournitures et matériels pour : | | |
| a) le MUH | 0,6 | 100 % |
| b) la Ville de Conakry | 1,1 | 100 % |
| c) l'UPSU | 0,7 | 100 % |
| 3. Frais de fonctionnement de l'UPSU | 0,5 | 40 % |
| 4. Etudes et supervision des travaux | 6,4 | 100 % |
| 5. Assistance technique et formation pour: | | |
| a) le MUH | 4,7 | 100 % |
| b) la Ville de Conakry | 3,0 | 100 % |
| c) l'UPSU | 0,3 | 100 % |
| 6. Non affecté | 7,4 | |
| Montant total du Crédit de l'IDA | 57,0 | |

Il est prévu que le Crédit de l'IDA soit décaissé en six ans (Annexe 2-6). Les décaissements pour les dépenses de fonctionnement de l'UPSU seront effectués sur présentation de relevés de dépenses certifiés conformes. Afin de maintenir un flux de fonds adéquat pour financer les dépenses du projet avec un minimum de dépenses administratives, deux comptes spéciaux distincts seront ouverts auprès d'une banque commerciale, le premier étant suffisant pour couvrir les dépenses générales du projet pour environ quatre mois (1.000.000 de dollars), et le second pour couvrir les dépenses de fonctionnement de l'UPSU pour environ quatre mois (100.000 dollars). Ces comptes spéciaux seront utilisés comme fonds de roulement pour financer les dépenses autorisées du projet, avec des demandes de réapprovisionnement accompagnées des pièces justificatives nécessaires d'un montant minimum de 400.000 dollars pour le premier compte et de 50.000 dollars pour le second compte. Les dépôts initiaux proviendront du Crédit de l'IDA et seront respectivement de 1.000.000 et 100.000 dollars. Les relevés des opérations effectuées en utilisant les comptes spéciaux seront transmis à la Banque aux fins de réapprovisionnement des comptes.

F. Comptabilité, audit et rapports

2.20 Les comptes consolidés du projet seront établis par le MUH. Le CETU (compte renouvelable pour l'équipement de terrains), la Ville de Conakry et l'UPSU tiendront des comptes séparés pour les volets du projet dont ils ont la responsabilité et transmettront au MUH les données comptables nécessaires à la préparation des comptes consolidés. Ceux-ci seront examinés chaque année par un auditeur indépendant jugé acceptable par le Groupe de la Banque. Son rapport évaluera a) les procédures utilisées pour vérifier les états de dépenses ainsi que leur exactitude; b) leur admissibilité à un financement par le Crédit de l'IDA au regard des accords juridiques; et c) la qualité des procédures comptables et des contrôles internes. Les comptes spéciaux feront l'objet d'un audit annuel. Le Gouvernement transmettra les rapports d'audit à la Banque dans un délai de quatre mois après la fin de l'exercice financier. Le Ministère (MUH) préparera et transmettra à la Banque des rapports d'activité trimestriels, ainsi qu'un rapport d'achèvement de projet qui devra être établi dans un délai de six mois après la date de clôture. Ces dispositions ont été discutées et finalisées lors de négociations.

G. Impact du projet sur l'économie, la pauvreté et l'environnement

2.21 Analyse économique. Les avantages résultant de l'amélioration des réseaux de voirie proviennent d'économies au niveau des coûts d'exploitation des véhicules et de gains de temps au niveau du transport, dus à l'accélération des déplacements sur le réseau amélioré. Lors de la préparation du projet, ces avantages ont été estimés pour diverses liaisons routières et alternatives techniques afin de retenir les opérations présentant les priorités les plus élevées. Les données requises pour une analyse économique sont disponibles pour le programme d'infrastructure de Conakry, et des études techniques et économiques complémentaires seront réalisées pour les centres secondaires avant l'exécution de ce volet du projet. Le TRE pour le programme de réhabilitation des voiries de Conakry est de 36 %, sans tenir compte des avantages constitués par les gains de temps. Il est prévisible que les TRE pour les villes secondaires seront du même ordre de grandeur. Au cours des négociations, le Gouvernement a confirmé son accord sur le fait que, pour pouvoir être financé dans le cadre du projet, le volet relatif à l'amélioration de la voirie des villes secondaires devrait présenter un TRE d'au moins 12 %. Sur la base d'une moyenne pondérée pour l'ensemble du projet, le TRE pour les composantes voirie, correspondant à environ la moitié du coût total du projet, est estimé à 32 %, compte non tenu des avantages constitués par les gains de temps. Les autres volets du projet sont étroitement liés entre eux et soutiennent la stratégie du Gouvernement pour le développement urbain, des taux de rentabilité économique distincts pour chacun de ces volets, y compris la réhabilitation des infrastructures de drainage et le soutien au développement institutionnel seraient d'un intérêt limité.

2.22 Les taux de rentabilité interne ont été calculés en comparant les flux de coûts et d'avantages avec et sans le projet sur une période de 20 ans. Les flux de coûts avec le projet incluent les investissements consacrés à la voirie, les indemnités d'expropriation et la différence des coûts d'entretien annuel de la voirie. Les flux d'avantages incluent les économies annuelles réalisées au niveau des coûts des usagers de la voirie, sur la base des données disponibles sur les coûts d'exploitation (SGI Luxembourg,

octobre 1989). Un modèle de gravité a été utilisé, et l'hypothèse d'une absence de trafic supplémentaire dans le scénario avec projet implique une sous-estimation des avantages nets.

2.23 Effet sur la pauvreté. Les bénéficiaires du projet seront les habitants de Conakry et des villes secondaires, qui jouiront de meilleures conditions sanitaires et d'un meilleur accès aux activités économiques en raison de l'amélioration des infrastructures et services urbains. Bien qu'il soit difficile d'identifier les bénéficiaires directs des composantes du projet, ainsi que les proportions respectives dans lesquelles les classes les plus pauvres en profiteront, il est prévisible que les couches défavorisées de la population urbaine bénéficieront de ces avantages dans des proportions supérieures à la moyenne. La proportion de la population pauvre vivant dans les quartiers directement touchés par les programmes d'amélioration de la voirie et du drainage est en effet nettement plus importante du fait que ces quartiers sont les moins bien aménagés. La composante équipement de terrains permettra également aux couches défavorisées de la population d'avoir accès à des parcelles viabilisées.

2.24 La pauvreté en milieu urbain sera atténuée et l'emploi urbain stimulé par l'amélioration de l'environnement économique et physique qui favorisera le développement des petites entreprises du secteur non structuré. Une composante spécifique du projet proposé contribuera au développement des petites entreprises et du secteur du bâtiment. Le recours à des petites entreprises pour la réhabilitation et l'entretien des infrastructures de base par des techniques à forte intensité de main-d'oeuvre favorisera également la création d'emplois. Durant l'exécution du projet, des études spécialisées seront réalisées en liaison avec le projet de soutien au développement économique en cours d'exécution, afin d'évaluer la distribution des revenus ainsi que d'autres indicateurs permettant de mesurer les avantages du projet.

2.25 Impact sur l'environnement. L'objectif global du projet est de permettre une amélioration durable des conditions de vie et de travail dans les villes guinéennes, et le projet envisagé ne prévoit aucune activité susceptible d'avoir des effets néfastes sur l'environnement. Le projet aura un impact positif sur les conditions de vie matérielles, la santé et la situation socio-économique de la population urbaine. Une analyse de l'environnement existant a été effectuée dans le cadre du Plan directeur de Conakry, et l'on n'a relevé aucune contrainte spécifique du point de vue du respect des équilibres écologiques actuels. Les améliorations qu'il est envisagé d'apporter à l'infrastructure de drainage ne modifieront pas les caractéristiques des écoulements d'eau à proximité des mangroves, et on ne prévoit pas d'effets négatifs sur cet écosystème. La réhabilitation de l'infrastructure urbaine, et notamment des voiries non revêtues, réduira la pollution par la poussière qui constitue un problème sérieux dans le centre des villes; le drainage des eaux pluviales limitera les inondations, l'érosion et la sédimentation; la viabilisation des marchés contribuera également à améliorer la situation sanitaire, non seulement pour les habitants des villes, mais aussi pour les usagers ruraux des services urbains. Le soutien à l'exécution de la nouvelle politique de logement et d'aménagement de terrains par le financement d'une première opération de 200 ha conduira également à un développement urbain plus harmonieux et plus efficace. Le projet envisagé sera exécuté en coordination étroite avec le Plan d'action pour l'environnement en Guinée lancé avec le concours de la Banque et d'autres bailleurs de fonds, des consultants spécialisés

examineront la conception technique des infrastructures pour s'assurer que celles-ci ne présentent pas d'effet néfaste sur l'environnement.

2.26 Le renforcement des collectivités locales, et de l'UPSU en particulier, permettra d'améliorer les services urbains de base tels que le ramassage des ordures et l'entretien des réseaux de drainage, qui jouent un rôle essentiel dans l'amélioration de l'environnement urbain. Des mesures complémentaires portent sur l'amélioration du traitement des ordures et la création d'une décharge contrôlée à Conakry avec l'aide de la coopération bilatérale allemande (GTZ) ainsi que sur l'amélioration de l'assainissement au niveau des quartiers avec la participation de diverses ONG et l'assistance de l'UNICEF et du GREA (PNUD/Banque). L'ensemble de ces actions permettra de réduire les risques sanitaires importants que représentent les maladies d'origine hydrique qui sont endémiques en Guinée et constituent une cause majeure de morbidité et de mortalité infantiles. Ces opérations permettront, en outre, d'identifier un éventuel troisième projet urbain visant à améliorer l'environnement au niveau des quartiers, grâce à un soutien adéquat à des actions communautaires dans le cadre général de l'effort de décentralisation et de libéralisation entrepris en Guinée.

2.27 Procédures de réinstallation. Les travaux d'amélioration des infrastructures de Conakry impliqueront la réinstallation de 721 familles occupant actuellement les emprises des infrastructures à réhabiliter. Dans le cadre de la préparation du projet proposé, le Gouvernement a établi officiellement de nouvelles procédures de réinstallation reconnaissant le droit des occupants à une indemnisation et à une réinstallation indépendamment de leur statut d'occupation spécifique. Le programme détaillé de réinstallation prévu par les autorités a été examiné lors de l'évaluation, confirmé lors des négociations et jugé réaliste et conforme aux objectifs et recommandations de la Banque qui visent à ce que les réinstallations involontaires s'effectuent dans les meilleures conditions possibles pour les intéressés. Une commission consultative composée des responsables de quartiers et de représentants des organismes officiels intéressés a été créée en juin 1989 pour définir les procédures relatives à l'identification, à l'indemnisation et à la réinstallation des ménages occupant les emprises des infrastructures. Toutes les propriétés à démolir ont été inventoriées et évaluées, leur valeur étant en moyenne de 2,6 millions de francs guinéens (soit l'équivalent de 4.300 dollars par ménage). Les coûts de réinstallation sont inclus dans le coût total du projet, et les indemnisations à verser aux ménages expropriés sont déjà incluses dans le budget d'investissement public de l'Etat. Une Ordonnance indiquant la liste des familles à indemniser et les montants en jeu a été signée conjointement le 11 octobre 1989 par le Ministère des finances et le Ministère de l'urbanisme, pour les réinstallations liées à la première tranche des travaux. Les ménages sont informés du calendrier des travaux et de la date prévue pour leur réinstallation, et des documents leur sont délivrés leur permettant de percevoir sur les fonds du Trésor la totalité des indemnités auxquelles ils ont droit et de présenter une demande pour obtenir une parcelle sur le lotissement de Koloma-Kaporo. Ce premier site est aménagé. L'ouverture des voiries a été réalisée, et la délimitation de 450 parcelles est terminée. L'aménagement d'un deuxième site est en cours. Ces sites se trouvent à proximité des infrastructures à réhabiliter, et bénéficieront ainsi d'une meilleure viabilisation et d'un meilleur accès aux emplois, ces sites permettent de limiter au strict minimum les coûts de transport et de réinstallation. Dans le cadre de cette opération des parcelles sont

réservées pour tous les ménages qui doivent être déplacés. Ces ménages bénéficieront d'un droit d'occupation permanent sur leur nouvelle parcelle, alors qu'auparavant leur statut était le plus souvent illégal. Toutes les conditions sont remplies pour que le plan de réinstallation du Gouvernement offre aux ménages la possibilité de jouir de conditions de vie au moins égales à celles qui étaient les leurs avant la réinstallation.

H. Justification, avantages et risques du projet

2.28 Justification. Le projet envisagé constitue un programme équilibré d'amélioration des infrastructures prioritaires, de mobilisation des ressources locales, de développement institutionnel et de réformes de la politique sectorielle. Son exécution permettra de réaliser les infrastructures et les services urbains d'une manière plus efficace et régulière, d'améliorer le fonctionnement des villes guinéennes et d'une manière générale les conditions de travail et de vie, ce qui contribuera au développement des activités économiques et sociales. Une meilleure définition des responsabilités respectives des institutions urbaines, la rationalisation des programmes d'investissement urbain, l'amélioration du financement des services urbains, une meilleure gestion foncière et la mise en oeuvre d'une nouvelle politique de l'habitat favoriseront une meilleure affectation des ressources dans le secteur, accroîtront le volume de l'épargne privée et des investissements productifs consacrés au logement et aux activités économiques, et permettront d'associer davantage le secteur privé à la prestation de services urbains. Les autorités locales seront mieux à même d'intervenir d'une manière cohérente et permanente afin d'assurer et de maintenir des services urbains essentiels. Un meilleur accès aux services urbains favorisera également des activités génératrices d'emplois à Conakry et dans les principaux centres secondaires ainsi que dans leur arrière-pays rural, et contribuera ainsi à une productivité accrue dans le secteur agricole.

2.29 Mobilisation des ressources. Par un appui à l'organisation des services financiers, fiscaux et comptables de la ville de Conakry, ainsi que par la production de cartes de base permettant de mieux recenser les contribuables et de rationaliser le système d'impôts fonciers et de patentes, le projet permettra d'accroître, de manière significative, le rendement des taxes locales existantes. Des estimations prudentes indiquent que l'on peut s'attendre à des rentrées supplémentaires de 900 millions de francs guinéens (l'équivalent de 1,6 million de dollars) par an à Conakry d'ici à 1995 (voir Annexe 2-3). La mise en oeuvre proposée d'une taxe d'assainissement permettra en outre d'assurer un autofinancement progressif des services d'enlèvement des ordures et d'entretien des infrastructures urbaines. Dans le cadre de la nouvelle stratégie de l'habitat, des mécanismes appropriés seront mis en place pour recouvrer les coûts des infrastructures liées aux opérations d'aménagement de terrains résidentiels par la création d'une contribution spéciale d'équipement.

2.30 Risques. Les principaux risques résultent de la faible capacité d'exécution des institutions tant au niveau central que local. Un programme d'assistance technique et des activités de formation sont prévues pour renforcer les institutions urbaines de manière appropriée et réduire ce risque. Si pour des raisons politiques, des retards intervenaient dans la prise de décisions, ceci pourrait différer les améliorations prévues au niveau de la mobilisation des ressources locales et de la mise en oeuvre des

réformes de la politique sectorielle. Pour minimiser ces risques, un engagement clair des autorités politiques vis-à-vis de la stratégie urbaine envisagée a été obtenu durant la préparation du projet et confirmé lors de l'évaluation et des négociations.

I. Accords conclus et recommandations

2.31 Durant la négociation de l'Accord de crédit, les points suivants ont été discutés et confirmés avec le Gouvernement :

- (a) Pour la composante aménagement des terrains urbains :
 - (i) le plan d'action relatif à la stratégie d'aménagement qui a été discuté et convenu avec le Gouvernement au cours des négociations et intégré à l'Accord de crédit (par. 2.05);
 - (ii) le projet d'Ordonnance créant la redevance d'équipement et le compte d'équipement des terrains a été examiné et convenu avec le Gouvernement (par. 2.05); et
 - (iii) le projet d'Arrêté portant création d'un Comité directeur de l'aménagement des terrains urbains a été examiné et convenu avec le Gouvernement (par. 2.05);
- (b) Pour la composante renforcement des services de la ville de Conakry:
 - (i) l'assurance que l'UPSU conservera son autonomie administrative et budgétaire a été donnée par le Gouvernement (par. 2.09);
 - (ii) le plan de financement des services de l'UPSU jusqu'en 1995, établi par la Ville de Conakry et prévoyant une contribution dégressive du Crédit de l'IDA a été examiné et approuvé avec le Gouvernement (par. 2.09); et
 - (iii) les projets d'Ordonnances présidentielles restructurant l'organisation fiscale, financière et administrative de la Ville de Conakry ont été examinés et convenus avec le Gouvernement (par. 2.09);
- (c) Les critères de qualification du directeur du projet et du coordonnateur administratif et financier ont été examinés et convenus avec le Gouvernement (par. 2.14); et
- (e) En ce qui concerne l'exécution du projet, les procédures d'attribution des marchés (par. 2.18); les catégories et pourcentages de financement des coûts du projet (par. 2.19); la comptabilité, l'audit et les rapports (par. 2.20), ont été examinés et convenus avec le Gouvernement.

2.32 L'Ordonnance portant régime fiscal et financier de la Ville et des Communes de Conakry a été signée (par. 2.09).

2.33 L'entrée en vigueur du Crédit sera soumise aux conditions suivantes : a) signature de l'Ordonnance portant organisation et fonctionnement du Conseil de la Ville de Conakry (par. 2.09); b) signature de l'Ordonnance portant création d'une contribution d'équipement et d'un compte d'équipement des terrains urbains (par. 2.05); c) signature du Décret portant fonctionnement de la contribution d'équipement et du compte d'équipement des terrains urbains (par. 2.05); d) signature de l'Arrêté portant création du comité directeur d'aménagement des terrains urbains (par. 2.05); et e) nomination du directeur du projet (par. 2.14).

2.34 Les conditions de décaissement seront les suivantes :

- (a) pour le financement des travaux liés à la composante aménagement de terrains, le Plan directeur, le programme et la stratégie d'aménagement de la première opération de 200 hectares seront examinés et convenus avec la Banque (par. 2.05); et
- (b) pour le financement des coûts de fonctionnement de l'UPSU, le plan de financement sera examiné et convenu avec la Banque sur une base annuelle (par. 2.09).

2.35 Sous réserve des assurances et conditions énoncées plus haut, le projet proposé peut valablement faire l'objet d'un Crédit de l'IDA d'un montant de 57 millions de dollars accordé à la République de Guinée.

AF1IN
28 février 1990



REPUBLIQUE DE GUINEE

DEUXIEME PROJET URBAIN

INSTITUTIONS URBAINES AU NIVEAU CENTRAL

LE MINISTERE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT

1. Le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat (MUH) qui n'était précédemment qu'un Département du Ministère de l'Équipement et du Développement Urbain, a été créé par un Décret Présidentiel en date du 1 Avril 1988. Le MUH est chargé de la préparation et de la mise en oeuvre de la politique de l'habitat et du développement urbain pour l'ensemble du pays, de la gestion des terrains urbains et de la réalisation des opérations d'aménagement urbain. Le MUH comprend trois Directions Générales pour l'Aménagement du Territoire et l'Urbanisme (DATU), l'Aménagement Foncier (DAFO), et l'Architecture et la Construction (DACO).

I. DATU. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME

2. La DATU est une Direction Générale. Ses attributions qui figurent dans l'arrêté n° 1618/SGG/CAB/1987 comprennent l'élaboration des plans d'aménagement, l'élaboration des plans de détail et de lotissement, l'étude de localisation des entreprises industrielles et artisanales, et l'établissement de la grille d'équipements. Ces attributions sont réparties entre trois divisions: la division études générales et planification spatiale, la division opérations urbaines et espaces verts et la division voirie urbaine, assainissement et réseaux divers. Ces divisions sont localisées dans des bureaux situés au km 4. Le Directeur Général de la DATU nommé par décret, assure la coordination des activités de ses divisions et la liaison avec les autres services du département. Le personnel comprend 70 personnes en 1989.

A. Division Etudes Générales et Planification Spatiale

3. La Division comprend deux sections: la Section études générales qui est chargée de l'élaboration de la réglementation, du code de l'aménagement, et de la conception et des études générales. La section a un rôle purement conceptuel. Elle utilise 11 agents et dispose de 2 véhicules; la Section programmation, planification spatiale qui est chargée du contrôle et suivi des plans d'urbanisme, et de la programmation des projets d'aménagement. La section a 5 agents: ingénieurs, topographes, dessinateurs. Les deux sections travaillent conjointement dans le cadre des schémas nationaux d'aménagement du Territoire (SNAT) en collaboration avec l'assistance technique de SGI-Luxembourg financée par le FED.

4. Les schémas d'aménagement ou plans sommaires existants des préfectures sont en cours d'application et sont opposables au tiers. Les difficultés subsistent quant au respect des prescriptions des documents. La division contrôle et suit les travaux des directions préfectorales de l'urbanisme.

B. Division Voirie, Assainissement et Réseaux Divers

5. Elle est chargée des études techniques, de la délivrance du visa technique des projets de voiries et du contrôle de leur réalisation. Le personnel de la voirie urbaine, avant la mise en application du cadre organique, était de neuf agents: deux aides-ingénieurs en bâtiments chargés de dessin, six ingénieurs des ponts et chaussées, un ingénieur aménagiste. Le cadre organique y prévoit cinq agents. Les moyens en matériels comprennent les locaux au km 4 qui sont en bon état et bien équipés ainsi que des voitures et véhicules 4 x 4. La section suit les travaux d'assainissement et d'aménagement de Conakry financés dans le cadre du Premier Projet Urbain: aménagement de l'axe République-Niger, drainage des eaux pluviales de la zone Coronthie, de ENIPRA, 5 et 6ème boulevard, ainsi que d'autres opérations: aménagement de la gare routière de Madina, aménagement et V.R.D. du marché Kénien. Elle a procédé à l'étude et suivi des travaux des collecteurs de Labé et Kankan. Pour leur exécution les travaux de voiries et réseaux divers de Conakry sont soumis à l'approbation du Ministère des Travaux Publics et Ville de Conakry. Les avis donnés par la Division sont d'ordre techniques et intègrent les prescriptions du Schéma Directeur de Conakry, tâche effectuée par la section urbanisme opérationnel.

C. Division Opérations Urbaines et Espaces Verts

6. La division Opérations urbaines et espaces verts est dirigée par un Chef de division nommé par arrêté du Ministre de l'Urbanisme et de l'Habitat. Les attributions de la Division sont réparties entre deux sections. La section des espaces verts et la section opérations urbaines qui est chargée des études de plans de détail et de lotissement, de l'élaboration de la grille des équipements, et de l'inspection des opérations urbaines. Les moyens humains comprennent 6 agents ingénieurs et aides-ingénieurs et 10 contrôleurs (aides-ingénieurs), la Division dispose de véhicules et de motocyclettes pour les contrôleurs.

7. Les recettes de la Division sont de deux types: les recettes obtenues à partir des amendes pour "occupation sauvage", empiètement sur domaine public dont le montant peut varier de 20 à 250 000 FG par infraction, et les recettes des amendes pour non respect des règlements d'urbanisme, d'un montant de 20 à 300 000 FG. Les Instruments juridiques comprennent l'arrêté n° 5440/MEF/CAB relatif aux infractions pour le non respect des règlements d'urbanisme et le certificat d'implantation.

8. Relations avec les autres services du département et les acteurs urbains. Depuis février 1989, toutes les demandes d'occupation de parcelles sont soumises à l'approbation de l'urbanisme opérationnel pour tenir compte des prescriptions du Schéma Directeur de Conakry. La Division fait mission conjointe avec la section des travaux techniques et topographiques (DAFO) pour l'état des lieux ou vérification d'une occupation; et avec la section Permis de Construire (DACO), soit pour ordonner l'arrêt des travaux -- absence de permis de construire --, soit pour démolir un bâtiment se trouvant dans le domaine public ou ayant été construit sur une parcelle appartenant à une tierce personne. Avec les acteurs urbains, la Division intervient pour le constat d'une occupation "illégal" ou pour l'établissement d'un plan de lotissement en relation avec la DAFO (section travaux techniques et topographiques et cadastre).

II. DAFO. AMENAGEMENT FONCIER

9. La Direction de l'Aménagement Foncier, issue des premières mesures de restructuration de l'Administration d'après le décret n° 003/PRG/1986 en son article 5, regroupe les anciennes directions de Topographie et des Domaines. L'arrêté n° 1617/SGC/CAB/86 l'organise en deux divisions: Domaines et Cadastre et fixe ses attributions pour la mise en oeuvre de la politique foncière et la programmation des plans de lotissement: l'élaboration des textes relatifs aux conditions d'usage, de mise en valeur et de transfert de sols urbains; la gestion du patrimoine foncier; la coordination des travaux topographiques; l'établissement et l'exécution des plans de lotissement; et l'établissement des extraits topographiques à partir des plans cadastraux.

A. La Division des Domaines

10. La Division des domaines délivre les certificats de propriété (ce certificat est un extrait des anciens titres de propriété); réglemeute en sa matière; autorise et garantit l'occupation; et conserve les droits immobiliers. La division des Domaines travaille sur la base des anciens textes juridiques d'origine coloniale complétés par d'autres décrets et arrêtés. Les ressources du service proviennent de la redevance domaniale, directement versée aux Finances; et des taxes perçues pour service rendu (enquêtes domaniales: 6 à 7.000 FG). Les recettes sont reçues par l'agent comptable de la direction générale. Le chef de la division est nommé par arrêté du Ministre de l'Urbanisme et de l'Habitat. Il assure la coordination des deux sections dirigées par un chef de service.

11. Section des Arrêtés de la Conservation foncière. La section est mise à contribution pour tout dossier de demande de parcelle pour savoir si la parcelle n'a pas fait l'objet d'attribution, de mutation, et de plan de lotissement. A cet effet, elle établit les projets d'arrêté d'occupation; tient à jour les archives; transcrit les mutations dans les livres fonciers; communique aux clients et aux services les informations contenues dans les titres fonciers et les dossiers des arrêtés d'occupation. Elle travaille en étroite collaboration avec le service du cadastre qui lui communique tous les dossiers pour vérification. Le personnel comprenait 3 agents (avant le 31 mai 1989). D'après le cadre organique la section prend la dénomination: Affaires Générales et Conservation, avec 6 agents qui ne sont pas encore tous nommés. Les matériels de bureau sont vétustes et inadéquats et la section ne dispose pas de véhicules - les agents utilisent le véhicule (4 x 4) de la Direction Générale pour les travaux de chantier.

12. Section opérations et contentieux. La section instruit des dossiers en cas de litige, organise les enquêtes domaniales pour vérifier si la parcelle sollicitée ne fait pas l'objet d'une attribution, et assiste la commission de conflit pour trancher les différends. La section a des relations de travail avec la section des arrêtés et la conservation foncière qui lui communiquent tous les dossiers pour vérification (avec une fiche de circulation). Le personnel comprenait avant l'application du cadre organique: 5 agents dont un magistrat (juriste) deux topographes; après le cadre organique: 6 agents. Les matériels de bureau sont vétustes. Ce service utilise le même local que la conservation foncière.

B. Division du Cadastre

13. La division a pour attributions: les opérations cadastrales, les opérations topographiques, et les statistiques et archives foncières. Elle fait aussi mission conjointe avec la cellule d'urbanisme opérationnel (CUO) qui réalise l'aménagement des sites après que la section du cadastre et bornage a établi le plan d'aménagement et de lotissement, avec les chefs de quartiers pour vérifier l'état d'occupation d'une parcelle ou pour les bornages, et avec la conservation foncière pour vérification d'un droit existant sur une parcelle. La division cadastre dispose de très peu de matériels topographiques. Toutes les ressources de la DAFO sont versées au Trésor par l'intermédiaire d'un agent du Trésor mandaté auprès de la Direction des affaires administratives et financières du Département. Il semblerait que le montant de cette recette annuelle serait de l'ordre de cinquante millions de FG.

14. La Division Cadastre a deux sections: la section des travaux techniques et topographiques et la section du cadastre. La section des travaux techniques et topographiques dresse l'état des lieux et fait le bornage. Le personnel de cette section est composé d'ingénieurs topographes, d'aide-ingénieurs, et d'ouvriers. Ils sont une trentaine dont la moitié est contractuelle du service public. La section dispose d'un véhicule (4 x 4) pour les travaux de chantier. Elle dispose des ressources tirées des frais de déplacement des topographes variant entre 6 à 7 000 FG. Cette recette est remise à l'agent comptable de la DAFO.

15. La Section du cadastre a pour mission: l'étude des plans, l'identification des plans de détails sur le plan cadastral, et les archives. Toutes les demandes de parcelles avant l'établissement de plans doivent transiter par ce service pour le report dans le grand registre cadastral. La section emploie quatre agents et n'a pas de ressources.

16. Le cadre organique -- document de portée générale définissant le nombre d'agents pour chaque service et les profils des agents -- a procédé à une restructuration en créant une troisième section, les deux premières changeant de nom: section de l'état des lieux, section des dessins, archives et reproduction, et section cadastre et bornage. La section des dessins, archives et reproduction est chargée de reproduire des levées topographiques qui lui sont transmis par le service des travaux techniques et topographiques. Tous les plans dessinés par ce service et portant le visa du directeur de la Division du cadastre et du Directeur Général de la DAFO sont dits "officiels". Elle doit avoir un personnel de 6 agents: dessinateurs et topographes et elle tire ses ressources de l'établissement des plans-masse dont le montant est de 32 000 FG quelque soit la superficie de la parcelle.

17. La procédure administrative est très longue et compliquée. Deux années ne suffisent pas pour obtenir un arrêté d'occupation. La Division ne dispose pas de ressources pour l'achat de matériels de bureau: rangements, classeurs, registres, matériels topographiques, alors que la DAFO contribue à collecter beaucoup de recettes. La coordination entre la DAFO et ses divisions d'une part, et les autres services du département d'autre part, fait défaut. L'absence de cadres suffisamment compétents ne permet pas d'assurer correctement le contrôle et l'organisation des actes fonciers. Les mécanismes de contrôle et de coordination devraient être améliorés.

III. DACO. ARCHITECTURE ET DE LA CONSTRUCTION

18. La Direction de l'Architecture et de la construction (DACO) a pour attribution d'après l'arrêté 1616/CAB/87: les études d'architecture et leur contrôle; le suivi des projets de bâtiment; l'établissement des normes; l'instruction et la délivrance des permis de construire; l'instruction des litiges ou différends survenus au cours de l'exécution des travaux; et la tutelle des organismes immobiliers. La DACO, à l'instar de toutes les autres directions du MUH, comprend trois divisions entre lesquelles sont réparties les attributions énumérées ci-dessous. Ces divisions sont: la division architecture, la division construction et la division habitat.

A. Section Permis de Construire

19. La section est une composante de la division construction, elle est chargée de la délivrance de l'autorisation de construire (permis de construire); du contrôle du respect des règles en matière de construction; et du contrôle du respect des règles relatives à l'occupation du sol. La section procède, avec l'appui de ses brigades mobiles au contrôle des chantiers et, lorsqu'il y a absence d'autorisation de construire elle procède à la saisie des matériels de construction et demande l'arrêt des travaux. Le non-respect des règlements d'urbanisme (constaté par la cellule urbanisme opérationnel) fait intervenir la section pour la démolition du bâtiment incriminé.

20. Les moyens humains comprennent 8 agents, ingénieurs en bâtiment, aides-ingénieurs, chauffeurs. Les moyens en matériels comprennent une camionnette, un bureau très vétuste au 4ème étage de l'immeuble du Ministère, des placards de rangement très vétustes et insuffisants. Par application de l'arrêté n° 5440/MEF/CAB/1987 du Ministère de l'Economie et des Finances, la section permis de construire fait payer des amendes variant entre 20 000 à 1 000 000 FG selon le volume des travaux. Les amendes sont effectivement payées (mais le montant global n'a pas été communiqué) à l'agent comptable de la DACO qui reverse les montants perçus à l'agent du trésor. Les recettes tirées de la délivrance du permis de construire sont: pour les bâtiments à rez-de-chaussée 10 000 FG, pour les bâtiments à un étage 20 000 FG, et par étage supplémentaire: 5 000 FG. Les instruments juridiques sont l'arrêté n° 1616/SGG/CAB/1987 portant attribution de la DACO, et l'arrêté n° 5440/MEF/CAB/87 portant sur les recettes sur les services rendus, les taxes, amendes et contraventions.

B. Division Architecture

21. Elle a pour attributions le contrôle de la qualité architecturale, des prospectus, l'identification et la restauration des monuments historiques. Les attributions de la division sont réparties entre deux sections: la section architecture et la section monuments historiques. La section architecture est chargée des études et de la conception des plans; de l'établissement des programmes d'architecture; et de la formulation d'avis sur les projets. La fonction essentielle réellement assumée est cette dernière attribution : formulation d'avis sur les projets publics ou privés. Secondairement, certains départements ministériels commandent des études pour la réhabilitation de leurs immeubles.

IV. SOLOPRIMO (SOCIETE DE LOGEMENTS A PRIX MODERES)

22. La Société de Logements à Prix Modérés a été créée en 1986 par application du décret n° 022/PRG/86 du 23 janvier 1986 modifié par le décret n° 032/PRG/88 instituant les organismes personnalisés des Départements Ministériels. Ces organismes sont dotés d'une autonomie financière. Placée sous tutelle du MUH la Soloprimo fonctionne comme une Direction Générale avant qu'un nouveau statut ne la transforme. Ses attributions comprennent l'aménagement et équipement des sites, la construction de logements, et les études des projets.

23. Le personnel comprend 15 fonctionnaires dont le Directeur Général, mis à disposition par l'administration: ingénieurs de bâtiment, économiste, agent comptable, agent commercial; 6 agents temporaires; 3 experts nationaux financés par le PNUD dans le cadre du projet GUI86/008 (comptable, architecte, sociologue); 1 conseiller technique du projet; 1 expert en infrastructure. Le personnel utilisé à plein temps, hormis celui du PNUD, serait de neuf personnes: directeur général et directeur technique, quatre ingénieurs de bâtiment, un économiste, deux chauffeurs.

24. Les moyens en matériels. Le stock de matériels est celui de l'ancien projet GUI/79/06. Certains de ces matériels ont été vendus aux enchères et le produit recueilli a été versé dans les fonds du projet parcelles assainies GUI86/009. Deux véhicules en bon état ont été transférés au projet. Soloprimo dispose d'ordinateurs et d'imprimantes. Le local et mobiliers semblent être en bon état. Le PNUD finance l'assistance technique au projet et le Fonds d'Equipement des Nations Unies (FENU) finance les réalisations pour un montant de 3 millions de dollars US. Les ressources financières proviennent de l'ancien projet GUI/79/96: PNUD, FENU, Etat guinéen.

25. La capacité de production. Avec une équipe de 15 cadres guinéens et 5 cadres du FENU, Soloprimo, peut aménager et équiper 800 parcelles par semestre. Elle peut mener des opérations sans autre apport de l'extérieur. Elle pourrait être amenée à sous-traiter certains travaux à des bureaux d'études. Le personnel est insuffisant du point de vue de sa composition par rapport aux profils souhaités. La Soloprimo dispose par exemple de quatre ingénieurs de bâtiment alors qu'il n'y a pas d'ingénieur VRD, de sociologue ou de juriste.

26. La création de Soloprimo en tant que société d'économie mixte est prévue pour 1990 si le statut élaboré par le Ministère de l'Urbanisme reçoit l'approbation du Gouvernement. La Soloprimo et le projet localisé à la Soloprimo disposent chacun de leur propre budget de fonctionnement, le PNUD finance l'assistance technique au projet (1 million de dollars US) et le Fonds d'Equipement des Nations Unies (FENU) finance les réalisations pour un montant de 3 millions de dollars US. La participation du gouvernement est estimée à 1 million de dollars US.

REPUBLIQUE DE GUINEE

DEUXIEME PROJET URBAIN

DECENTRALISATION ET GESTION DES SERVICES URBAINS

I. LA DECENTRALISATION EN GUINEE

A. Le processus général de décentralisation

1. La décentralisation constitue l'un des axes fondamentaux de la politique engagée depuis 1984 par l'Etat Guinéen. Le point de départ de cette politique est l'Ordonnance n° 079/PRG/86 portant l'organisation territoriale de la République de Guinée et institution des collectivités décentralisées qui prévoyait trois niveaux de collectivités décentralisées : (a) au plus près des populations, les districts ruraux et quartiers urbains; (b) les communautés rurales de Développement (CRD), les communes urbaines; et (c) les préfectures de l'intérieur, et la ville de Conakry dotée d'un statut particulier.

2. Les communautés rurales, les communes urbaines, les préfectures de l'intérieur et la ville de Conakry sont à la fois circonscriptions administratives de l'Etat et collectivités décentralisées dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il se pourrait que les quartiers (urbains) et les districts (ruraux) disposent d'un patrimoine et de ressources propres et soient dotés d'une plus ou moins grande autonomie financière. Cette question a déjà été résolue à Conakry où les quartiers sont de simples sections de Communes mais pas pour ce qui concerne le reste du territoire.

3. La mise en place des institutions décentralisées est un processus progressif qui se développe parallèlement pour Conakry d'une part et le reste du pays d'autre part. C'est en effet à Conakry que le processus de préparation de la décentralisation est le plus avancé. L'expérience y aura donc valeur de test, sa réussite est considérée comme le point de passage obligé à toute extension de l'expérience communale dans les villes de province.

4. Le développement des communautés rurales et des communes urbaines de l'intérieur s'effectuera progressivement sur la base des résultats de l'expérience en cours dans deux CRD pilotes. Entamée en 1989, il est prévu d'étendre cette expérience à une douzaine d'autres CRD et ensuite, par étape à l'ensemble du pays. La mise en place des communes urbaines dans les villes de l'intérieur serait incluse dans ce processus, ce qui signifie qu'il faudra encore plusieurs années avant que la trentaine de villes guinéennes soit dotée d'institutions de gestion urbaine performantes et adaptées.

B. La décentralisation à Conakry

5. L'originalité du processus de décentralisation en Guinée vient donc du fait que, sous l'impulsion notamment du Gouverneur de la ville de Conakry, les textes qui s'appliqueront ultérieurement à l'ensemble des communes qui seront créées en Guinée, ont été et sont élaborés à l'occasion de la création des cinq communes de Conakry. Trois Ordonnances ont en effet été approuvées en 1989: (a)

l'Ordonnance n° 002/PRG/SGG du 5 janvier 1989 portant statut particulier de la ville de Conakry; (b) l'ordonnance n° 003/PRG/SGG du 5 janvier 1989 portant organisation des communes de la ville de Conakry; (c) l'ordonnance n° 004/PRG/SGG/89 de la même date, portant délimitation de la ville et des communes de Conakry.

6. La préparation des textes relatifs à la décentralisation à Conakry s'effectue sous la direction d'une commission technique interministérielle chargée de la décentralisation. Cette commission est organisée en sous-commissions techniques, chacune chargée des divers aspects de la réforme : régime fiscal et financier, préparation d'un code des communes, cadre organique, nomenclature budgétaire et cadre comptable. Les travaux de la commission et des sous-commissions techniques sont soumis à l'approbation d'une commission interministérielle nationale pour la décentralisation.

7. La réforme de Conakry introduit une nette distinction entre collectivités territoriales (la ville et les communes) dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière et communautés de base : les 76 quartiers de Conakry deviennent en effet de simples "sections de communes" ils représentent seulement un niveau d'initiative, d'animation et de mobilisation de populations à la base dans le cadre de la réalisation des objectifs assignés à la commune.

8. Comme la ville, les cinq communes de Conakry sont à la fois des collectivités territoriales décentralisées dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière et des circonscriptions administratives de l'Etat et il existera donc bien un double niveau de déconcentration (la ville/les communes) et un double niveau de décentralisation. Il y a lieu en un premier temps et prioritairement d'organiser la déconcentration/décentralisation à l'échelon de la ville à Conakry, puis des communes lorsque ces dernières seront instaurées dans les villes de l'intérieur.

9. Les anciennes province, préfecture et sous-préfectures de Conakry sont supprimées par les ordonnances de janvier, ce qui constitue une particularité de plus de la décentralisation à Conakry. La question du rôle des Préfets et sous-Préfets en Province n'a pas encore été définitivement tranchée dans la perspective de l'extension de la décentralisation : place et rôle de la tutelle déconcentrée des collectivités locales, coordination des services déconcentrés... En pratique la préfecture et les sous-préfectures de Conakry, sont restées fonctionnelles jusqu'à ce jour. Elles ne seront effectivement supprimées à Conakry que lorsque les textes portant régime fiscal et financier de la ville et des communes de Conakry seront adoptés.

10. La Guinée est donc sur la voie de la démocratie locale. L'application de la réforme à Conakry contribuera très certainement à lever progressivement les quelques ambiguïtés, qui existent encore en ce qui concerne l'application de la réforme.

11. Un point important à souligner à propos des textes actuels est celui de la double fonction du Gouverneur : il est en effet à la fois représentant de l'Etat et a autorité à ce titre sur les services déconcentrés de l'Etat dont les activités s'exercent au niveau de la ville de Conakry, et autorité d'exécution du Conseil de la ville composé de membres élus en leur sein par les conseils communaux (eux-mêmes élus au suffrage universel) et de représentants

des organismes à caractère économique et social de la ville désignés dans les conditions définies par décret Présidentiel.

12. Cette double fonction entraîne la non séparation des fonctions d'ordonnateur et de comptable. L'article 14 du chapitre 4 de l'ordonnance portant statut particulier de la ville de Conakry est en effet sans ambiguïté à cet égard : le Gouverneur "sous la surveillance de l'autorité de tutelle (...) exécute le budget de la ville dont il est l'ordonnateur et contrôle les comptes."

13. L'application de cette réforme a pris un certain retard par rapport aux objectifs initiaux du Gouvernement qui étaient de rendre fonctionnelles la ville et les cinq communes de Conakry à partir de janvier 1990 dans le cadre de leurs compétences, organisation, régime fiscal et financier particulier pour la ville et nouveau pour les communes. Un important travail de préparation et de mise au point des textes a été effectué par les sous-commissions techniques; les projets d'ordonnances portant (i) régime fiscal et financier de la ville et des communes de Conakry, (ii) organisation et fonctionnement des communes en République de Guinée ont été approuvés sans réserve le 20 juin 1989 par la commission technique interministérielle; ces projets de textes seront prochainement soumis à l'approbation de la commission interministérielle nationale pour la décentralisation. Ils devront ensuite être présentés par le Gouverneur de la ville de Conakry aux membres du CMRN puis par le Ministre de l'Intérieur en Conseil des Ministres. Les Décrets d'applications sont à préparer et en particulier le cadre organique de la ville et des communes.

II. ATTRIBUTIONS, GESTION ET FINANCEMENT DE L'UPSU

A. Statut

14. Le statut existant de l'UPSU résulte de l'application de l'accord de crédit signé entre l'Etat Guinéen et la Banque Mondiale le 7 Mai 1984 pour l'exécution du premier projet de développement urbain. La création d'une unité de pilotage des services urbains de Conakry dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière constituait en effet un préalable à la signature, le 10 juillet 1987, de l'amendement à cet accord de crédit. L'UPSU a donc été créé par Ordonnance (n° 046/PRG/87) le 28 mai 1987. Elle est en fait "un service rattaché à la Province, placé sous l'autorité du Gouverneur de la Province de Conakry et doté de l'autonomie financière" (Article 4).

15. Il est stipulé à l'article 5 que "l'Unité de pilotage est une structure provisoire qui exerce ses missions jusqu'à la mise en place des structures qui résulteront de la réforme administrative de l'agglomération de Conakry." Cette question revient donc à l'ordre du jour avec la mise en oeuvre de la décentralisation à Conakry.

B. Attributions et organisation

16. L'UPSU exerce ses compétences en matière de collecte des ordures ménagères, nettoyage et balayage de la voirie et espaces publics et maintien de l'hygiène publique, nettoyage et petit entretien du réseau de drainage des eaux pluviales, gestion du garage provincial de Conakry dont la vocation est l'entretien des véhicules provinciaux et ponctuellement des véhicules de l'Etat.

(Chapitre 1, article 1 de l'Arrêté fixant les attributions et l'organisation de l'Unité de pilotage des services urbains de Conakry).

17. L'UPSU comporte, outre la direction, un service technique regroupant :
- une division collecte des ordures ménagères chargée, soit en régie, soit par des contrats à des sociétés privées, de la collecte des ordures ménagères, du nettoyage des voies et espaces publics ainsi que du contrôle ou de la gestion des lieux des décharges des déchets;
 - une division drainage chargée de l'entretien et du nettoyage du réseau d'évacuation des eaux pluviales;
 - une division garage, chargée de l'entretien des véhicules du service 53 véhicules et engins (4 engins et 49 véhicules : bennes à ordures, porte-conteneurs, hydrocureuses, camions), et ponctuellement des véhicules de l'Etat (Article 4.3); et
 - un service administratif et financier animé par un coordonnateur mis en place dans le cadre du projet de développement urbain de Conakry financé par la Banque Mondiale. Le service comprend: une division administrative chargée de la gestion du personnel et de la rédaction des contrats et une agence comptable chargée des budgets et de la comptabilité de l'Unité.

C. Personnel

18. Le personnel de l'UPSU est entièrement détaché par l'Etat, la Province et les Préfectures qui en assurent la rémunération. Il s'agit pour l'essentiel de personnels contractuels, seuls huit agents sont fonctionnaires. Les organigrammes qui suivent indiquent la répartition actuelle de ce personnel entre les divisions.

D. Financement

19. Le financement de l'UPSU a été assuré par deux sources : l'Etat guinéen à concurrence de 60% des dépenses de fonctionnement (hors personnel) et le crédit IDA pour 40% de ces mêmes dépenses plafonnées à 200.000 dollars US par an.

20. L'examen des comptes de gestion de l'année 1988 montre que ce plafond estimé à 398.000.000 FG n'a pas été atteint et que les services ont fonctionné avec des dépenses d'un montant de moins de 250.000.000 de FG. Les créances des fournisseurs dont le montant restant dû et à régler en 1989 s'élevait à plus de 87.000.000 de FG. Divers retards du versement de la contribution de l'Etat et du crédit IDA expliquent ce fait. Il en a résulté un montant d'agios bancaires s'élevant à environ 600.000 FG. L'ensemble de ces éléments ne rend pas le compte de 1988 significatif des besoins de financement.

E. Les problèmes à résoudre prioritairement

(i) la question du statut de l'UPSU

21. Il apparaît indispensable de maintenir le principe de l'autonomie budgétaire de l'UPSU et de déterminer son statut dans le cadre de la décentralisation à Conakry. Plusieurs variantes devront être étudiées à l'intérieur des possibilités qu'offre l'Ordonnance n° 030/PRG/SGG/88 du 15 juin 1988 portant principes fondamentaux de création, d'organisation et de contrôle des structures des services publics : service rattaché doté d'un budget annexe soumis à une réglementation particulière ou organisme personnalisé, doté d'une personnalité morale (distincte de l'autorité publique) et de l'autonomie financière. Cette deuxième solution nous paraît de loin la meilleure. Deux sous-variantes sont alors envisageables: en faire soit un établissement public, soit une société d'économie mixte concessionnaire de ces services.

22. Les variantes devraient être étudiées à partir de critères d'évaluation tels que: la possibilité de fixer une grille de rémunération propre au service, la possibilité de percevoir des ressources propres sous la forme de redevances sur les bénéficiaires, la souplesse de gestion en particulier en matière d'engagement des dépenses, la facilité d'affecter des ressources, les stricts besoins du service, etc.

(ii) le financement de l'UPSU

23. Il apparaît également nécessaire de mettre en place un mécanisme de financement qui permette à l'UPSU de mieux prévoir ses recettes, de mieux gérer ses dépenses et sa trésorerie. D'une part, il convient d'ajouter aux deux sources de financement actuelles des recettes propres à l'UPSU qui seraient perçues par elle pour son propre compte: tarification des services rendus aux établissements à caractère industriel et commercial; taxes et/ou redevances à percevoir sur les ménages bénéficiaires des services de ramassage des ordures.

24. D'autre part, il faudrait, qu'à court terme, les collectivités territoriales de Conakry, essentiellement la ville, versent une dotation annuelle au budget de l'UPSU permettant le désengagement total en 5 ans de la Banque Mondiale dans le financement des dépenses de fonctionnement, et un allègement des charges de l'Etat. L'établissement d'un plan de financement de l'UPSU à l'horizon 1995, selon ces dispositions est une priorité.

(iii) la gestion de l'UPSU

25. L'amélioration de la gestion du service passe par la mise en place d'une comptabilité analytique permettant de mieux cerner les coûts réels des services rendus et donnant des fondements solides à une tarification applicable aux clients industriels et commerciaux. Il faut également noter que les provisions pour amortissement n'ont jamais été constituées et que la question du renouvellement du matériel et des biens immobiliers va très vite devenir critique.

26. Enfin, il faudra bien qu'à relativement court terme, l'UPSU rémunère un personnel qui lui sera propre pour toutes les tâches qui ne pourront pas être sous-traitées, soit au tâcheronnet encadré par les agents de l'UPSU, soit à des petites et moyennes entreprises. L'ensemble de ces aspects auxquels il faudrait

ajouter l'évaluation des ressources humaines et des propositions de réorganisation de l'UPSU, devrait être abordé dans une étude préparatoire à une restructuration de cette unité.

III. LES SERVICES URBAINS DANS LES VILLES SECONDAIRES

A. Constat de la Situation

27. La relance de l'économie guinéenne qui a suivi la libéralisation monétaire et les mesures d'ajustement structurel, conjointement avec la renaissance des transports intérieurs résultant de l'amélioration du réseau routier interurbain, ont déclenché une dynamique des villes de l'intérieur du pays qui se traduit par un rapide accroissement de l'activité des marchés urbains; et un développement des gares routières et des transports motorisés à l'intérieur des villes.

28. Pendant la longue période de stagnation qui a précédé, les infrastructures de ces villes de l'intérieur se sont profondément dégradées et ne sont plus en mesure de supporter ce développement des activités urbaines :

- (a) les marchés centraux de ces villes débordent sur les rues avoisinantes dans des conditions d'insalubrité permanente dues à l'inexistence d'un système efficace de drainage et à l'absence d'une collecte régulière des déchets;
- (b) les emplacements où stationnent les véhicules de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises, (gares routières de fait) sont encombrés et inadéquatement aménagés;
- (c) les réseaux de drainage (caniveaux et drains primaires) sont encombrés de déchets urbains et de sable produit par l'érosion, ce qui entraîne de fréquentes inondations et la dégradation rapide des voiries; et
- (d) dans certaines villes le réseau de voirie est coupé par les thalwegs ce qui isole en permanence certains quartiers d'habitation du centre d'activités et des routes conduisant au reste du pays.

29. L'insuffisance des investissements ne suffit pas à elle seule à justifier cette situation qui doit, en tout premier lieu, être attribuée à l'inexistence d'institutions locales et de mécanismes socio-économiques aptes à assurer un entretien même minimum des infrastructures existantes.

30. Comme indiqué ci-avant (para. 1), la décentralisation constitue, depuis 1984, l'un des axes fondamentaux de la politique du Gouvernement Guinéen. Mais :

- (a) dans l'intérieur du pays la décentralisation a commencé par l'organisation des Communautés Rurales de Développement (CRD) qui touchent uniquement les populations rurales, et qui s'appuie sur la mise en oeuvre de "micro-réalisations";
- (b) la mise en place d'institutions urbaines décentralisées, commencée à Conakry, est loin d'être terminée. Tant dans les textes que dans les

faits, les mécanismes de gestion urbaine de l'agglomération de Conakry sont encore loin d'être satisfaisants; et

- (c) il est question, dans la prochaine génération de collectivités décentralisées à mettre en place, d'inclure une commune urbaine, mais il faudra encore plusieurs années avant que la trentaine de villes guinéennes soient dotées d'institutions de gestion urbaine performantes et adaptées.

31. L'expérience acquise dans le cadre de la mise en oeuvre du projet de développement des villes secondaires financé par le 5ème Fonds Européen de Développement a montré que :

- (a) Le système des "micro-réalisations" ne permet pas de répondre aux besoins en infrastructures des villes secondaires, à la fois parce que la taille des projets prioritaires significatifs dépasse largement le montant généralement alloué aux micro-réalisations, et surtout parce que, en milieu urbain, l'absence de compétence technique requise bloque le plus souvent la préparation et la mise en oeuvre de ces projets.
- (b) Sans même parler de capacité locale d'investissement dans les services publics, on constate une absence totale de mécanisme de prélèvement de ressources locales pour faire fonctionner ces services et entretenir un minimum d'infrastructures, en même temps que l'inexistence de ressources humaines affectées en permanence à ce type de tâche. Ceci explique l'état de dégradation des services urbains mentionnés précédemment.

32. D'importantes ressources pourraient être mobilisées auprès de divers bailleurs de fonds bilatéraux ou multilatéraux pour la réalisation d'investissements dans les villes secondaires de Guinée. Beaucoup de bailleurs considèrent, en effet, que le bon fonctionnement des ces villes est une condition de la mise en valeur des potentialités de développement agricole du pays.

33. Mais, en l'absence d'institutions performantes de gestion urbaine, la multiplication d'investissements nouveaux pour réhabiliter, renforcer ou étendre les infrastructures de ces villes serait inefficace, car ces nouveaux ouvrages seraient rapidement rendus inopérant par l'absence d'entretien et de maintenance. Il en résulte que tout projet de relance des investissements urbains dans les villes de l'intérieur guinéennes devrait impérativement être accompagné de la mise en place dans chaque ville, de mécanismes techniques et financiers permanents en vue de fournir, à partir de ressources locales, les services minimum d'entretien permettant à ces investissements de jouer leur rôle durablement de manière à ce qu'ils ne se dégradent pas plus rapidement que la durée d'amortissement généralement admise.



REPUBLIQUE DE GUINEE
DEUXIEME PROJET URBAIN
LE FINANCEMENT DES SERVICES URBAINS
LES FINANCES LOCALES A CONAKRY

1. Afin de permettre l'évaluation des possibilités de mobilisation des ressources locales à Conakry, trois points sont successivement analysés: (i) la typologie des recettes locales, (ii) leur évolution récente à Conakry, et (iii) leur projection aux horizons 1993 et 1995 pour la ville et les communes de Conakry.

I. LES RESSOURCES DES FINANCES LOCALES

2. La typologie des recettes locales comporte deux grandes catégories: d'une part les ressources fiscales, et d'autre part les ressources non fiscales telles qu'elles sont distinguées dans l'article 25 de l'ordonnance 79 du 25 mars 1986 portant réorganisation territoriale de la République de Guinée, et institution des collectivités décentralisées. La description qui suit est toutefois celle en vigueur tant que le régime fiscal de la ville et des communes de Conakry n'aura pas été approuvé. Ce sont donc les ressources de la Province et des Préfectures qui sont ici présentées.

A. Les ressources fiscales

3. La fiscalité locale est régie par les dispositions codifiées sous les articles 253 à 378 du code des contributions diverses de 1966, qui constituent la deuxième partie de ce code, complétées et modifiées par les lois 011 à 013 APN des 12 et 23 mai 1981, publiées au Journal Officiel du 15 septembre 1982. Cette fiscalité locale comprend quatre types de ressources: (i) la contribution au développement préfectoral, (ii) les impositions foncières et immobilières, (iii) les impôts sur les activités économiques, et (iv) les autres taxes assimilées à des impôts.

4. La contribution au développement préfectoral (CDP) est une imposition générale. Il s'agit d'un impôt de capitation, relativement bien accepté de la population, facile à gérer, dont le taux de recouvrement est élevé (plus de 90%) et qui constitue la principale ressource de la fiscalité locale. Son taux est passé de 700 FG en 1987 à 2000 FG en 1988. Son mode de recouvrement est sans doute à revoir car il occasionne une certaine évasion: la CDP est en effet collectée au niveau des quartiers urbains et des districts ruraux, remise aux Sous-Préfets puis aux Préfets - qui ne sont pas des comptables du Trésor - avant d'être versés dans les caisses publiques.

5. Dans le projet de régime fiscal et financier de la ville et des communes de Conakry la CDP devient un "impôt minimum pour le développement local". La clef de répartition de l'ex CDP entre la ville et les communes serait de 70% - 30%; mais le principe n'est pas tout à fait acquis et les modalités restent à préciser. Il semble par ailleurs que les exemptions soient trop

importantes; le très bon taux de recouvrement par rapport aux émissions s'applique à un montant d'émissions qui est sans doute très inférieur au potentiel fiscal réel.

6. Les impositions foncières et immobilières. Il en existe deux au niveau local: la contribution foncière des propriétés bâties et la taxe d'habitation. Une troisième taxe, la contribution foncière sur les propriétés non bâties n'a plus été perçue depuis de nombreuses années et n'a pas été remise en vigueur par la réforme de 1984 en raison des incertitudes relatives à la législation foncière et domaniale. La contribution foncière des propriétés bâties est basée sur "la valeur réelle des propriétés au 1er Octobre de l'année de l'imposition sous déduction de 40% pour les maisons et 50% pour les usines, en considération du déperissement et des frais d'entretien et de réparation" (art 261 du Code des contributions diverses). Cette "valeur réelle" est la valeur locative, déterminée au moyen de baux authentiques, de locations verbales ou, à défaut, par appréciation directe (évaluation administrative). Le taux de la contribution foncière sur les propriétés bâties est de 20% pour les revenus nets annuels supérieurs à 400 000 FG de 15% pour les revenus annuels compris entre 200 000 FG et 400 000 FG; 10% pour les revenus annuels au dessous de 200 000 FG. Sont notamment exemptés de l'imposition les immeubles d'habitation occupés par leur propriétaires ou les membres de leurs familles et les immeubles d'habitation loués à des tiers à un loyer mensuel inférieur ou égal à 20 000 FG. La taxe d'habitation est due par toute personne pour toute habitation dont la valeur locative annuelle est égale ou supérieure à 10 000 FG, le taux est de 15% de cette valeur locative.

7. Ce dispositif d'impositions foncières et immobilières (propriété bâtie, taxe d'habitation) rapporte annuellement des sommes dérisoires pour plusieurs raisons :

- (a) le recensement des propriétés bâties n'a pas été effectué pas plus que l'évaluation des valeurs locatives. Les différents taux les rendent compliqués à administrer; la contribution foncière est perçue par la population comme faisant double emploi avec la taxe d'habitation qui semble par ailleurs être l'impôt le plus populaire de Guinée;
- (b) dans le projet de régime fiscal et financier de la ville et des communes il est prévu que le produit de la taxe sur les propriétés bâties et la contribution sur les propriétés non bâties aille à la ville, et celui de la taxe d'habitation aux communes.

8. Un recensement de la matière imposable et son repérage cartographique, tels que prévus dans le cadre du deuxième projet urbain, devraient améliorer sensiblement le rendement de ces impôts mais il faudra:

- (a) que cette identification mobilise des moyens et des techniques relativement rustiques afin que ces impositions ne coûtent pas plus cher à asseoir qu'elle ne rapportent à la ville et aux communes; et
- (b) qu'une simplification de ces impositions soit rapidement envisagée pour rendre efficace son administration et sa mise à jour.

9. Par ailleurs, étant donnée la non remise en cause actuelle de la propriété de l'Etat sur les terres dans le futur code foncier, il serait beaucoup plus raisonnable de compter sur le produit d'une redevance annuelle qui aurait pour avantage de compenser l'inapplicabilité probable de l'imposition des propriétés non bâties. Une redevance pour occupation privative du domaine public et d'ailleurs prévue parmi les ressources de la ville et des communes sans que les barèmes de calcul n'aient été précisés. Il s'agira d'un point éminemment critique à aborder de manière prioritaire afin d'améliorer de façon significative les ressources locales tirée du foncier.

10. Parmi les impôts sur les activités économiques, la contribution des patentes est de très loin la plus importante en terme de produit. Comme presque partout en Afrique francophone cette patente est très compliquée à administrer surtout compte tenu des ressources limitées de l'administration fiscale: nomenclature impressionnante des activités (124) - réparties en 5 tableaux (A,B,C,D,E) et parfois 7 classes (en fonction des chiffres d'affaires) pour certains tableaux (tableau A) - auxquelles s'appliquent un droit fixe et un droit proportionnel sur la valeur locative de locaux professionnels; ces droits sont établis d'après un tarif général pour les professions énumérées dans le tableau A et d'après un tarif spécial exceptionnel pour celles qui font l'objet des tableaux B, C et D. (taxes déterminées).

11. Une réforme visant à simplifier l'ensemble de ce système s'impose à l'évidence. Comme en matière d'impositions foncières, elle devra être conçue de façon à rendre gérable son émission, sa mise à jour et son recouvrement par une administration fiscale disposant de peu de ressources. L'analyse menée sur la patente¹ telle qu'elle est annuellement administrée fait apparaître les points majeurs suivants :

- (a) une évaluation rapide permet d'avancer qu'environ 50% des activités seraient actuellement enrôlées, certaines entreprises, telle celles du secteur des TP se situent actuellement hors du champs d'application de la patente;
- (b) si la patente est relativement mal adaptée au secteur "moderne", elle reste toutefois adaptée au secteur traditionnel dont c'est souvent le seul impôt; de fait, 93% des activités enrôlées étaient imposées en 1988 pour moins de 100 000 FG; 1,2% des activités de la ville représentent néanmoins à elles seules 30% des montants enrôlés;
- (c) le rapport patente/chiffre d'affaires est très dispersé à l'intérieur d'une même classe et entre activités: de 0.1 pour mille à 3.4 pour cent;
- (d) la réévaluation des différents droits fixes et taxes déterminées permettrait, presque à elle seule de multiplier par 2.7 le montant des enrôlements.

12. Le barème actuel ne traduit plus entièrement les activités de la ville et il est totalement obsolète. Des réévaluations de tarifs sont d'ailleurs déjà appliquées par les services fiscaux, sans base légale. Toutefois, dans

¹ La patente à Conakry - résultats et analyse. Banque Mondiale. Assistance technique. Décembre 1988

l'attente d'une refonte de l'ensemble de cette imposition, des améliorations sensibles et durablement utiles pourraient provenir de l'établissement, après recensement systématique, d'un fichier informatisé de contribuables et de leur repérage cartographique.

13. Le projet de régime fiscal et financier de la ville et des communes de Conakry prévoit d'attribuer à la ville le produit de la patente perçue sur les personnes morales et aux communes le produit de la patente perçue sur les personnes physiques. Il est difficile de connaître les raisons ayant prévalu à un tel partage, d'autant qu'il est actuellement quasiment impossible d'en déterminer l'impact en terme de ressources pour l'une et les autres. La distinction entre personnes physiques et personnes morales n'a par exemple pas pu être faite lors de l'exploitation statistique des patentes, la nature juridique de l'activité n'étant pas indiquée sur les rôles.

14. Enfin il faudrait insister sur la nécessité, dans le cadre futur régime fiscal de la ville et des communes, de compter parmi leurs ressources la totalité du produit de la patente y compris celle perçue sur les entreprises publiques qui jusqu'à maintenant, a été destinée au budget de l'Etat.

15. Parmi les autres taxes assimilées à des impôts, la taxe unique sur les véhicules (TUV) est la ressource locale la plus substantielle, et on ne s'attardera pas sur la taxe sur les spectacles ni sur celle sur les armes à feu. Instituée par Décret 011/PR6/84 en date du 5 janvier 1984, la TUV a remplacé plusieurs taxes frappant l'activité de transport dont les difficultés de perception entraînent un taux de recouvrement très faible. Le produit de cette taxe qui est recouvrée par le Trésor est reparti entre le budget national (75%) et les budgets des préfectures (25%).

16. Le paiement de la taxe donne lieu à la remise d'une vignette devant être apposée sur le pare-brise des véhicules. Ces véhicules sont classés en 3 catégories: véhicules de tourisme et utilitaires (catégorie A); véhicules de transport à titre onéreux de marchandises (catégorie B); et de voyageurs (catégorie C).

17. D'un faible rendement jusqu'à l'augmentation des tarifs en 1988, il semble que l'évasion fiscale soit importante mais difficile à appréhender en l'absence d'un fichier des cartes grises qui permettrait de repérer les contribuables défaillants; les difficultés du contrôle et la faible coopération apportée à cette fin par les autres administrations ne permettent pas de combler cette lacune.

18. Il serait souhaitable que l'intégralité du produit de la TUV soit reversé aux budgets des collectivités locales dans le cadre de leur nouveau régime fiscal et financier.

B. Les ressources non fiscales

19. Il s'agit essentiellement des taxes diverses et redevances (droits de marché) d'une part et des revenus du domaine d'autre part. On a déjà insisté sur l'importance qui devrait être accordée à une redevance d'occupation privative du domaine; pour que la Ville des communes en perçoivent le produit il faudrait préalablement soit que l'Etat reverse le produit de ces redevances perçues sur le foncier aux collectivités locales, soit que les collectivités locales

disposent d'un domaine propre et recouvrent elles-mêmes les recettes. La première solution est de loin la meilleure.

20. Ces ressources pèsent actuellement beaucoup moins que celles de la fiscalité. La mise en place des collectivités locales à Conakry devrait permettre leur "décollage", d'autant qu'il s'agira de ressources propres et spécifiques à ces collectivités locales. Actuellement seules les ressources en provenance des marchés méritent attention. Elles sont de trois natures :

- (a) une patente spécifique aux marchés incluse dans les recettes fiscales et difficile à isoler du reste des patentes;
- (b) des droits de place (qui sont une redevance journalière); et
- (c) le produit de la location des stands. Le recouvrement des loyers de stands semble très fortement varier selon les secteurs proches de 100% à Conakry 1; inférieur à 25%, à Conakry 3 en 1988.

21. On estimait à environ 160 millions de FG le produit des ressources recouvrables sur les marchés en 1988, en fonction de ce qui était recensé sans être certain que le recensement soit exhaustif et en tenant compte des tarifs très bas actuellement en vigueur (de 2000 à 6000 FG mensuels de loyers pour les stands). Ce produit recouvrable est très nettement inférieur au potentiel puisqu'on estime par exemple que le paiement des droits de place (tickets) sans modification des tarifs, devrait rapporter à lui seul 230 à 250 millions de FG contre 55 millions de FG enregistré en 1987.

22. Un effort de recensement des stands, échoppes, kiosques, et tabliers accompagné d'une réorganisation et d'un contrôle de la collecte devrait rapidement produire des effets positifs surtout s'il était accompagné d'une restructuration physique de ces marchés qui pourrait intervenir grâce à un financement de la C.C.C.E.

23. Le projet de régime fiscal et financier de la ville et des Communes de Conakry prévoit le recouvrement des patentes, des droits de marché et de location de stands des marchés Kenien, Madina et Niger par le receveur de la ville. Les autres marchés sont classés "d'intérêt communal" et leurs recettes devraient donc être recouvrés par les receveurs communaux aux profit des communes de Conakry.

II. STRUCTURE ET EVOLUTION RECENTE DES RESSOURCES LOCALES DE CONAKRY

24. Le tableau no 1 permet de constater la progression spectaculaire du montant des recettes de la fiscalité locale entre 1987 et 1988 passant de 290 FG par habitant en 1987 à 540 FG par habitant en 1988 correspondant à un supplément de recettes de plus de 250 millions de FG en 1988. L'estimation de cette augmentation est sans doute inférieure à la réalité dans la mesure où :

- (a) elle porte uniquement sur les impôts directs et taxes assimilées (essentiellement la patente, les impôts fonciers immobiliers et la contribution pour le développement des préfectures), faute de chiffres disponibles sur les autres types de recettes en 1988; et

(b) elle a été effectuée sur la base des résultats obtenus après seulement 9 mois de l'exercice 1988.

TABLEAU 1. RECETTES LOCALES RECOUVREES A CONAKRY EN 1987 ET 1988

| Million de FG | Population : | ANNEE | | CROISSANCE: 1987-1988 | |
|---|--------------|------------|------------|-----------------------|-------------------|
| | | 1987 | 1988 | (Valeur absolue) | (Valeur relative) |
| | | 954,717 | 1,012,000 | 531,000 | 6% |
| IMPOTS DIRECTS ET TAXES ASSIMILEES ^{/a} | | | | | |
| Patente | | 101 | 177 | 76 | 75% |
| Impôts fonciers | | 22 | 32 | 11 | 51% |
| CDP | | 48 | 221 | 173 | 460% |
| Autres impôts | | 9 | 17 | 8 | 89% |
| Sous-total | | 180 | 448 | 269 | 258% |
| TAXES DIVERSES ^{/b} | | | | | |
| droits de marché | | 56 | n.a. | n.a. | n.a. |
| Sous-total | | 57 | 57 | n.a. | n.a. |
| REVENUS DU DOMAINE ^{/b} | | | | | |
| REVENUS DES SERVICES | | 40 | 40 | n.a. | n.a. |
| | | 1 | 1 | n.a. | n.a. |
| TOTAL (Million de FG) | | <u>277</u> | <u>546</u> | <u>269</u> | <u>98%</u> |
| TOTAL PER CAPITA (FG) | | <u>290</u> | <u>540</u> | <u>250</u> | <u>86%</u> |

^{/a} Données de la Direction Nationale des Impôts, Ministère des Finances concernant les neuf premiers mois de 1988

^{/b} Données de la Direction Nationale des Impôts pour 1987 et reconduites, faute d'informations, pour l'année 1988

25. Toutefois l'incidence des variations des recettes autres que les impôts directs et les taxes assimilées (taxes diverses, revenus du domaine, revenus des services) devrait être minimisée par le fait qu'en 1987 elles ne représentaient que 40% des recettes locales totales. Cette progression est imputable pour près de 65% à l'augmentation des recettes de la Contribution pour le Développement des Préfectures (CDP) dont le montant par contribuable est passé de 700 à 2000 FG entre 1987 et 1988. Cette augmentation des recettes de la CDP est également due à un meilleur recouvrement puisqu'elle a touché près de 112.000 contribuables en 1988 au lieu de 69.000 en 1987.

26. Le tableau no 2 fait apparaître les principales caractéristiques de structure des recettes locales :

- (a) le poids prépondérant des "impôts directs et taxes assimilées" (65% du total des recettes en 1987 et plus de 80% en 1988 si l'on reconduit les chiffres de 1987 en 1988 pour les autres recettes);
- (b) la faiblesse du rendement des impositions foncières/immobilières (moins de 8% du total des recettes en 1987, soit environ 32 FG par an par habitant); et

- (c) l'extrême faiblesse des revenus du domaine et surtout du revenu des services où les manques à recouvrer par rapport à leurs coûts ont déjà été signalés dans divers rapports.

TABLEAU 2. STRUCTURE DES RECETTES LOCALES DE CONAKRY

| | | ----- ANNEE ----- | |
|----------------------------------|---------------|-------------------|-------|
| | | 1987 | 1988 |
| IMPOTS DIRECTS ET T. ASSIMILEES: | 65.0% | | |
| dont: | | | |
| Patente | 36.3% | 59.0% | 39.5% |
| Impôts fonciers | 7.5% | 12.6% | 7.2% |
| CDP | 17.4% | 28.3% | 49.4% |
| Autres impôts | | <u>0.1%</u> | 3.9% |
| Sous-total | | 100.0% | |
| TAXES DIVERSES | 20.6% | | n.a. |
| dont: | | | |
| Droits de marché | | 97.5% | n.a. |
| Autres | | <u>2.5%</u> | |
| Sous-total | | 100.0% | |
| REVENUS DU DOMAINE | 14.3% | | n.a. |
| REVENUS DES SERVICES | <u>0.1%</u> | | n.a. |
| Total | <u>100.0%</u> | | |

27. Le tableau no 3 permet de constater la progression très sensible des émissions de la patente traduisant un important effort de recensement et d'identification de la matière imposable. Le taux de recouvrement de la patente n'a pas évolué dans les mêmes proportions. Nous n'avons pu estimer le volume des restes à recouvrer des années prises en considération. Les émissions sur le foncier ont plus que doublé en 1988 par rapport à 1986 mais le taux de recouvrement a baissé de près de 2.5 points entre 1986 et 1988.

TABLEAU 3. EVOLUTION RECENTE DES EMISSIONS, RECOUVREMENTS ET TAUX DE RECOUVREMENT DES PRINCIPAUX IMPOTS LOCAUX ET ASSIMILES

| | ----- 1986 ----- | | | ----- 1987 ----- | | | ----- 1988 ----- | | |
|-----------------|------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|
| | Emiss. | Recouv. | Taux | Emiss. | Recouv. | Taux | Emiss. | Recouv. | Taux |
| PATENTE | 161.4 | 70.1 | 43.0% | 199.2 | 100.8 | 50.6% | 389.3 | 177.1 | 45.0% |
| IMPOTS FONCIERS | 105.2 | 18.3 | 17.4% | 146.5 | 21.5 | 14.6% | 230.8 | 32.4 | 14.0% |
| CDP | <u>80.5</u> | <u>55.4</u> | <u>68.8%</u> | <u>82.4</u> | <u>48.3</u> | <u>58.6%</u> | <u>235.6</u> | <u>221.4</u> | <u>94.0%</u> |
| Total | <u>347.1</u> | <u>143.8</u> | <u>41.4%</u> | <u>428.1</u> | <u>170.6</u> | <u>40.0%</u> | <u>855.7</u> | <u>430.9</u> | <u>50.0%</u> |

III. PROJECTIONS DES RECETTES LOCALES AUX HORIZONS 1993 ET 1995.

28. L'horizon 1993 peut être considéré comme celui de la mi-exécution du deuxième projet urbain, et l'horizon 1995 correspond à l'achèvement du plan de désengagement progressif de la Banque dans le financement du fonctionnement des services urbains assuré par l'UPSU.

29. Pour l'élaboration des projections de recette des collectivités locales de Conakry, deux hypothèses ont été envisagées. La première peut-être considérée comme la tendance d'évolution des recettes, sans l'appui à la mobilisation des recettes locales prévue dans le deuxième projet urbain. La deuxième constitue l'objectif à atteindre dans le cadre de ce projet.

30. L'impact du projet sur la mobilisation des recettes locales porte essentiellement :

- (a) parmi les recettes fiscales: sur les impositions foncières, la contribution "per capita", et la patente; et
- (b) parmi les ressources propres aux collectivités locales: sur les recettes des marchés.

31. Les hypothèses concernant les impôts directs et taxes assimilées sont les suivantes :

(a) la patente :

Selon l'hypothèse 1 (sans projet), les efforts de recensement et de constitution d'un fichier professionnel commencent à produire leurs effets en 1988 avec une augmentation de plus de 75% des produits de la patente par rapport à l'année précédente. Un doublement des recettes de la patente est envisageable à l'horizon 1993. En 1995 on a supposé que le produit de la patente ramené à l'habitant serait le même qu'en 1993, un certain tassement de la progression, dû à une baisse du taux de recouvrement, étant sans doute inévitable dans cette hypothèse sans appui logistique aux services du trésor.

L'hypothèse 2 (avec projet) permet de parvenir à l'objectif de près de 500 FG/habitant dès 1993 correspondant à un recouvrement de cet impôt sur 50% des activités et à une multiplication par 2,5 des tarifs permettant un rattrapage progressif du retard pris dans leur actualisation. Cet objectif devrait pouvoir être atteint grâce à :

- (i) l'effet sur les émissions du fichier fiscal et de sa cartographie dont la réalisation est prévue dans le projet; et
- (ii) l'appui logistique aux services chargés du recouvrement pour le compte de la ville et des communes.

(b) les impositions foncières :

L'hypothèse 1 prolonge simplement le produit de ces impositions observé en 1988 (32 FG/habitant) jusqu'en 1993. L'hypothèse 2 table sur une progression raisonnable de ce produit (150 FG/habitant) en 1993 consécutif à la mise en place progressive au sein de la ville du croquis fiscal dans le cadre du projet et du fichier foncier légal à la DAFO. En 1995 le produit des impositions foncières atteint 200 FG par habitant soit 33% du potentiel estimé (750 FG par habitant) avec un taux d'exonération de 50% sur les valeurs locatives estimées (entre 6 et 10 milliards de FG en 1988).

(c) l'imposition per capita :

La CDP dont le taux est passé de 700 FG en 1987 à 2000 FG en 1988 et actuellement perçue sur environ 11% de la population estimée de Conakry. On a supposé que 20% de la population y sera soumise avec l'appui logistique du projet dans l'hypothèse 2, tandis que l'hypothèse 1 maintient l'imposition sur 11% de la population. Dans un cas comme dans l'autre on a maintenu le taux actuel de 2000 FG per capita.

32. Les hypothèses concernant les recettes propres aux collectivités locales sont les suivantes :

(a) taxes diverses :

On a maintenu la part essentielle (près de 98%) des recettes des marchés parmi ces ressources. Dans l'hypothèse 1, les recettes des marchés constatées en 1988 suivent simplement la progression de la population jusqu'en 1995. Dans l'hypothèse 2 on parvient à l'horizon 1993 à une mobilisation équivalant à 135 FG per capita consécutive à un meilleur repérage de la matière taxable (délimitation des secteurs constitutifs d'une régie, dénombrement des installations occupées, classification des emplacements).

Un produit de près de 183 millions de FG pour les recettes de marché en 1993 (hypothèse 2) correspondrait simplement au recouvrement total de ce qui est imposable de l'état actuel 1989 des émissions et tarifs de patente de marché, des tarifs de location de stands et des redevances journalières (droits de place). Il va de soi que toute augmentation des tarifs et barèmes à taux de recouvrement égal, apporterait des ressources supplémentaires; de même une amélioration des émissions des patentes de marché.

(b) revenus du domaine et des services :

Les revenus sont actuellement très faibles. Ils devraient prendre une place de plus en plus significative avec la mise en place de la ville et des communes de Conakry. On a tablé sur une croissance rapide de ces recettes, compte tenu de la motivation probable des collectivités locales de Conakry à recouvrer des recettes, en contrepartie des services rendus et à produire des lotissements leur permettant de percevoir des redevances annuelles pour occupation du domaine. On a considéré que l'impact du projet sur la mobilisation serait très élevé, permettant une croissance des revenus des services de plus de 100% par an.

Les projections font apparaître pour 1993 un supplément de recettes engendré par le projet de plus de 900 000 000 de FG soit plus du double des recettes prévisibles sans le projet. On attendrait ainsi à l'horizon 1995 près de 90% de la pression fiscale théoriquement admissible (10% des revenus des ménages estimés) en supposant que les revenus n'évoluent pas en termes réels.

TABLEAU 4. PROJECTION DES RESSOURCES DES COLLECTIVITES LOCALES DE CONAKRY (VILLE ET COMMUNES)
AUX HORIZONS 1993 ET 1995
SELON LES HYPOTHESES: 1 (SANS PROJET) ET 2 (AVEC PROJET)

| | - 1988 - | 1993 | | 1995 | |
|---|---------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | Hyp. 1 | Hyp. 2 | Hyp. 1 | Hyp. 2 |
| POPULATION (Millions): | 1,012 | 1,355 | | 1,552 | |
| IMPOTS DIRECTS ET TAXES ASSIMILEES | | | | | |
| Total | 448.20 | 728.44 | 1,525.70 | 828.94 | 1,757.20 |
| Patente | (177.10) | (354.20) | (745.25) | (397.24) | (853.60) |
| Foncier | (32.40) | (43.36) | (203.85) | (48.70) | (232.80) |
| CDP | (221.40) | (296.28) | (542.00) | (333.00) | (620.80) |
| Autres | (17.30) | (34.60) | (34.60) | (50.00) | (50.00) |
| TAXES DIVERSES | | | | | |
| Total | 57.23 | 76.22 | 186.65 | 85.71 | 205.50 |
| Revenus des marchés | (55.80) | (74.70) | (182.92) | (84.00) | (201.39) |
| REVENUS DU DOMAINE TOTAL | 39.80 | 79.60 | 79.60 | 89.41 | 89.41 |
| REVENUS DES SERVICES TOTAL | 0.70 | 8.00 | 24.00 | 20.00 | 100.00 |
| TOTAL (millions de FG) | <u>545.93</u> | <u>892.28</u> | <u>1,815.00</u> | <u>1,024.06</u> | <u>2,152.11</u> |
| FG PER CAPITA | <u>533.46</u> | <u>658.50</u> | <u>1,340.00</u> | <u>660.00</u> | <u>1,387.00</u> |

TABLEAU 5. PROGRESSION DES RESSOURCES DES COLLECTIVITES LOCALES ENTRE 1988 ET 1995
(MILLIONS DE FG)

| | <u>1988</u> | <u>1989</u> | <u>1990</u> | <u>1991</u> | <u>1992</u> | <u>1993</u> | <u>1994</u> | <u>1995</u> |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| HYPOTHESE 1 | 546 | 578 | 612 | 649 | 687 | 728 | 876 | 1024 |
| HYPOTHESE 2 | 546 | 578 | 612 | 879 | 1263 | 1815 | 1983 | 2152 |

AF11N
29 janvier 1990

REPUBLIQUE DE GUINEE
DEUXIEME PROJET URBAIN
DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET

1. Le projet comprend quatre composantes principales :
 - (a) un programme de réhabilitation des infrastructures prioritaires de Conakry et de quatre villes secondaires;
 - (b) une opération d'aménagement et d'équipement de terrains à Conakry s'appuyant sur les mécanismes institutionnels et financiers proposés par la nouvelle politique de l'habitat;
 - (c) la continuation du programme d'assistance aux petites entreprises du bâtiment initié dans le cadre du Premier Projet Urbain; et
 - (d) un appui au renforcement des services urbains et au développement municipal, d'une part, par l'amélioration de la mobilisation des ressources locales et de l'offre des services urbains de base dans la ville de Conakry et, d'autre part, par l'appui à l'émergence d'une capacité de gestion urbaine dans les villes de l'intérieur.

I. PROGRAMME DE REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES URBAINES PRIORITAIRES

2. Le programme prioritaire d'amélioration des infrastructures urbaines qui comprend la réalisation de travaux destinés à compléter, à améliorer ou à réhabiliter les infrastructures des principaux centres économiques du pays comporte quatre volets :

- (a) le renforcement du réseau de voiries primaires de Conakry;
- (b) la réhabilitation des réseaux de drainage de Conakry;
- (c) la réalisation d'infrastructures prioritaires dans les quatre chefs-lieux de région; et
- (d) le renforcement des services du MUH chargés de la conception et du suivi de ces travaux.

3. Le renforcement du réseau de voiries de Conakry comprend :

- (a) la réhabilitation de la route de Coyah prolongeant, sur environ 5,8 kilomètres, l'autoroute Fidel Castro au delà du carrefour de l'Aéroport de Gbessia. La voie réhabilitée comportera une chaussée de 2 fois 7,50 m avec terre-plein central;
- (b) la réhabilitation de la route Hamdallaye-Bellevue pour accroître sa capacité, comportant une chaussée de deux fois 7,50 m avec terre-plein central sur 2,1 kilomètres environ, la reconstruction du pont de

Bellevue pour l'élargir à quatre voies et l'aménagement de quatre carrefours;

- (c) la mise en état de circuler de la voie Le Prince entre le carrefour de Hamdallaye et le raccordement à la transversale T2. Le tronçon carrefour Hamdallaye-transversale T1 comportera une chaussée de deux fois 7,50 m avec terre plein central. Le tronçon entre la transversale T1 et la transversale T2 comportera une chaussée de 7,50 m;
- (d) la réalisation de la transversale T1 comportant une chaussée de 14 m sans terre-plein central sur une longueur de 2,8 kilomètres environ;
- (e) l'ouverture de la transversale T2 sur une longueur d'environ 5 kilomètres;
- (f) le réaménagement de la corniche Nord entre le pont de Kaporo et l'accès à la transversale T4 (Lambanyi) incluant le doublement de deux ponts d'une portée de 10 mètres chacun, et le reprofilage de la voie sur une longueur de 4,7 kilomètres environ;
- (g) l'ouverture de la transversale T4 sur la partie comprise à l'intérieur de l'opération projetée d'aménagement de terrains; et
- (h) la libération des emprises, l'indemnisation et le recasement des ménages occupant ces emprises pour l'ensemble de ces voiries.

4. La réhabilitation des réseaux de drainage à Conakry comprendra l'amélioration de l'écoulement des eaux pluviales dans cinq bassins versants :

- (a) la zone de Coronthie Sud (45 ha environ) y compris la réhabilitation de 1150 m environ de réseaux existants et la construction de 4100 m environ de collecteurs complémentaires et d'un exutoire;
- (b) la zone de la Gare (40 ha environ) y compris la réhabilitation d'environ 600 m de réseaux existants et la construction de 3200 m de collecteurs complémentaires et de deux exutoires;
- (c) la zone de Tombo (13 ha environ) y compris la réhabilitation de 750 m environ de collecteurs complémentaires et de deux exutoires;
- (d) la zone de l'école de Kipé (23 ha environ) y compris la construction de 800 m environ de collecteurs complémentaires et de deux exutoires; et
- (e) la zone de l'Université (60 ha environ) y compris la réhabilitation de 500 m environ de réseaux existants, la reconstruction d'un canal existant sur 800 m environ et la réalisation d'ouvrages de rejet en mer.

5. Le programme d'infrastructures prioritaires dans les villes secondaires comprendrait la réalisation des opérations suivantes identifiées dans le cadre des schémas directeurs et des plans programmes des quatre chefs-lieux de région établis par la DATU-CEPUR sur financement FED :

- (a) dans la ville de Kindia, le deuxième projet urbain financerait deux projets pour un montant de travaux estimé à environ 700 000 dollars US :
- (i) le désenclavement du quartier Kenende (ouverture de voies structurantes latéritées pour relier un quartier isolé au centre de la ville);
 - (ii) le désenclavement du quartier Woudi (réfection d'un petit pont de 10 à 12 m d'ouverture); et
 - (iii) en ce qui concerne la gestion urbaine, les priorités concerneraient l'organisation du marché, les droits de place pouvant contribuer au financement d'une activité permanente d'entretien et d'enlèvement des ordures ménagères.
- (b) dans la ville de Kankan, les infrastructures anciennes qui n'ont pas été entretenues pendant de nombreuses années nécessitent une réhabilitation complète. C'est le cas du collecteur central de drainage dont une première tranche, financée sur le budget d'investissement, est en cours de remise en état.

La DATU-CEPUR, dans le cadre du projet FED, a inscrit dans ses grands travaux la réalisation d'une nouvelle voie primaire structurante empruntant, sur une partie de son tracé, l'axe de la piste de l'aéroport actuel dont le transfert est aujourd'hui programmé. L'ouverture (libération de l'emprise et débroussaillage) d'un tronçon de 1800 mètres reliant la route de Kissidougou à celle de Conakry, devrait être financée par le programme FED.

Il est proposé que le deuxième projet urbain finance :

- (i) la poursuite de la réhabilitation du système central de drainage (coût estimé à environ 1 million de dollars US); et
- (ii) la réalisation de la chaussée et du drainage latéral du tronçon de 1800 mètres de voie structurante évoqué ci-dessus (coût estimé à environ 700 000 dollars US).

En matière de gestion urbaine les priorités concerneraient : (a) la réhabilitation de la gare routière; (b) la mise en place d'un service de collecte et de décharge des ordures ménagères; et (c) l'amélioration de la gestion des marchés.

- (c) dans la ville de Labé, la DATU-CEPUR, dans le cadre du programme FED, prépare actuellement le schéma directeur et n'a donc pas terminé l'identification des projets prioritaires. Elle a toutefois proposé d'inscrire dans le deuxième projet urbain le financement de deux opérations concernant le réseau de drainage :
- (i) la réalisation de caniveaux latéraux le long de la voirie du centre de la ville où se situent la quasi-totalité des activités économiques (les études de détail et de justification

n'ont pas encore été préparées, mais le coût est estimé à 1,3 millions de dollars US); et

- (ii) la remise en état des lits des ruisseaux servant de drains primaires, y compris ouvrages de protection des berges contre l'érosion, recalibrage et nettoyage des lits mineurs (coût estimé à environ 300 000 dollars US).
- (d) dans la ville de Nzérékoré, la DATU-CEPUR, dans le cadre du programme FED, a identifié deux opérations prioritaires à financer par le deuxième projet urbain :
- (i) l'aménagement d'une gare routière à l'entrée de la ville pour remplacer la gare routière actuelle inadaptée et gênante pour la circulation générale (coût estimé à environ 200 000 dollars US); et
 - (ii) le réaménagement du marché de Dorota et de ses environs souvent inondé du fait de sa situation dans une cuvette (coût estimé à 300 000 dollars US).

6. Le coût d'ensemble du programme ainsi identifié dans les villes de l'intérieur s'élève à environ 4,5 millions de dollars US. Aucun des projets proposés n'a encore fait l'objet d'une étude détaillée. L'étude d'avant-projet de ces opérations devra donc être financée dans le cadre du projet, les coûts avancés devront être actualisés et, au vu de ces résultats le programme pourra éventuellement être réaménagé pour rester dans l'enveloppe prévue au projet. Pour ne pas compliquer la tâche de la Division Voirie Urbaine de la DATU chargée de la maîtrise d'ouvrage de ces projets, il serait souhaitable que leur réalisation soit étalée dans le temps, et chaque ville traitée l'une après l'autre.

7. Le renforcement des services du MUH chargés de la conception et du suivi de ces travaux comprendra :

- (a) les études d'exécution des infrastructures financées par le projet, en sus des études déjà réalisées dans le cadre du premier projet urbain; et
- (b) l'assistance technique destinée à renforcer la Division Voirie Urbaine et Assainissement de la DATU pour lui permettre d'assurer sa mission de maîtrise d'ouvrage et de direction de travaux pour les opérations financées par le projet.

II. OPERATION D'AMENAGEMENT DE TERRAINS POUR L'HABITAT

8. L'étude de la politique de l'habitat en Guinée, financée par le PNUD et dont la Banque a été l'agence d'exécution, recommande de considérer comme prioritaire l'équipement et l'aménagement de sites d'accueil de l'habitat autoproduit dans les zones d'extension de l'agglomération dans le but d'offrir aux ménages qui construisent :

- (a) une sécurité urbanistique, par la certitude qui leur est donnée que leur installation répond aux normes et prescriptions d'occupation du sol;
- (b) des services à l'habitat et des équipements de desserte dont profitera l'ensemble de la population, y compris les locataires; et
- (c) une stabilité foncière.

A. Principes Directeurs des Opérations d'Aménagement de Terrains

9. La réalisation des opérations d'aménagement de terrains s'appuiera sur la mise en oeuvre d'un certain nombre de propositions de l'étude de la politique de l'habitat qui constitueront les principes directeurs de l'opération proposée, à savoir :

- (a) la puissance publique a la responsabilité d'élaborer un plan d'aménagement pour chacun des sites d'accueil de l'habitat nouveau. Elle réalise la viabilisation générale de chacun de ces sites par l'ouverture de voies secondaires et la réalisation des ouvrages de drainage, formant ce qui a été convenu de dénommer la trame générale d'équipement;
- (b) les concessionnaires d'eau et d'électricité assurent la desserte en eau et en électricité du site conformément à leur cahier des charges;
- (c) ces voies et réseaux délimitent des espaces à habiter sous la forme d'ilots d'une superficie moyenne de 10 ha environ qui sont à aménager;
- (d) l'aménagement de ces ilots est placé sous la responsabilité d'aménageurs publics ou d'économie mixte qui bénéficient d'une autorisation d'aménager et d'une concession foncière;
- (e) l'autorisation d'aménager désigne pour chaque ilot l'aménageur qui en a la charge et lui impose, à lui-même ainsi qu'à ses éventuels concessionnaires, le respect de certaines règles minimales d'aménagement et d'équipement internes de l'ilot ainsi que de répercussion des coûts de réalisation de la trame générale d'équipement;
- (f) les aménageurs peuvent, soit procéder eux-mêmes à l'aménagement de leur ilot, soit concéder leur ilot, dans sa totalité ou en partie à des promoteurs privés ou à des groupements et sociétés de promotion foncière. Dans le cas où l'aménageur procède lui-même à l'aménagement de son ilot il peut soit agir directement en utilisant ses propres moyens, soit agir indirectement en recourant aux services d'un maître d'ouvrage délégué oeuvrant en son nom et à sa place;
- (g) à la condition de respecter ces règles chaque aménageur, et par voie de conséquence, chaque éventuel concessionnaire, dispose d'une large autonomie. Il est par exemple habilité à proposer aux occupants antérieurs des lieux toutes mesures de dédommagement, de compensation, d'association et/ou de groupement;

- (h) la règle de répercussion des coûts de réalisation de la trame générale d'équipement sur les usagers du sol prend la forme de l'exigibilité d'une contribution d'équipement considérée comme une participation unique et exceptionnelle des usagers du sol aux dépenses publiques d'équipement;
- (i) les aménageurs d'économie mixte et privés sont appelés à régler eux-mêmes et par avance la contribution d'équipement due par les usagers finaux du sol.

B. Principe d'Aménagement de l'Opération Retenue

10. Afin de permettre la préparation du dossier d'opération, les principes d'urbanisme, d'équipement et d'aménagement ci-dessus ont été appliqués à un site qui avait été étudié par l'"Etude pour la Politique de l'Habitat" et choisi conformément aux options du Schéma Directeur de Conakry réalisé dans le cadre du premier projet urbain. Il s'agit du site de Lambanyi-Kobaya.

11. Stratégiquement, le choix de ce site se justifie par le fait qu'il se trouve:

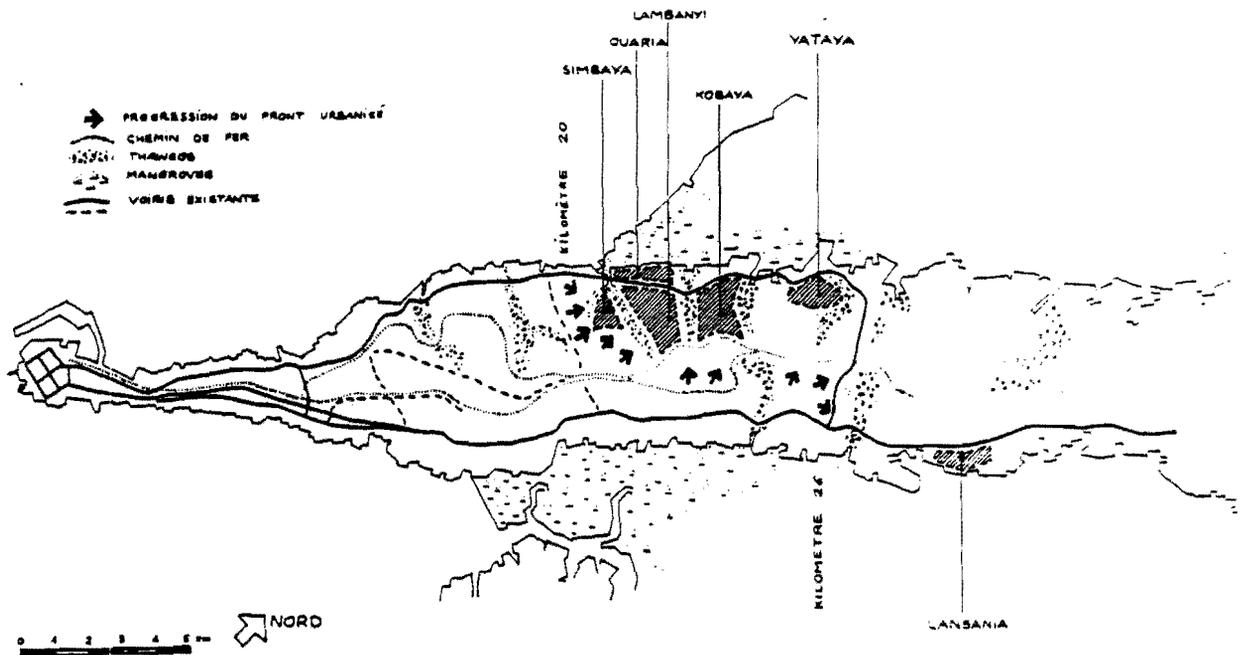
- (a) à proximité du front d'urbanisation, et encore très peu occupé ce qui limite au minimum les éventuelles expropriations; et
- (b) desservi potentiellement par deux grandes voies transversales (T4 et T5) et un réservoir d'eau dont la mise en chantier est prévue pour 1992.

12. Physiquement, le choix de ce site se justifie par:

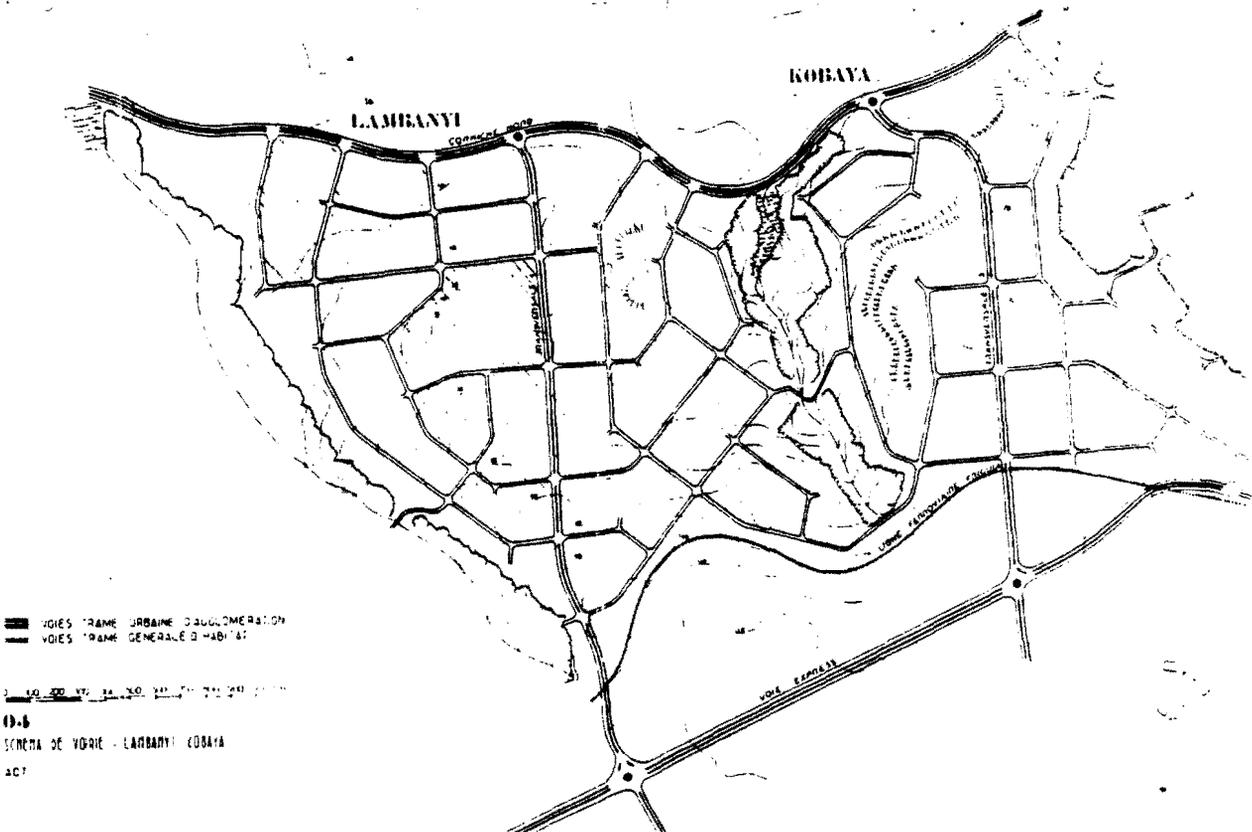
- (a) d'intéressantes aptitudes naturelles: pente, sol, diversité des vues et des paysages; et
- (b) sa divisibilité en trois tranches opératoires d'environ 200 hectares correspondant aux tranches annuelles d'aménagement et d'équipement des sites d'accueil de l'habitat auxquelles se réfèrent la politique de l'habitat.

13. L'organisation du site a fait l'objet d'une première esquisse. Elle est fondée sur un schéma de viabilisation conforme aux recommandations de la politique de l'habitat : à partir de la grande voirie d'agglomération (en l'espèce la rocade Nord parallèle au rivage, la voie de crête qui suit la même direction, et, perpendiculairement les deux transversales T4 et T5) créer un réseau de voies secondaires et d'ouvrage de drainage -- dit trame générale d'habitat -- définissant de grands ilots qui sont autant d'unités d'aménagement.

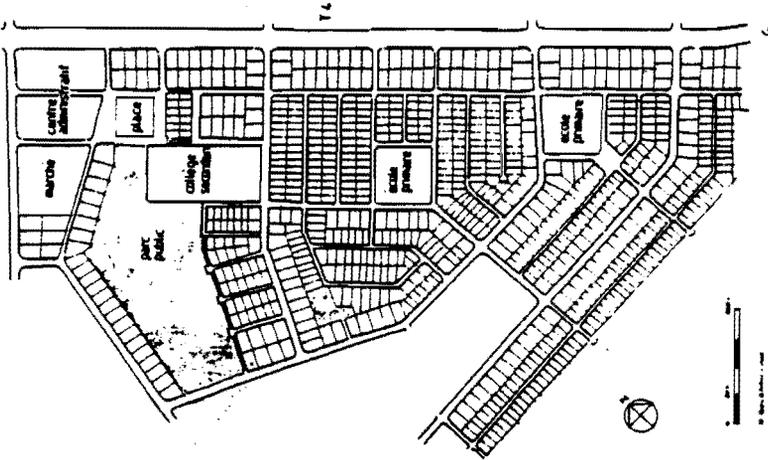
14. Ce schéma de viabilisation et de drainage forme la structure urbanistique du site. L'esquisse de plan d'urbanisme reprend les normes de service et d'équipement édictées par le schéma directeur. Les grands ilots délimités par la trame générale d'habitat ont une forme et une taille variables qui tiennent compte des accidents du terrain. Leur superficie varie entre 8 à 12 hectares. Aucun point de l'ilot, aucun des futurs habitants d'un quelconque de ces ilots, n'est distant de plus de 150m d'une voie primaire ou secondaire.



0.1 - LES SITES IDENTIFIES



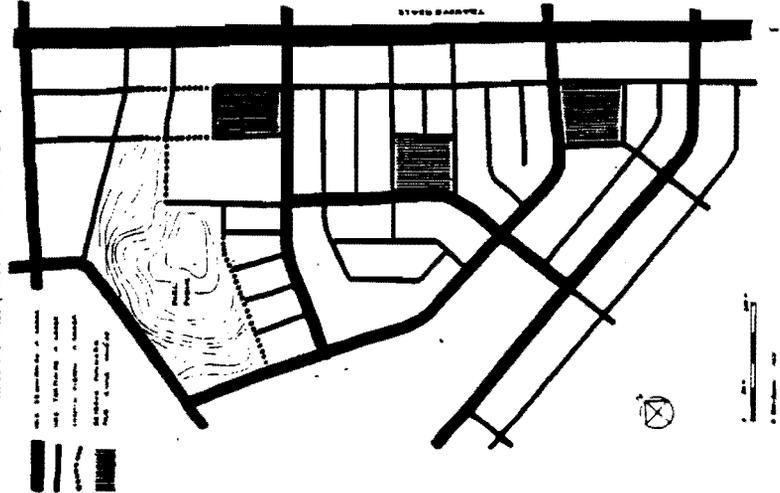
L'AMBIENT
LOTISSEMENT A PRIORI
PARCELLAIRE



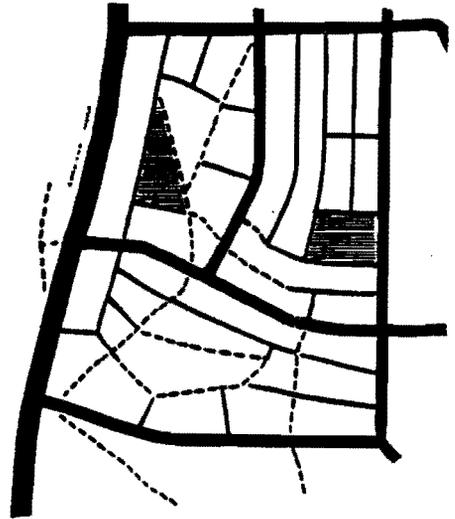
L'AMBIENT
LOTISSEMENTS A PRIORI ET A POSTERIORI
PARCELLAIRE



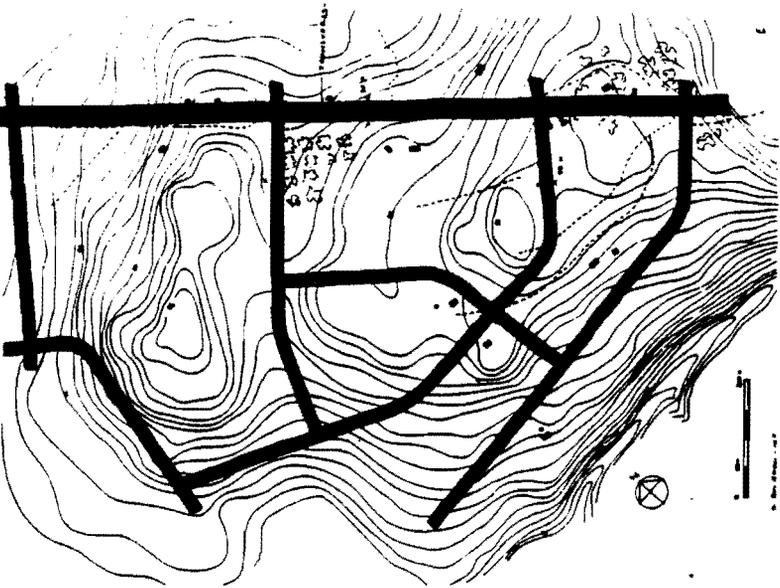
L'AMBIENT
LOTISSEMENT A PRIORI
TRACÉ DES VOIES (TRAME PARTICULIÈRE D'HABITAT)



L'AMBIENT
LOTISSEMENTS A PRIORI ET A POSTERIORI
TRACÉ DES VOIES (TRAME PARTICULIÈRE D'HABITAT)



L'AMBIENT
LOTISSEMENT A PRIORI
DÉFINITION DES LOTS (TRAME GÉNÉRALE D'HABITAT)



L'AMBIENT
LOTISSEMENTS A PRIORI ET A POSTERIORI
DÉFINITION DES LOTS (TRAME GÉNÉRALE D'HABITAT)



15. Les ouvrages considérés ont été conçus selon des principes rigoureux d'adaptation au site et de réduction des coûts :

- (a) les voies ont un profil en long qui suit les cotes du terrain naturel, la chaussée est constituée de matériaux latéritiques compactés selon un profil en travers mono-pente;
- (b) le drainage, situé dans l'emprise des voies est constitué de fossés en terre avec traversées des voies par buses métalliques et ouvrages de tête simplifiés.

16. Le coût des travaux de réalisation des ouvrages secondaires de voirie et de drainage, formant la trame générale, pour une première opération de 200 ha a été estimé comme suit (en FG de 1989) :

Voiries:

| | | |
|----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| . Voies de 15 m d'emprise: | 2 900 m x 120 000 FG/m = | 348 000 000 FG |
| . Voies de 12 m d'emprise: | 5 600 m x 95 000 FG/m = | <u>532 000 000 FG</u> |
| Sous Total | | 880 000 000 FG |

Drainage:

| | | |
|-----------------------|-------------------------|---------------------|
| . Fossés latéraux: | 9 100 m x 6 500 FG/m = | 59 150 000 FG |
| . Traversées de 12 m: | 17 u x 1 575 000 FG/u = | 26 775 000 FG |
| . Traversées de 15 m: | 5 u x 1 730 000 FG/u = | <u>8 650 000 FG</u> |
| Sous Total | | 94 575 000 FG |

TOTAL

974 575 000 FG

17. La ventilation des superficies est la suivante :

| | | |
|---|--------|------|
| Surface brute totale | 200 ha | 100% |
| Surface voiries | 40 ha | 20% |
| Surface inconstructible, réservée et publique | 20 ha | 10% |
| Surface nette des parcelles dite surface cessible | 140 ha | 70% |

18. Rapporté au mètre carré de parcelle cessible, le coût de la trame générale d'équipement est de 700 FG/m². Si l'on ajoute à ce coût les frais et provisions pour études, imprévus physiques et supervision des travaux le prix de revient est de 1000 FG par m² de surface cessible.

C. Modalités de Mise en Oeuvre de l'Opération Proposée

19. Les modalités institutionnelles de mise en oeuvre de l'opération d'aménagement de terrains s'inscrivent dans le cadre des recommandations de l'étude de la politique de l'habitat en Guinée et font l'objet d'un plan d'action détaillé (voir Annexe 2-2). Les responsabilités respectives des différentes institutions intervenant dans le cadre de cette opération sont présentées ci-après.

20. L'élaboration du plan d'aménagement de l'ensemble du site sera confiée à la DATU (MUH). Ce plan détaillera les conditions d'équipement des différentes tranches d'opération. Suite au Décret Présidentiel relatif aux voiries urbaines

et aux réserves foncières, ce plan est opposable à tous, il permettra la mise en défens de l'ensemble du site afin d'empêcher son invasion, ainsi que la déclaration de l'utilité publique des travaux à réaliser.

21. L'Etat (MUH/DATU) exécute les travaux relatifs aux infrastructures secondaires. Par le moyen d'une convention à passer entre l'Etat et la ville de Conakry, la ville s'engage à assurer l'entretien de ces infrastructures dès leur achèvement.

22. Chacun des ilots à aménager sera confié à un aménageur. La décision qui donne mission à l'aménageur d'aménager l'ilot qu'elle désigne est un acte dont la nature est double: urbanistique et foncière. Cet acte prend la forme d'un arrêté d'autorisation d'aménagement signé par le Ministre responsable de l'urbanisme et des affaires foncières. Afin que cette procédure conserve une souplesse maximale, il convient que l'autorisation d'aménager soit aussi légère que possible. Cette autorisation met à charge de l'aménageur de respecter un règlement et un schéma d'organisation spatiale de principe (taille minimale des parcelles, desserte minimale de chaque parcelle par une voie piétonnière).

23. L'aménageur remettra aux services fonciers centraux (DAFO) et aux occupants des parcelles, dès que ceux-ci se seront acquittés de leur contribution d'équipement et auront respecté le règlement d'aménagement, les documents qui permettront aux occupants d'obtenir un document foncier légal (certificat d'occupation).

24. La contribution d'équipement est exigée de chaque usager dans un ilot. Elle représente la participation de chaque usager à l'effort public d'équipement, en l'espèce celui qu'a accompli la puissance publique en créant la trame générale d'habitat. C'est une contribution unique et exceptionnelle dont la nature juridique est non fiscale. Elle est perçue dans les conditions suivantes. L'usager d'un ilot aménagé par un aménageur public s'acquitte de la contribution sous le contrôle dudit aménageur. L'usager d'un ilot aménagé par un aménageur d'économie mixte ou un concessionnaire privé rembourse à celui-ci la contribution dont il a fait l'avance pour se faire délivrer l'autorisation d'aménager ou se faire accorder la concession.

25. Le produit de cette contribution est versé à un compte d'équipement des terrains urbains. Ce compte spécial, localisé dans une banque commerciale avec double signature pour tout retrait permettra d'assurer la répliquabilité des opérations d'équipement de la trame secondaire. La gestion de ce compte est placée sous la responsabilité d'un comité directeur formé des représentants de l'Etat (MUH), de la Ville de Conakry, de la Soloprime et des services responsables de la distribution d'eau et d'électricité.

D. Conditions de Mise en Oeuvre

26. La mise en oeuvre du projet est soumise à trois conditions préalables: l'adoption de deux textes: (i) l'Ordonnance instituant une contribution d'équipement et un compte d'équipement; et (ii) l'Arrêté portant création du comité directeur des opérations; et (iii) l'engagement de concéder à des promoteurs fonciers privés un tiers de la superficie dite cessible.

27. La première condition consiste en la promulgation d'une Ordonnance portant institution d'une contribution d'équipement dans les sites spécialement

équipés et aménagés par la puissance publique et ouvrant la possibilité de créer un Compte Spécial d'équipement dans une banque commerciale.

28. La deuxième condition est relative à la composition de l'organe directeur du projet. Elle consiste en l'adoption d'un Arrêté instituant le comité chargé de la direction de l'ensemble des opérations d'équipement et d'aménagement des sites d'accueil de l'habitat. Cet Arrêté définira non seulement la composition tripartite -- Etat, Ville, Soloprimo -- du comité mais également ses pouvoirs.

29. La troisième condition a trait à l'introduction de concessionnaires privés (sociétés et groupements de promotion foncière) à hauteur du tiers de la surface dite cessible (surface nette des parcelles). Il s'agit d'une obligation de résultat à apprécier a posteriori. La condition réside en l'engagement de satisfaire à cette exigence.

III. ASSISTANCE AUX PETITES ENTREPRISES DU BATIMENT

30. La composante assistance aux petites entreprises du bâtiment aura pour objectif de continuer le programme initié dans le cadre du Premier Projet Urbain avec l'appui de l'ONG CECI. Ce programme comprendra la poursuite des actions de formation en gestion et comptabilité, de création d'une banque de données techniques et commerciales ainsi que des assistances ponctuelles aux entreprises.

31. Ce programme mis en place en collaboration étroite avec les entreprises existantes, notamment celles regroupées au sein de l'Union Nationale des Entrepreneurs Guinéens (UNEG-BTP) créée en Juillet 1989, analysera également les modalités de mise en place d'un Fonds de garantie mutuelles permettant d'assouplir l'accès au cautionnement des avances de démarrage.

IV. RENFORCEMENT DES INSTITUTIONS URBAINES

32. L'objectif principal de cette composante est de développer la capacité des institutions existantes à gérer efficacement les services urbains:

- (a) pour la ville de Conakry en prenant en compte un désengagement progressif de l'Etat et de la Banque Mondiale dans le financement du fonctionnement de l'UPSU à l'horizon 1995; et
- (b) pour les villes de l'intérieur en mobilisant les capacités de gestion urbaine au sein des institutions existantes.

33. Pour permettre aux nouvelles collectivités locales (villes et communes) de Conakry de prendre à terme le relais de l'Etat dans le financement du fonctionnement de l'UPSU, la partie de cette composante qui concerne Conakry est subdivisée en trois volets: (i) la mobilisation des ressources locales apparaît comme le principal point critique; (ii) une amélioration de la gestion technique et financière de l'UPSU est également nécessaire; et (iii) les efforts menés sur ces deux fronts ne seront vraiment efficaces que dans un cadre institutionnel et financier sans ambiguïté.

A. Mobilisation des Ressources Locales à Conakry

34. Le volet mobilisation des ressources locales à Conakry prévoit :
- (a) la mise en place d'une assistance technique auprès du service financier de la ville de Conakry mais dont les communes devraient également pouvoir bénéficier. Deux assistants techniques devront ainsi être recrutés;
 - (b) l'appui des services de consultants qui portera sur deux points essentiels: la fabrication d'un croquis fiscal municipal et la conception d'un système de repérage des biens imposables et des contribuables, et d'informations fiscales.
35. Le premier assistant technique sera placé auprès du chef des services financiers de la ville et aura pour tâches essentielles de :
- (a) participer à la préparation des budgets de la ville et des communes de Conakry;
 - (b) tenir les comptes, en étroite collaboration avec le trésorier payeur et les receveurs municipaux;
 - (c) suivre la préparation du budget de l'UPSU;
 - (d) coordonner le plus efficacement les opérations de la chaîne fiscale impliquant les services des impôts et du trésor placé sous l'autorité du Gouverneur;
 - (e) organiser et mettre en place certains services en particulier les régies de recettes de marché;
 - (f) participer à l'élaboration des textes d'application des nouvelles ressources (taxes et redevances) propres aux collectivités locales;
 - (g) participer à la refonte des textes relatifs à la fiscalité locale;
 - (h) mettre progressivement en place des outils de comptabilité analytique de la ville et des communes; et
 - (i) assurer un suivi des émissions et du recouvrement des impôts locaux par l'utilisation d'un tableau de bord annuel.
36. Le second assistant technique s'attachera essentiellement à la définition et à la mise en oeuvre des outils et méthodes permettant de mieux évaluer les potentiels de ressources, facilitant l'identification et le repérage des contribuables/redevables, évaluation des bases d'imposition, rendant plus efficaces les opérations de recouvrement. Dans cette optique il devra :
- (a) organiser et coordonner les opérations annuelles de recensement des contribuables locaux à Conakry;

- (b) concevoir et mettre en place un système de repérage et d'évaluation des biens imposables et des sujets fiscaux sur un fonds de plan qui sera fourni dans le cadre du projet (croquis fiscal);
- (c) concevoir et développer progressivement des fichiers fiscaux s'appuyant au départ sur une mobilisation des données existantes détenues par les différentes administrations et directions (DATU-DAFO au Ministère de l'urbanisme, et cadastre du Ministère des finances, direction nationale des impôts, direction de la gestion et du contrôle automobile, SET responsable des immatriculations, chambre de commerce et de l'industrie);
- (d) concevoir un tableau de bord de suivi des émissions et recouvrement des impôts locaux; et
- (e) assurer la transmission des données relatives aux potentiels fiscaux et à l'identification de la matière imposable aux services chargés de l'émission des impôts locaux.

37. Fabrication d'un croquis fiscal municipal. Une mosaïque redressée à l'échelle 1/2000 devra être constituée, à partir de photographies aériennes, et servir de fonds de plan de base sur lequel devra être mis en oeuvre le système de repérage des objets fiscaux (impositions foncières, immobilières et professionnelles essentiellement).

- (a) Dans un premier temps les informations graphiques devront être reportées manuellement sur des calques. Les données devront essentiellement provenir des sources d'informations cartographiques existantes: concessionnaires des services d'eau et d'électricité, DAFO et toute autre source identifiée en cours de projet.
- (b) Des fonds de plan devront être également distribués aux agents chargés du recensement fiscal annuel qui, en liaison avec les responsables de quartiers, devront progressivement améliorer la qualité des informations fiscales localisées.

38. Conception et développement des fichiers à but fiscal et d'un système de repérage des objets et sujets fiscaux sur le fonds de plan. Ces fichiers devront prioritairement être constitués pour :

- (a) les impositions professionnelles (patentes et licences);
- (b) les impositions immobilières et redevances foncières; et
- (c) les impositions de véhicules (fichier des immatriculations automobiles).

39. Le système de repérage et de localisation de la matière imposable devra déterminer :

- (a) le principe de découpage fiscal du fonds de plan en sections de plan et secteurs les plus appropriés aux opérations d'émissions et de recouvrement des impositions foncières et professionnelles;

- (b) le principe d'adressage (noms de rues, découpage en îlots, etc.); et
- (c) le principe de codification permettant de faire le lien entre les données de fichiers et les données graphiques du fonds de plan.

40. Le renforcement des moyens matériels, et de la qualification des ressources humaines devra nécessairement porter sur :

- (a) l'amélioration de l'environnement de travail du service financier de la ville de Conakry d'une part, et des services des impôts et du trésor opérant à Conakry d'autre part. Il s'agira essentiellement d'une participation financière à l'équipement des locaux dans lesquels ces services seront localisés;
- (b) la mise à disposition de matériel et logiciels informatiques et bureautiques et de mobilier de bureaux pour les services énumérés ci-dessus; et
- (c) la mise à disposition de moyens de liaison permettant un recensement efficace des contribuables, et une accélération de ces opérations (véhicules automobiles et vélomoteurs).

41. Le renforcement de la qualification des ressources humaines nécessitera la mise en oeuvre d'actions de formation des personnels des services énumérés ci-dessus. Ces actions de formation devront prendre trois formes différentes et complémentaires :

- (a) une formation de rattrapage et de mise à niveau, suivie localement et de façon continue par les agents des services financiers de la ville et de communes, et les agents des services des impôts et du trésor opérant à Conakry;
- (b) une formation "à la carte" conçue à partir des principales lacunes et desiderata identifiés au cours des sessions de mise à niveau. Des sessions d'une semaine mobilisant des responsables étrangers de services équivalents pourraient être organisées à Conakry dans l'esprit de celles qui ont déjà eu lieu pour la formation des secrétaires généraux de CRD (Communautés Rurales de Développement), organisées et financées par la coopération française (FAC); et
- (c) des stages séjours à l'étranger d'une durée d'un mois dans des institutions et services exerçant les mêmes fonctions et responsabilités, ou dans des organismes de formation spécialisés.

B. Appui à l'UPSU

42. Les actions d'appui à l'UPSU dans le but d'améliorer la gestion de ses services porteront sur quatre points : (a) une étude d'organisation interne; (b) des actions de formation essentiellement en matière de gestion et de comptabilité, accessoirement dans les autres domaines qui seront identifiés dans le cadre de l'étude d'organisation interne; (c) un renforcement léger des moyens matériels de l'UPSU affectés aux services dont le coût est récupérable auprès des usagers; et (d) un soutien conditionnel au fonctionnement de l'UPSU selon

les modalités évoquées dans l'annexe 2-3 relative à l'économie générale de la composante.

43. L'étude d'organisation interne aura pour objet de :

- (a) déterminer le statut le plus approprié pour l'UPSU dans le contexte de mise en place de la ville en tenant compte du maintien de son autonomie financière et de sa personnalité morale;
- (b) évaluer les ressources humaines, déterminer la grille de rémunération du personnel, organiser le transfert des personnels qualifiés actuellement rémunérés sur budgets publics à l'UPSU dans le cadre de son nouveau statut ainsi que les actions de formation;
- (c) proposer une réorganisation interne permettant une allocation optimale des ressources humaines et des moyens matériels aux tâches que doit assurer l'UPSU et pouvant conduire à une sous-traitance externe des tâches moins qualifiées à haute intensité de main d'oeuvre;
- (d) déterminer les coûts réels des services rendus en fonction du niveau de prestation dans les quartiers administratifs, résidentiels et populaires ainsi que pour l'enlèvement des ordures produites par les établissements industriels et commerciaux et les différents marchés de Conakry; et
- (e) mettre en place les méthodes de recouvrement des recettes propres de l'UPSU (facturation des usagers industriels et commerciaux, redevances).

44. Renforcement des moyens matériels de l'UPSU. Il est proposé de financer l'acquisition de matériels et d'équipements afin d'améliorer la qualité des services de l'UPSU (en particulier ceux qui peuvent donner lieu à une facturation) et d'accroître ses capacités d'intervention sans augmenter ses charges de personnel.

- (a) Le plus important investissement proposé consiste dans l'achat d'une aspiratrice à boue (coût estimé: 135.000 dollars US) qui permettra, en plus de l'amélioration de l'efficacité des services de l'UPSU, notamment pour l'entretien du réseau de drainage, un recouvrement de recettes facturables aux usagers publics et privés de ce service.
- (b) L'achat d'un tracto-chargeur (coût estimé: 75.000 dollars US) qui remplacera avantageusement le chargeur Manitou inadapté à l'extraction de matériaux dotera l'UPSU d'un engin efficace pour réaliser des tâches multiples (ramassage de déchets divers, chargement des camions, curage des grands ouvrages de drainage, creusement de fossés).
- (c) L'acquisition d'une arroseuse-laveuse haute pression (coût estimé: 100.000 dollars US) permettra d'assurer un nettoyage régulier des rues et espaces publics, d'éteindre les feux trop fréquents de conteneurs et d'assurer le nettoyage et si possible la désinfection des conteneurs et de leurs abords. Il est proposé que des dallages en béton soient réalisés aux lieux de dépôt des conteneurs ce qui permettrait d'améliorer la propreté et l'hygiène.

- (d) L'achat de 40 conteneurs de 5 à 6 m³ (coût total estimé: 92.000 dollars US) permettra d'équiper les zones de Conakry II et III actuellement mal desservies. Ces conteneurs devront être munis de couvercles ce qui améliorera l'aspect visuel et l'hygiène et évitera de disperser les déchets lors du transport.
- (e) Le remplacement de la moto-pompe hors d'état (coût estimé: 5.500 dollars US) est justifié par l'utilisation importante de ce matériel durant la saison des pluies, en raison des insuffisances du réseau de drainage, malgré les investissements réalisés.
- (f) L'installation d'une troisième cuve de carburant au garage (coût estimé: 12.000 dollars US) mettra l'UPSU à l'abri des ruptures de stock actuelles qui immobilisent trop souvent les camions.
- (g) L'achat de tampons de regard (coût estimé: 15.000 dollars US) permettra de réduire les interventions des services d'entretien du réseau d'assainissement des eaux usées pour un montant limité (150 dollars US pièce) ce qui permettra de tester les capacités de l'UPSU à exécuter de petits travaux de maçonnerie, dans le cadre de sa mission de maintenance. La réussite de cette expérience devrait inciter la ville de Conakry à poursuivre la réhabilitation progressive des réseaux d'assainissement.
- (h) L'achat de 4 véhicules de liaison et de pièces détachées indispensables au fonctionnement du parc automobile (coût estimé: 120.000 dollars US) est également prévu en considérant que l'amélioration prévue des ressources financières de l'UPSU devra lui permettre de faire face à ces charges dans l'avenir.
- (i) Finalement, l'achat de petits outils (coût estimé: 20.000 dollars US) permettra d'accroître l'efficacité du travail manuel par des techniques plus appropriées de balayage des rues et de ramassage des immondices (brouettes, pelles, fourches). Le budget proposé permettra également l'achat d'équipements individuels (gants, bottes, bleus de travail) pour le personnel le plus exposé, notamment les ouvriers de la division drainage.

C. Renforcement du Cadre Institutionnel Financier et Fiscal de la Ville et des Communes de Conakry

45. Ce volet comporte des services de consultants dont les conseils devront porter sur les réformes à engager en matière de ressources locales ainsi que sur la clarification du cadre institutionnel et financier d'exercice des responsabilités de la ville des communes de Conakry.

46. Réforme des ressources locales. Les propositions des consultants devront porter sur les trois points suivants : (a) réforme des ressources fiscales; (b) mise au point des textes d'application sur les ressources propres aux collectivités locales; et (c) mise au point d'une dotation globale de fonctionnement de l'Etat à la ville et aux communes.

47. La réforme de ressources fiscales locales concernera la patente d'une part et les impositions foncières d'autre part.

(a) Réforme de la patente : on a insisté sur la complexité du régime actuel, sur les difficultés d'actualisation des barèmes et d'application des textes en vigueur. Les propositions des consultants devront donc porter sur :

- (i) l'application progressive d'une actualisation des barèmes;
- (ii) la simplification des textes en vigueur notamment du point de vue de classement des activités; et
- (iii) la modification des bases d'imposition du secteur dit moderne par l'application d'un taux sur les chiffres d'affaires.

(b) Réforme des impositions immobilières : les conseils des consultants devront porter sur les points suivants :

- (i) le maintien ou non de la taxe d'habitation; si oui selon quelles modalités; si non propositions de refonte des deux impositions (taxe sur les propriétés non bâties et taxe d'habitation);
- (ii) les méthodes simplifiées d'évaluation et d'actualisation des valeurs locatives des biens fonciers et immobiliers; et
- (iii) les modifications éventuelles des taux et barèmes d'impositions immobilières.

48. La mise au point des textes d'application relatifs aux ressources propres des collectivités locales. Les propositions devront essentiellement porter sur les taxes et redevances instituées dans le régime fiscal et financier de la ville et des communes de Conakry, à savoir :

- (a) la taxe d'équipement;
- (b) la taxe d'hygiène et de salubrité publiques;
- (c) la redevance pour occupation du domaine de la ville et des communes (redevance foncière annuelle); et
- (d) la taxe de balayage.

49. La mise au point d'une dotation globale de fonctionnement de l'Etat à la ville et aux communes de Conakry. Les consultants devront apporter leur appui à la préparation d'un texte fixant les conditions, le mode de calcul et les critères de répartition d'une dotation globale de l'Etat aux budgets de fonctionnement de la ville et des communes.

50. L'objectif du travail de clarification du cadre institutionnel et financier des collectivités territoriales à Conakry sera d'appuyer la préparation des textes portant classement des domaines privés respectifs de la ville et des cinq communes de Conakry, d'une part, et d'autre part, de préparer les textes

relatifs aux transferts intégral des produits de la patente et de la TUV au profit des communes et de la ville, au lieu d'une partie seulement comme c'est le cas actuellement.

51. La question du classement des ouvrages, en particulier de voirie, drainage, est éminemment conditionnée par les dispositions qui résulteront du futur code foncier et domanial. Si ce dernier ne prévoyait pas de domaine privé pour les collectivités territoriales, il faudra envisager les solutions permettant d'assurer néanmoins un partage clair des responsabilités entre l'Etat et les différentes collectivités territoriales, en ce qui concerne notamment l'entretien de ces infrastructures.

D. Développement de la Gestion Urbaine dans les Villes de l'Intérieur

52. Le programme d'actions proposé a deux grands objectifs :

- (a) Faire émerger une capacité de gestion urbaine au sein des institutions existantes. Dans chacune des quatre villes faisant l'objet du programme la responsabilité de l'administration territoriale appartient au Préfet. La décentralisation a créé ou maintenu des "comités de quartier" coordonnés par un Sous-Préfet, mais ils n'ont pas de responsabilité de gestion de services urbains ou de collecte de taxes.

Sans attendre la mise en place des futures communes urbaines, il s'agirait d'identifier, au sein des institutions existantes, les capacités et les moyens d'intervenir, même de manière limitée, dans la gestion de ces villes et de créer les conditions de mobilisation de cette capacité et de ces moyens.

- (b) Appliquer cette capacité nouvelle à quelques actions simples et limitées. En parallèle avec la mise en oeuvre d'un programme d'investissements prioritaires, il s'agirait de mettre en place, au sein des institutions existantes :

- (i) d'une première structure de concertation et de décision en matière d'actions de gestion urbaine pour habituer les responsables locaux émanant de différentes administrations centrales à traiter ensemble des problèmes quotidiens de la vie urbaine au vu et au su de la population concernée;
- (ii) d'une première mobilisation régulière de ressources locales afin de financer quelques actions d'entretien réclamées par les acteurs économiques et la population (par exemple : nettoyage et enlèvement des ordures dans la zone du marché, curage de caniveaux dans certaines zones critiques, etc...);
et
- (iii) d'une première ébauche de comptabilité permettant à l'institution de concertation de maîtriser ses recettes et leurs affectations aux dépenses engagées.

53. Dans chacune des villes le programme d'actions comportera :
- (a) l'établissement d'un diagnostic rapide pour identifier les capacités d'intervention des institutions existantes, les moyens susceptibles d'être mobilisés et les actions prioritaires de gestion urbaine; et
 - (b) la mise au point avec les autorités locales (le Préfet) d'un programme d'actions pluriannuel incluant la mise en place de ressources locales et d'une comptabilité, la programmation des actions à entreprendre et la mise au point d'un mécanisme d'évaluation du degré d'avancement de ce programme.
54. Le support apporté par le deuxième projet urbain prendrait la forme d'actions de sensibilisation des autorités et des responsables de quartier, d'actions de formation (séminaires regroupant plusieurs villes) et d'appui matériel et d'assistance technique à la mise en place de l'embryon d'outil de gestion. A cette fin le projet financerait :
- (a) un assistant technique permanent chargé d'animer l'ensemble du programme "Villes de l'intérieur" pendant toute la durée du projet;
 - (b) des missions d'experts de courte durée pour l'élaboration des diagnostics, la mise au point des programmes de gestion urbaine et le suivi de leur exécution;
 - (c) un appui logistique et en petit matériel pour aider et inciter les autorités locales à faire face à leurs tâches; et
 - (d) les moyens matériels et humains nécessaires pour la réalisation de la partie "sensibilisation" et "formation" du programme.

AF1IN
13 février 1990



REPUBLIQUE DE GUINEE
DEUXIEME PROJET URBAIN

Plan d'Action pour la Composante Aménagement de Terrains Urbains

| Objectifs | Actions-Actes-Décisions | Promoteurs | Date |
|--|---|--|----------------|
| 1 Mettre en oeuvre les principes de recouvrement des coûts d'équipement. Développer le rôle des aménageurs privés. | Veiller à l'application des Décrets portant création de réserves foncières au produit de l'Etat et autorisant l'ouverture des routes urbaines à Conakry. Faire approuver: le projet d'Ordonnance portant création d'une contribution d'équipement et d'un compte d'équipement des terrains urbains; et le projet de Décret portant fonctionnement de la contribution d'équipement des terrains urbains après suppression de l'Article 4 et en réservant un tiers des superficies à aménager à des promoteurs purement privés. | Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat | 1 Juin 1990 |
| 2 Organiser le pilotage des opérations retenues. | Faire signer l'Arrêté instituant un comité directeur d'aménagement des terrains urbains et formé de représentants de l'Etat -Urbanisme, Finances, Intérieur-, de la Ville et de la Soloprime et des concessionnaires des services publics (eau, électricité, téléphone). | Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat | 1 Juin 1990 |
| 3 Désigner les sites et entamer les études. | Communication au Conseil des Ministres du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat: - désignant les sites à équiper et à aménager; - mettant à l'étude les projets d'ouvrage; - mettant à l'études le projet du plan d'aménagement. | MUH/DATU | 1 Octobre 1990 |
| 4 Définir les modalités de collaboration entre l'Etat et la Ville en matière de maîtrise d'ouvrage et d'entretien des équipements formant la trame générale d'équipement et ce afin de lancer les études techniques des dits ouvrages. | Signature par l'Etat (représenté par le Ministre de l'Urbanisme et de l'Habitat) et par la Ville (représentée par le Gouverneur) d'une convention: - portant classement des ouvrages à créer; - désignant l'Etat (MUH/DATU) comme maître d'ouvrage unique de l'ensemble des ouvrages formant la trame générale d'équipement; - invitant le maître d'ouvrage à engager les études techniques et prendre toutes dispositions à l'égard des concessionnaires; - définissant les conditions d'entretien et de remise des ouvrages; - définissant les moyens d'application de cette convention. | MUH/DATU | 1 Octobre 1990 |
| 5 Permettre la reproductibilité de l'opération par la récupération des coûts auprès des bénéficiaires. | Confirmer ces dispositions par un Arrêté définissant les principes de répartition entre aménageurs de la contribution d'équipement et les modalités du calcul de la répartition de cette contribution à l'intérieur de toute opération d'équipement de terrains. Evaluer le coût d'objectif de l'opération, déterminer le niveau de service correspondant des infrastructures et lancer les études techniques sur ces bases. | Comité Directeur et MUH/DATU | 1 Octobre 1990 |
| 6 Réaliser les ouvrages publics formant la trame générale d'équipement. | Passer les marchés de travaux pour la réalisation des ouvrages formant la trame générale d'équipement conformément aux procédures d'appel d'offres et de passation des marchés publics. | DATU | 1 Juillet 1991 |

DEUXIEME PROJET URBAIN

Plan d'Action pour la Composante Aménagement de Terrains Urbains

| Objectifs | Actions-Actes-Décisions | Promoteurs | Date |
|---|--|--------------------|----------------|
| 7 Préciser l'application à cette opération des principes de recouvrement de la contribution d'équipement. | Prendre un Arrêté fixant sur base du montant des marchés signés de travaux, le montant total de la contribution d'équipement à récupérer. Ouvrir le compte d'équipement des terrains urbains. Organiser une table-ronde des aménageurs pressentis afin de proposer la répartition des îlots à aménager. | Comité Directeur | 1 Octobre 1991 |
| 8 Arrêter la liste des aménageurs pressentis et le montant de leur contribution respective. | Arrêté ministériel sur proposition du comité directeur d'aménagement des terrains urbains. | Comité Directeur | 1 Octobre 1991 |
| 9 Réceptionner les ouvrages formant la trame générale d'équipement. | Signature par le MUH-DATU du procès-verbal de réception des ouvrages par tranches successives et signature d'une convention entre le MUH et la Ville pour l'entretien de ces ouvrages. | MUH/DATU | 1 Octobre 1991 |
| 10 Engager le processus d'aménagement des îlots. | Signature par le Ministre de l'Urbanisme et de l'Habitat des arrêtés d'autorisation d'aménager au bénéfice de chacun des aménageurs désignés au fur et à mesure de réceptions successives des travaux de réalisation de la trame générale d'équipement, précisant le montant des contributions d'équipement à régler ou à recouvrer, par aménageur, et définissant les règles d'aménagement à imposer aux usagers des parcelles. La délivrance de cette autorisation est conditionnée pour les opérateurs privés et mixtes par le versement au compte de leurs contributions d'équipement respectives. | MUH/DATU | 1 Octobre 1991 |
| 11 Permettre aux aménageurs publics de recourir à des aménageurs délégués professionnels. | Les aménageurs publics (Etat, Ville) peuvent confier la réalisation de certaines tâches à la Soloprime en qualité de mandataire selon les termes d'une convention d'opération à passer entre l'aménageur public et la Soloprime. La convention-type est à arrêter par la DATU sur proposition de la Soloprime. | DATU/ Soloprime | 1 Octobre 1991 |
| 12 Assurer des garanties foncières aux usagers attributaires de sols aménagés par les aménageurs publics. | Faire en sorte que les aménageurs de toutes natures soient tenus de fournir à l'Administration foncière un plan parcellaire et la liste des bénéficiaires de parcelles à l'intérieur des îlots concédés selon un modèle défini par la DAFO sur proposition de la DATU. | DATU/DAFO | 1 Janvier 1992 |

AF1IN
17 Janvier 1989

doc:annexgui
diak: bdl

REPUBLIQUE DE GUINEE
DEUXIEME PROJET URBAIN
PLAN DE FINANCEMENT DE L'UPSU

1. L'objectif est d'approcher en 1995 le "grand équilibre" entre les ressources et les dépenses de l'UPSU évalué à environ 1 000 000 000 FG de Novembre 1989 (soit l'équivalent de 1 670 000 dollars US), en assurant progressivement le désengagement de la Banque Mondiale dans le financement de l'UPSU. Ce désengagement devra être compensé par un engagement croissant des collectivités locales de Conakry dans les proportions qui soient compatibles avec l'évolution de leurs propres ressources (voir Annexe 1-3).

2. On peut estimer que l'UPSU pourrait fonctionner dans des conditions normales en 1990 avec un budget d'environ 550 000 000 de FG. Le plan de financement présenté ci-après permet à l'UPSU, à partir de 1993, de couvrir par son budget la totalité des dépenses de personnel, jusque-là prises en charge par l'Etat; il assure par l'autofinancement le renouvellement de la moitié du parc de matériel et d'équipements, y inclus celui acquis dans le cadre du deuxième projet urbain.

TABLEAU 1. PROJECTION DES RECETTES DE L'UPSU A L'HORIZON 1995
(Millions de FG, Novembre 1989)

| | <u>1990</u> | <u>1991</u> | <u>1992</u> | <u>1993</u> | <u>1994</u> | <u>1995</u> |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Recettes propres | -- | 11.0 | 46.6 | 112.6 | 140.5 | 179.9 |
| Dotation des collectivités locales | 44.0 | 90.0 | 270.0 | 339.6 | 429.2 | 550.0 |
| Financement de la Banque Mondiale | 120.0 | 120.0 | 90.0 | 60.0 | 40.0 | -- |
| Contrepartie de l'Etat | 180.0 | 180.0 | 130.0 | 100.0 | 60.0 | -- |
| Dotation de l'Etat | | | | | | |
| -- Salaire du personnel | 106.0 | 90.0 | 20.0 | -- | -- | -- |
| -- Subvention | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> |
| Total | <u>550.0</u> | <u>591.0</u> | <u>656.6</u> | <u>712.2</u> | <u>769.7</u> | <u>829.9</u> |

3. Les sources de financement de l'UPSU autres que la participation décroissante de la Banque Mondiale et de la contrepartie de l'Etat seraient donc les suivantes:

- (a) Une dotation des collectivités locales de Conakry : Le principe d'une dotation annuelle au profit du budget de l'UPSU, déterminée a priori lors de la préparation des budgets des collectivités locales de Conakry devra être admis et se traduire par une obligation d'inscription de cette dotation au budget de dépenses des collectivités locales. Il s'agira bien d'une dotation globale, prélevée sur l'ensemble des recettes prévisionnelles (à caractère fiscal ou non) des collectivités locales.

TABEAU 2. TAUX D'EFFORT DES COLLECTIVITES LOCALES DE CONAKRY DANS LE FINANCEMENT DE L'UPSU
(Millions de FG, Novembre 1989)

| | <u>1990</u> | <u>1991</u> | <u>1992</u> | <u>1993</u> | <u>1994</u> | <u>1995</u> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Recettes totales | | | | | | |
| des collectivités locales | 612 | 879 | 1,268 | 1,815 | 1,983 | 2,152 |
| Dotation à l'UPSU | 44 | 90 | 270 | 339.6 | 429.2 | 550 |
| Dotation/Recettes | 0.07 | 0.10 | 0.21 | 0.19 | 0.22 | 0.26 |

Ce taux d'effort devrait se stabiliser aux environs de 25% à partir de 1995, ce qui pour faire fonctionner l'essentiel des services urbains non déjà concédés à des sociétés (eau, électricité, transports publics) est très raisonnable: cela laisserait 50% du budget des collectivités consacré à leurs propres dépenses de fonctionnement et 25% à l'investissement.

Il va de soi que toute réduction de la participation de collectivités locales au financement de l'UPSU se traduirait par une révision à la baisse du budget et du niveau de prestation de cet organisme.

- (b) Des recettes propres à l'UPSU : Ces recettes seront à trouver pour l'essentiel auprès des clients industriels et commerciaux de l'UPSU auxquels seraient facturés les services rendus (voir Annexe 1-2. par. 23).

On a volontairement limité l'objectif à 180 M FG à l'horizon 1995 en raison des difficultés prévisibles concernant l'application de ce principe. Il est néanmoins possible que les résultats dépassent ces estimations du fait de l'utilisation par l'UPSU du fichier fiscal des activités mis en place au sein de la ville dans le cadre du projet.

- (c) Une dotation de l'Etat correspondant à une participation au financement des services d'intérêt national rendus par l'UPSU dans la ville-capitale de Guinée.

4. En ce qui concerne la participation de la Banque Mondiale, selon le plan de désengagement ci-dessus, elle sera conditionnée annuellement par une évaluation:

- (a) du niveau de financement de l'UPSU par les collectivités locales tel qu'il apparaîtra dans leurs budgets; et
- (b) du transfert effectif de ces dotations au budget de l'UPSU dans le cadre de l'exécution du budget des collectivités locales de Conakry.

REPUBLIC OF GUINEA / REPUBLIQUE DE GUINEE
SECOND URBAN PROJECT / DEUXIEME PROJET URBAIN
Cost Table and Financing Plan / Coûts du projet et plan de financement
(Base Cost as of June 1989, US\$ million / Coût de base juin 1989, million de \$EU)

| Category / Catégorie | Total | Financing/Financement | | |
|---|--------------|-----------------------|-------------|-------------|
| | | IDA | COF | Gov't. |
| A. URBAN INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS / AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES URBAINES | | | | |
| Conakry -- Roads/Voies | | | | |
| .. Expressway/Autoroute | 11.00 | -- | 11.00 | -- |
| .. Hamdallaye- Bellevue | 11.00 | 10.00 | -- | 1.00 |
| .. Le Prince Hamdallaye-T1 | 0.70 | 0.66 | -- | 0.04 |
| .. Le Prince T1-T2 | 3.30 | 3.00 | -- | 0.30 |
| .. Transversale T1 | 3.30 | 3.00 | -- | 0.30 |
| .. Route de Kapiro | 1.10 | 1.00 | -- | 0.10 |
| Subtotal/Sous-Total | 30.40 | 17.66 | 11.00 | 1.74 |
| Conakry -- Drainage | | | | |
| .. Coronthie Sud | 1.61 | 1.44 | -- | 0.17 |
| .. Gare | 1.48 | 1.32 | -- | 0.16 |
| .. Tombo | 0.19 | 0.16 | -- | 0.03 |
| .. Kipé | 0.23 | 0.20 | -- | 0.03 |
| .. Université | 0.79 | 0.70 | -- | 0.09 |
| Subtotal/Sous-Total | 4.30 | 3.82 | -- | 0.48 |
| Secondary Cities/Villes Secondaires | | | | |
| .. Kindia | 0.72 | 0.65 | -- | 0.07 |
| .. Kankan | 1.65 | 1.50 | -- | 0.15 |
| .. Labé | 1.63 | 1.47 | -- | 0.16 |
| .. N'Zérékoré | 0.50 | 0.45 | -- | 0.05 |
| Subtotal/Sous-Total | 4.50 | 4.07 | -- | 0.43 |
| Studies and Supervision / Etudes et Supervision | | | | |
| .. Engineering Studies/Etudes d'exécution Conakry | 1.45 | 1.45 | -- | -- |
| .. Engineering Studies Secondary Cities/Etudes d'exécution Villes Secondaires | 0.27 | 0.27 | -- | -- |
| .. Supervision | 2.40 | 2.40 | -- | -- |
| .. Urban Management Studies/Etudes gestion urbaine | 0.18 | 0.18 | -- | -- |
| .. Training/Formation | 0.25 | 0.25 | -- | -- |
| Subtotal/Sous-Total | 4.55 | 4.55 | -- | -- |
| Clearance and Compensation / Ouverture et Expropriations | | | | |
| .. Compensation/Expropriations | 3.00 | -- | -- | 3.00 |
| .. Resettlement Area/Zone de recasement | 0.20 | -- | -- | 0.20 |
| .. Road Clearance/Ouverture transversales | 0.50 | -- | -- | 0.50 |
| Subtotal/Sous-Total | 3.70 | -- | -- | 3.70 |
| Subtotal/Sous-Total Infrastructures | 47.45 | 30.10 | 11.0 | 6.35 |

.../...

Cost Table and Financing Plan / Coûts du projet et plan de financement
(continued / suite)

| Category / Catégorie | Total | Financing/Financement | | |
|--|--------------|-----------------------|--------------|-------------|
| | | IDA | COF | Gov't. |
| B. LAND DEVELOPMENT/AMENAGEMENT DE TERRAINS | | | | |
| .. Secondary Infrastructure/Infrastructures Secondaires | 1.50 | 1.50 | -- | -- |
| .. Support to/Assistance DATU | 0.50 | 0.50 | -- | -- |
| .. Support to/Assistance Soloprime | 0.40 | 0.40 | -- | -- |
| .. Support to/Assistance Ville de Conakry | <u>0.40</u> | <u>0.40</u> | -- | -- |
| Subtotal/Sous-Total | 2.80 | 2.80 | -- | -- |
| C. SUPPORT FOR CONSTRUCTION ENTERPRISES/ASSISTANCE ENTREPRISES BATIMENT | | | | |
| .. Support to/Assistance UNEG-BTP | <u>1.00</u> | -- | <u>1.00</u> | -- |
| Subtotal/Sous-Total | 1.00 | -- | 1.00 | -- |
| D. INSTITUTIONAL DEVELOPMENT/DEVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL | | | | |
| Strengthening/Renforcement MUH | | | | |
| .. Technical Assistance/Assistance Technique | 1.10 | 1.10 | -- | -- |
| .. Short-term Consultants/Consultants court-terme | 1.10 | 1.10 | -- | -- |
| .. Project Preparation/Préparation de Projets | 1.10 | 1.10 | -- | -- |
| .. Training/Formation | 1.00 | 1.00 | -- | -- |
| .. Equipment/Equipment | <u>0.50</u> | <u>0.50</u> | -- | -- |
| Subtotal/Sous-Total | 4.80 | 4.80 | -- | -- |
| Strengthening/Renforcement Ville de Conakry | | | | |
| .. Technical Assistance/Assistance Technique | 1.50 | 0.75 | 0.75 | -- |
| .. Fiscal Mapping/Croquis fiscal | 0.60 | -- | 0.60 | -- |
| .. Studies and Training/Etudes et formation | 0.45 | 0.45 | -- | -- |
| .. Equipment/Equipment | <u>1.15</u> | <u>1.00</u> | <u>0.15</u> | -- |
| Subtotal/Sous-Total | 3.70 | 2.20 | 1.50 | -- |
| Strengthening/Renforcement UPSU | | | | |
| .. Studies and Training/Etudes et formation | 0.30 | 0.30 | -- | -- |
| .. Equipment/Equipment | 0.50 | 0.50 | -- | -- |
| .. Operating Costs/Frais de fonctionnement | <u>1.20</u> | <u>0.50</u> | -- | <u>0.70</u> |
| Subtotal/Sous-Total | 2.00 | 1.30 | -- | 0.70 |
| SUBTOTAL/SOUS-TOTAL | | | | |
| INSTITUTIONAL DEVELOPMENT/DEVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL | 10.50 | 7.40 | 1.50 | 0.70 |
| TOTAL BASE COST/COUT DE BASE | | | | |
| PHYSICAL CONTINGENCIES/IMPREVUS PHYSIQUES | 7.02 | 5.40 | 1.20 | 0.42 |
| PRICE CONTINGENCIES/IMPREVUS FINANCIERS | <u>12.93</u> | <u>10.40</u> | <u>1.80</u> | <u>0.73</u> |
| TOTAL BASE COST / COUT DU PROJET | | | | |
| | <u>81.70</u> | <u>57.00</u> | <u>16.50</u> | <u>8.20</u> |

AF1IN

13 février/February 1990

Job Id -- A:Anx2-4.sar

Diskette -- (M8) GJ1042

REPUBLIC OF GUINEA : SECOND URBAN PROJECT

DETAILED DISBURSMENT SCHEDULE

| COMPONENT | CY 1990 | | | CY 1991 | | | CY 1992 | | | CY 1993 | | | CY 1994 | | | CY 1995 | | | PHYSICAL CONTINGENCIE | | | PRICE CONTINGENCIES | | | TOTAL INC. CONTINGENC | | |
|------------------------------------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------------------|---------|-------|---------------------|---------|-------|-----------------------|---------|-------|
| | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL |
| URBAN INFRASTRUCTURE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conakry Expressway | 0.41 | 1.24 | 1.65 | 1.79 | 5.36 | 7.15 | 0.55 | 1.65 | 2.20 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.41 | 1.24 | 1.65 | 1.18 | 0.72 | 1.90 | 4.35 | 10.20 | 14.55 |
| Conakry Primary Roads | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 1.94 | 5.82 | 7.76 | 1.94 | 5.82 | 7.76 | 0.97 | 2.91 | 3.88 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.73 | 2.18 | 2.91 | 2.74 | 1.93 | 4.67 | 8.32 | 18.66 | 26.98 |
| Conakry Drainage | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.43 | 1.29 | 1.72 | 0.43 | 1.29 | 1.72 | 0.22 | 0.65 | 0.86 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.16 | 0.48 | 0.65 | 0.61 | 0.43 | 1.04 | 1.84 | 4.14 | 5.98 |
| Secondary Centers | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.11 | 0.34 | 0.45 | 0.28 | 0.84 | 1.13 | 0.34 | 1.01 | 1.35 | 0.28 | 0.84 | 1.13 | 0.11 | 0.34 | 0.45 | 0.17 | 0.51 | 0.68 | 0.83 | 0.71 | 1.54 | 2.12 | 4.59 | 6.71 |
| Studies and Supervision | 0.09 | 0.36 | 0.46 | 0.23 | 0.91 | 1.14 | 0.18 | 0.73 | 0.91 | 0.18 | 0.73 | 0.91 | 0.18 | 0.73 | 0.91 | 0.05 | 0.18 | 0.23 | 0.05 | 0.18 | 0.23 | 0.52 | 0.55 | 1.07 | 1.47 | 4.37 | 5.85 |
| Land Compensation | 1.85 | 0.00 | 1.85 | 1.85 | 0.00 | 1.85 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 3.70 | 0.00 | 3.70 |
| SUB-TOTAL A | 2.35 | 1.60 | 3.96 | 6.35 | 13.72 | 20.07 | 3.38 | 10.33 | 13.72 | 1.70 | 5.30 | 7.00 | 0.46 | 1.57 | 2.04 | 0.16 | 0.52 | 0.68 | 1.52 | 4.59 | 6.11 | 5.88 | 4.33 | 10.21 | 21.81 | 41.96 | 63.77 |
| LAND DEVELOPMENT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Civil Works | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.09 | 0.28 | 0.38 | 0.24 | 0.73 | 0.98 | 0.04 | 0.11 | 0.15 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.06 | 0.17 | 0.23 | 0.22 | 0.15 | 0.37 | 0.65 | 1.45 | 2.09 |
| Studies & Tech. Assist. | 0.05 | 0.21 | 0.26 | 0.07 | 0.26 | 0.33 | 0.05 | 0.21 | 0.26 | 0.04 | 0.16 | 0.20 | 0.04 | 0.16 | 0.20 | 0.01 | 0.05 | 0.07 | 0.01 | 0.05 | 0.07 | 0.13 | 0.14 | 0.27 | 0.41 | 1.23 | 1.64 |
| SUB-TOTAL B | 0.05 | 0.21 | 0.26 | 0.16 | 0.54 | 0.70 | 0.30 | 0.94 | 1.24 | 0.08 | 0.27 | 0.35 | 0.04 | 0.16 | 0.20 | 0.01 | 0.05 | 0.07 | 0.07 | 0.22 | 0.29 | 0.35 | 0.29 | 0.64 | 1.06 | 2.67 | 3.73 |
| SUPPORT TO CONSTRUCTION SSE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tech. Assist. & Training | 0.02 | 0.08 | 0.10 | 0.05 | 0.20 | 0.25 | 0.05 | 0.20 | 0.25 | 0.04 | 0.16 | 0.20 | 0.03 | 0.12 | 0.15 | 0.01 | 0.04 | 0.05 | 0.01 | 0.04 | 0.05 | 0.11 | 0.12 | 0.23 | 0.32 | 0.96 | 1.28 |
| SUB-TOTAL C | 0.02 | 0.08 | 0.10 | 0.05 | 0.20 | 0.25 | 0.05 | 0.20 | 0.25 | 0.04 | 0.16 | 0.20 | 0.03 | 0.12 | 0.15 | 0.01 | 0.04 | 0.05 | 0.01 | 0.04 | 0.05 | 0.11 | 0.12 | 0.23 | 0.32 | 0.96 | 1.28 |
| INSTITUTIONAL DEVELOPMENT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Technical Assistance to MUH | 0.09 | 0.34 | 0.43 | 0.22 | 0.86 | 1.08 | 0.22 | 0.86 | 1.08 | 0.17 | 0.69 | 0.86 | 0.13 | 0.52 | 0.65 | 0.04 | 0.17 | 0.22 | 0.04 | 0.17 | 0.22 | 0.48 | 0.50 | 0.98 | 1.38 | 4.11 | 5.49 |
| Vehicles & Equipment MUH | 0.01 | 0.05 | 0.05 | 0.03 | 0.23 | 0.25 | 0.02 | 0.13 | 0.15 | 0.01 | 0.05 | 0.05 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.05 | 0.05 | 0.02 | 0.05 | 0.07 | 0.08 | 0.54 | 0.62 |
| T.A. to the City of Conakry | 0.08 | 0.33 | 0.41 | 0.17 | 0.66 | 0.83 | 0.14 | 0.55 | 0.69 | 0.11 | 0.44 | 0.55 | 0.06 | 0.22 | 0.28 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.03 | 0.11 | 0.14 | 0.28 | 0.27 | 0.54 | 0.85 | 2.58 | 3.43 |
| Equip. of the City of Conakry | 0.02 | 0.15 | 0.17 | 0.06 | 0.52 | 0.58 | 0.06 | 0.52 | 0.58 | 0.03 | 0.30 | 0.33 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.02 | 0.15 | 0.17 | 0.08 | 0.18 | 0.26 | 0.27 | 1.81 | 2.08 |
| UPSM Operating Expenses | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.30 | 0.20 | 0.50 | 0.22 | 0.15 | 0.37 | 0.16 | 0.11 | 0.27 | 0.10 | 0.07 | 0.17 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.78 | 0.52 | 1.30 |
| SUB-TOTAL D | 0.19 | 0.87 | 1.06 | 0.76 | 2.46 | 3.23 | 0.65 | 2.21 | 2.86 | 0.48 | 1.58 | 2.06 | 0.28 | 0.80 | 1.09 | 0.04 | 0.17 | 0.22 | 0.09 | 0.48 | 0.57 | 0.86 | 0.99 | 1.85 | 3.36 | 9.56 | 12.92 |
| TOTAL | 2.62 | 2.76 | 5.37 | 7.32 | 16.93 | 24.25 | 4.37 | 13.68 | 18.06 | 2.30 | 7.30 | 9.60 | 0.82 | 2.65 | 3.47 | 0.22 | 0.78 | 1.01 | 1.69 | 5.33 | 7.02 | 7.21 | 5.72 | 12.93 | 26.54 | 55.15 | 81.70 |

84

REPUBLIC OF GUINEA : SECOND URBAN PROJECT

 DETAILED DISBURSMENT SCHEDULE

| COMPONENT | CY 1990 | | | CY 1991 | | | CY 1992 | | | CY 1993 | | | CY 1994 | | | CY 1995 | | | PHYSICAL CONTINGENCIES | | | PRICE CONTINGENCIES | | | TOTAL INC. CONTINGENCIES | | | |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|--------------|--------------|---------------------|-------------|--------------|--------------------------|--------------|--------------|--|
| | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | LOCAL | FOREIGN | TOTAL | |
| AGGREGATED BASE COSTS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Civil Works | 0.41 | 1.24 | 1.65 | 4.36 | 13.09 | 17.46 | 3.45 | 10.34 | 13.78 | 1.56 | 4.68 | 6.24 | 0.28 | 0.84 | 1.13 | 0.11 | 0.34 | 0.45 | 1.53 | 4.58 | 6.11 | 5.58 | 3.93 | 9.51 | 17.28 | 39.03 | 56.32 | |
| Vehicles & Equipment | 0.02 | 0.19 | 0.22 | 0.08 | 0.74 | 0.83 | 0.07 | 0.65 | 0.73 | 0.04 | 0.34 | 0.38 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.02 | 0.19 | 0.22 | 0.11 | 0.22 | 0.33 | 0.34 | 2.35 | 2.70 | |
| Studies & Tech. Assist. | 0.33 | 1.33 | 1.66 | 0.72 | 2.89 | 3.61 | 0.64 | 2.55 | 3.18 | 0.54 | 2.17 | 2.72 | 0.44 | 1.74 | 2.18 | 0.11 | 0.45 | 0.56 | 0.14 | 0.56 | 0.70 | 1.52 | 1.57 | 3.09 | 4.44 | 13.25 | 17.69 | |
| Land Compensation | 1.85 | 0.00 | 1.85 | 1.85 | 0.00 | 1.85 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 3.70 | 0.00 | 3.70 | |
| UPSU Operating Expenses | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.30 | 0.20 | 0.50 | 0.22 | 0.15 | 0.37 | 0.16 | 0.11 | 0.27 | 0.10 | 0.07 | 0.17 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.78 | 0.52 | 1.30 | |
| TOTAL | 2.62 | 2.76 | 5.37 | 7.32 | 16.93 | 24.25 | 4.37 | 13.68 | 18.06 | 2.30 | 7.30 | 9.60 | 0.82 | 2.65 | 3.47 | 0.22 | 0.78 | 1.01 | 1.69 | 5.33 | 7.02 | 7.21 | 5.72 | 12.93 | 26.54 | 55.15 | 81.70 | |
| PHYSICAL CONTINGENCIES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Civil Works | 0.06 | 0.19 | 0.25 | 0.65 | 1.96 | 2.62 | 0.52 | 1.55 | 2.07 | 0.23 | 0.70 | 0.94 | 0.04 | 0.13 | 0.17 | 0.02 | 0.05 | 0.07 | 1.53 | 4.58 | 6.11 | | | | | | | |
| Vehicles & Equipment | 0.00 | 0.02 | 0.02 | 0.01 | 0.07 | 0.08 | 0.01 | 0.07 | 0.07 | 0.00 | 0.03 | 0.04 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.02 | 0.19 | 0.22 | | | | | | | |
| Studies & Tech. Assist. | 0.02 | 0.07 | 0.08 | 0.04 | 0.14 | 0.18 | 0.03 | 0.13 | 0.16 | 0.03 | 0.11 | 0.14 | 0.02 | 0.09 | 0.11 | 0.01 | 0.02 | 0.03 | 0.14 | 0.56 | 0.70 | | | | | | | |
| TOTAL | 0.08 | 0.27 | 0.35 | 0.70 | 2.18 | 2.88 | 0.56 | 1.74 | 2.30 | 0.26 | 0.84 | 1.11 | 0.06 | 0.21 | 0.28 | 0.02 | 0.07 | 0.10 | 1.69 | 5.33 | 7.02 | | | | | | | |
| PRICE CONTINGENCIES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Civil Works | 0.09 | 0.03 | 0.12 | 1.85 | 1.09 | 2.94 | 2.11 | 1.49 | 3.60 | 1.18 | 0.97 | 2.15 | 0.24 | 0.23 | 0.48 | 0.11 | 0.12 | 0.23 | | | | 5.58 | 3.93 | 9.51 | | | | |
| Vehicles & Equipment | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.03 | 0.06 | 0.09 | 0.04 | 0.09 | 0.13 | 0.03 | 0.07 | 0.10 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | | | | 0.11 | 0.22 | 0.33 | | | | |
| Studies & Tech. Assist. | 0.06 | 0.03 | 0.10 | 0.28 | 0.22 | 0.50 | 0.36 | 0.33 | 0.69 | 0.37 | 0.41 | 0.78 | 0.34 | 0.44 | 0.78 | 0.10 | 0.14 | 0.24 | | | | 1.52 | 1.57 | 3.09 | | | | |
| TOTAL | 0.16 | 0.07 | 0.22 | 2.16 | 1.37 | 3.54 | 2.51 | 1.91 | 4.42 | 1.58 | 1.45 | 3.03 | 0.59 | 0.67 | 1.26 | 0.21 | 0.26 | 0.47 | | | | 7.21 | 5.72 | 12.93 | | | | |
| TOTAL PROJ. DISBURS. SCHEDULE | 2.85 | 3.10 | 5.95 | 10.18 | 20.48 | 30.66 | 7.44 | 17.34 | 24.78 | 4.14 | 9.59 | 13.74 | 1.47 | 3.53 | 5.00 | 0.46 | 1.11 | 1.57 | | | | | | | 26.54 | 55.15 | 81.70 | |
| IDA DISBURSMENT SCHEDULE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Civil Works | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 3.66 | 8.61 | 12.28 | 4.64 | 10.21 | 14.84 | 2.68 | 5.73 | 8.41 | 0.51 | 1.08 | 1.59 | 0.22 | 0.45 | 0.67 | 11.71 | 26.09 | 37.80 | | | | | | | |
| Vehicles & Equipment | 0.02 | 0.18 | 0.21 | 0.11 | 0.76 | 0.86 | 0.10 | 0.68 | 0.78 | 0.06 | 0.37 | 0.42 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.29 | 1.99 | 2.28 | | | | | | | |
| Studies & Tech. Assist. | 0.39 | 1.34 | 1.73 | 0.97 | 3.03 | 4.00 | 0.94 | 2.77 | 3.72 | 0.87 | 2.49 | 3.37 | 0.75 | 2.11 | 2.85 | 0.20 | 0.55 | 0.75 | 4.12 | 12.29 | 16.41 | | | | | | | |
| UPSU Operating Expenses | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.12 | 0.08 | 0.20 | 0.09 | 0.06 | 0.15 | 0.06 | 0.04 | 0.11 | 0.04 | 0.03 | 0.07 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.31 | 0.21 | 0.52 | | | | | | | |
| TOTAL | 0.41 | 1.52 | 1.93 | 4.86 | 12.48 | 17.34 | 5.77 | 13.72 | 19.49 | 3.68 | 8.64 | 12.31 | 1.30 | 3.21 | 4.51 | 0.41 | 1.01 | 1.42 | 16.43 | 40.58 | 57.01 | | | | | | | |
| | | | 3.4% | | | 30.4% | | | 34.2% | | | | | | 7.9% | | | 2.5% | | | | | | | | | | |

- 85 -

REPUBLIC OF GUINEA/REPUBLIQUE DE GUINEE
SECOND URBAN PROJECT/DEUXIEME PROJET URBAIN

Disbursement Schedule/Calendrier des Décaissements

| IDA | | Disbursements/Décaissements | | |
|---------------------------|-------------------|------------------------------|--------------------|-----|
| ----- | | ----- US\$ M/M de 8 EU ----- | | |
| Fiscal Year/Année fiscale | Semester/Semestre | Semester/Semestre | Cumulative/Cumulée | % |
| FY91 | S1 | 1.7 | 1.7 | 3 |
| | S2 | 6.8 | 8.5 | 15 |
| FY92 | S1 | 9.7 | 18.2 | 32 |
| | S2 | 8.6 | 26.8 | 47 |
| FY93 | S1 | 15.8 | 37.6 | 66 |
| | S2 | 6.3 | 48.9 | 77 |
| FY94 | S1 | 5.7 | 49.6 | 87 |
| | S2 | 2.8 | 52.4 | 92 |
| FY95 | S1 | 2.9 | 55.3 | 97 |
| | S2 | 1.1 | 56.4 | 99 |
| FY96 | S1 | 0.6 | 57.0 | 100 |

AF1IN

13 février/February 1998

Job Id -- A:Ans2-8.sar

Diskette -- (M8) GUJ042



REPUBLIC OF GUINEA/REPUBLIQUE DE GUINEE
SECOND URBAN PROJECT/DEUXIEME PROJET URBAIN

Procurement Arrangements/Procédure de passation des marchés
(IDA Share in Parentheses/Part IDA entre parenthèses)
(US\$ million/millions de \$ des E.U.)

| Category/Catégorie | Procurement Method (Méthode de passation des marchés) | | | | Total |
|--|--|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | ICB/AOI | LCB/AOL | Other/Autres | N/A | |
| 1. Civil Works (Travaux) | 41.7 (37.8) | -- -- | 14.6 (----) | 3.7 (---) | 68.8 (37.8) |
| 2. Materials and Equipment (Fournitures et équipement) | 1.7 (1.7) | 6.6 (6.6) | 6.5 (6.5) | -- -- | 2.8 (2.8) |
| 3. Operating Costs (Frais de fonctionnement) | -- -- | -- -- | 1.3 (6.5) | -- -- | 1.3 (6.5) |
| 4. Consultants and Training (Assistance technique et formation) | -- -- | -- -- | 17.6 (16.1) | -- -- | 17.6 (16.1) |
| Total | 48.4 (39.5) | 6.6 (6.6) | 34.6 (16.9) | 3.7 (---) | 81.7 (57.6) |

AF1IN

28 février/February 1998

Job Id -- A:Ans2-6.sar
Diskette -- (998) QJ1042



REPUBLIQUE DE GUINEE

DEUXIEME PROJET URBAIN

ANALYSE ECONOMIQUE DE LA COMPOSANTE
RENFORCEMENT DE VOIRIES PRIMAIRES DE CONAKRY

I. GENERALITES

A. Définitions

1. L'analyse économique de la composante "Renforcement de voiries primaires à Conakry" est basée sur la comparaison entre les bénéfices et les coûts engendrés par le projet. Le taux de rentabilité interne (TRI) est le taux d'actualisation qui annule la différence entre les valeurs actualisées des flux de bénéfices et de coûts.

(a) Les coûts sont les coûts pour la collectivité qui se décomposent en: (i) coût d'investissement du projet, (ii) coût d'indemnisation des familles délogées de l'emprise des voies à aménager, et (iii) différence entre les coûts d'entretien des voies "avec" ou "sans" aménagement.

(b) Les bénéfices pris en compte dans cette étude sont ceux réalisés par les usagers du fait: (i) d'économies dans le coût de fonctionnement des véhicules, résultant du gain apporté par une circulation sur de meilleurs revêtements; et (ii) d'économies de temps réalisé par les usagers. D'autres bénéfices tels que ceux résultant soit d'une réduction des files d'attente dans les carrefours encombrés ou dans les embouteillages par le fait d'une meilleure fluidité du trafic générée par le projet, soit d'une diminution des accidents ou autres n'ayant pas été pris en compte, le taux de rentabilité calculé ici peut être considéré comme un minimum.

B. Champs de l'étude

2. L'analyse de rentabilité a été conduite séparément pour:

(a) D'une part l'ensemble des travaux susceptibles d'être financés par l'IDA, c'est-à-dire la réalisation complète de la voie primaire T1 et du premier tronçon de la voie Leprince, la réalisation en 1 x 2 voies de la voie Leprince entre T1 et T2, l'ouverture en piste simple de la voie T2 et l'amélioration de la route de Kaporo. Le choix de cet ensemble de travaux a été effectué après une comparaison en termes d'avantages de trafic entre différents ensembles situés dans la même zone pour un même coût d'investissement total.

(b) D'autre part le passage à 2 x 2 voies de la route nationale (en prolongement de l'autoroute Fidel Castro) sur environ 6 kilomètres

au delà du carrefour de Gbessia, qui sera financé par un prêt de la Caisse Centrale de Coopération (CCCE), et qui complète les travaux déjà financés par la CCCE dans le cadre du programme d'amélioration des transports en commun à Conakry.

3. Cette note présente successivement ces deux analyses qui sont basées sur une même étude de trafic de 1988 à 1989 par SGI Luxembourg, consultant chargé, dans le cadre du premier projet urbain financé par la Banque Mondiale, de préparer les études détaillées des composantes de voirie primaire susceptibles d'être incluses dans le second.

II. RENFORCEMENT DES VOIRIES PRIMAIRES

A. Etude de trafic

4. Les gains des usagers en coût d'exploitation des véhicules et en temps passé sur le réseau ont été déterminés à partir d'une analyse comparée des trafics journaliers dans les solutions "avec" et "sans" projet.

Caractéristiques du modèle de trafic utilisé

5. La différence entre les trafics "avec" et "sans" projet ne provient pas d'adjonction de nouveaux tronçons dans le réseau, mais uniquement de la modification des conditions de circulation résultant des aménagements de voies réalisés dans le cadre du projet. C'est pourquoi l'analyse de trafic s'applique, pour chaque année considérée à l'ensemble du réseau au delà du Pont de Moussoudougou, parce que les aménagements réalisés, en augmentant la vitesse de base sur les tronçons aménagés détournent vers ces voiries une partie du trafic général, engendrant de ce fait une amélioration des conditions de circulation (vitesse de base moyenne) sur les tronçons ainsi déchargés d'une part de leur trafic.

6. C'est pourquoi le modèle utilisé par le consultant 1/ est un modèle d'affectation itératif qui ajuste la répartition du trafic sur une liaison donnée entre les différents tronçons possibles en fonction du degré de saturation, et donc de la vitesse de base, résultant des caractéristiques physiques de chacun des tronçons considérés. Le réseau utilisé dans le modèle comportait 44 noeuds et 76 tronçons, mais seule une partie de ce réseau est concernée par les variations de trafic entre les solutions "avec" ou "sans" projet. C'est cette partie qui est représentée sur la carte ci-jointe.

7. Les flux de circulation entre noeuds pour les années considérées dans l'étude ont été déterminés par un modèle gravitaire simple basé sur les projections de répartition de population élaborées dans le cadre du Plan de Développement urbain financé par le Premier projet urbain. Le calcul des flux entre noeuds (matrices origine-destination) est fait directement en UVP

1/cf. en annexe l'étude technico-économique des voiries de Conakry réalisée par SGI Luxembourg (version Octobre 1989)

pour un jour moyen de l'année considérée, et ne diffère pas de la solution "sans" projet à la solution "avec" projet.

Résultats du modèle de trafic

8. La répartition du flux d'un noeud à un autre entre les différents itinéraires joignant ces deux noeuds est faite en tenant compte des durées de parcours différents selon ces itinéraires, ceux-ci étant eux-mêmes dépendant des conditions de vitesse, donc de saturation, sur chacun des tronçons constituant ces itinéraires. 2/ Pour cette analyse économique les calculs de répartition du trafic entre les différents tronçons ont été faits: (i) pour l'année 1990 dans la solution "sans" projet (le projet étant supposé être réalisé en 1991-92); (ii) pour les années 1995 et 2000 dans chacune des solutions "avec" et "sans" projet.

B. Coût d'exploitation des véhicules

Coûts de bases

9. Les coûts de base utilisés dans cette étude sont tirés de l'Etude du Plan de Transport de la République de Côte d'Ivoire réalisée en 1988. On a considéré que le coût d'exploitation d'un UVP moyen à Conakry en 1989 était assimilable à celui d'une voiture particulière de l'étude de Côte d'Ivoire.

Kilométrage par type de revêtement

10. Pour chaque année et chaque variante considérées, le total du kilométrage parcouru sur chaque type de chaussée est un résultat de l'étude de trafic. Ces résultats sont regroupés dans le tableau 2 ci-après.

Coûts annuels d'exploitation des véhicules

11. En multipliant ces kilométrages par les coûts d'exploitation unitaires de chaque catégorie on obtient, après sommation, le coût total d'exploitation des véhicules dans la variante considérée, et par différence, le gain en coût total d'exploitation des véhicules procuré par le projet. Le tableau 3 ci-après reproduit les résultats pour les années 1990, 1995 et 2000.

C. Gain en temps passé sur le réseau

12. En divisant le kilométrage annuel sur chaque tronçon par la vitesse de base atteinte en fin d'itération le modèle donne, pour chaque année et pour chaque variante considérées, le temps annuel total passé par les usagers sur le réseau (cf. tableau 4 ci-joint). La différence entre les temps totaux obtenus dans les solutions "avec" et "sans" projet donne le gain de temps total procuré par le projet. La valorisation de ce gain de temps par les

2/Pour chaque type de voie, les fonctions "débit-vitesse" qui ont été utilisées dans le modèle sont détaillées en annexe C du rapport SGI mentionné précédemment.

3,6 passagers moyens d'une UVP est basée sur une valeur de l'heure de 2,5FF, soit 50% d'une heure de travail d'un salarié gagnant 80.000 Francs Guinéens par mois.

D. Bénéfices du projet

13. Le tableau 5 ci-après récapitule l'ensemble des bénéfices attendus du projet pour les années 1992 à 2000. Les valeurs des années intermédiaires entre 1990 et 1995 d'une part, et entre 1995 et 2000 d'autres part, ont été interpolées linéairement.

E. Coût du projet

14. Le "coût total" du projet comprend: (i) le coût de l'investissement initial, duquel il faut déduire la valeur résiduelle des investissements à la fin de la période d'analyse, et (ii) la différence de coût d'entretien des ouvrages, année après année, entre la solution "avec" et la solution "sans" projet.

Coût d'investissement

15. En valeur 1989 et en millions de Francs Français, les coûts d'investissement s'établissent comme suit:

| | <u>Expropriations</u> | <u>Travaux neufs</u> | <u>Valeur résiduelle après 20 ans</u> |
|---------------------------------------|-----------------------|----------------------|---------------------------------------|
| Voie Leprince: | | | |
| -- de Hamdallaye à la Transversale T1 | 0,963 | 4,615 | 1,083 |
| -- de T1 à T2 | 4,987 | 20,939 | 7,090 |
| Transversale T1 | 5,870 | 20,767 | 5,649 |
| Route de Kapore | -- | 6,963 | 3,445 |
| Total | <u>11,820</u> | <u>53,284</u> | <u>17,267</u> |

NB: Au coût de base des travaux on a ajouté 5% pour les études et la direction de chantier. Le calendrier prévu est le suivant: (i) indemnités des ménages déguerpis: 1990; (ii) travaux répartis par moitié entre 1991 et 1992.

Coûts d'entretien

16. Les différences de coût d'entretien portent uniquement sur la voie Leprince et la transversale T1 que le projet va transformer de l'état de piste en latérite en celui de chaussées revêtues de béton bitumineux, sur une longueur totale de 6,1 kilomètres. Les hypothèses retenues sont les suivantes:

- (a) pour la piste latéritée l'entretien consiste en un passage de Grader chaque année (coût estimé: 12.000 FF/Km) et un rechargement tous les trois ans (coût estimé: 100.000 FF/Km);
- (b) pour les chaussées bitumées le coût estimé de l'entretien serait le suivant:

- les 3 premières années: 0,25% du coût du tapis de béton bitumineux
- les trois années suivantes: 0,50% du coût du tapis de béton bitumineux;
- les trois années suivantes: 1% du coût du tapis de béton bitumineux;
- la dixième année: resurfaçage complet (450.000 FF/Km).

L'ensemble des coûts est récapitulé au tableau 6 ci-après.

F. Taux de rentabilité interne

17. Le tableau 7 ci-après récapitule les flux de bénéfices et de coûts du projet sur la période 1990-2012. Le taux d'actualisation qui annule la différence actualisée de ces flux (TRI) est, selon les hypothèses retenues.

- 36,4% quand on ne tient compte, dans les avantages, que du gain sur le coût d'exploitation des véhicules, et
- 42,6% quand on ajoute à ce gain d'exploitation des véhicules le gain en temps passé par les usagers sur le réseau. L'importance de ce deuxième taux montre que les renforcements financés par le projet auront un impact important sur la vitesse générale de circulation sur le réseau ce qui signifie une réduction sensible des encombrements à l'heure de pointe.

III. PROLONGEMENT DE LA VOIE EXPRESS FIDEL CASTRO

A. Etude de trafic

18. Contrairement au cas des voiries étudiées précédemment on peut considérer, en première approximation, que, compte tenue de la localisation de la voie considérée, le projet ne modifiera pas le volume de trafic empruntant cette voie dans le futur. Par contre il générera un bénéfice pour les usagers en améliorant à la fois le confort et la vitesse moyenne sur les deux tronçons concernés (tronçons 12-19 et 19-20 sur la carte ci-jointe).

B. Bénéfices du projet

19. En utilisant les coûts de base fournis par l'étude de Côte d'Ivoire pour une voiture particulière empruntant d'une part une chaussée neuve (vitesse moyenne 60 km/h) et d'autre part une chaussée dégradée (vitesse moyenne 40 km/h), et en appliquant ces coûts au kilométrage journalier sur les tronçons considérés résultant de l'étude de trafic, on obtient le gain

en coût d'exploitation des véhicules pour 1990, 1995 et 2000 figurant à la quatrième ligne du tableau 8 ci-après. 3/

Gain en temps passé par les usagers

20. Le gain en temps passé par les usagers est supposé résulter de l'augmentation de 20 km/h de la vitesse moyenne sur les deux tronçons considérés. Il a été valorisé comme dans l'étude précédente. 4/

Coût du projet

21. Le coût du projet inclut:

- (a) le coût d'investissement estimé à 66 millions de Francs Français répartis en: un tiers en 1990, la moitié en 1991 et un sixième en 1992; 5/
- (b) le coût d'entretien supplémentaire généré par le projet et calculé sur les mêmes bases que précédemment.

D. Taux de rentabilité interne

22. Le tableau 9 ci-après récapitule les flux de bénéfices et de coûts du projet sur la période 1990-2012. Le taux d'actualisation qui annule la différence actualisée de ces flux (TRI) est, selon les hypothèses retenues:

- 34,6% quand on ne tient compte, dans les avantages, que du gain sur le coût d'exploitation des véhicules;
- 46,2% quand on ajoute à ce gain d'exploitation des véhicules le gain en temps passé par les usagers sur le réseau.

Comparés à ceux obtenus pour l'autre partie de cette composante "Renforcement de voiries primaires à Conakry" ces taux montrent que l'incidence du gain de temps par les usagers est encore plus grande dans le cas du prolongement de la voie express Fidel Castro, ce qui paraît logique compte tenu de l'importance du trafic concerné.

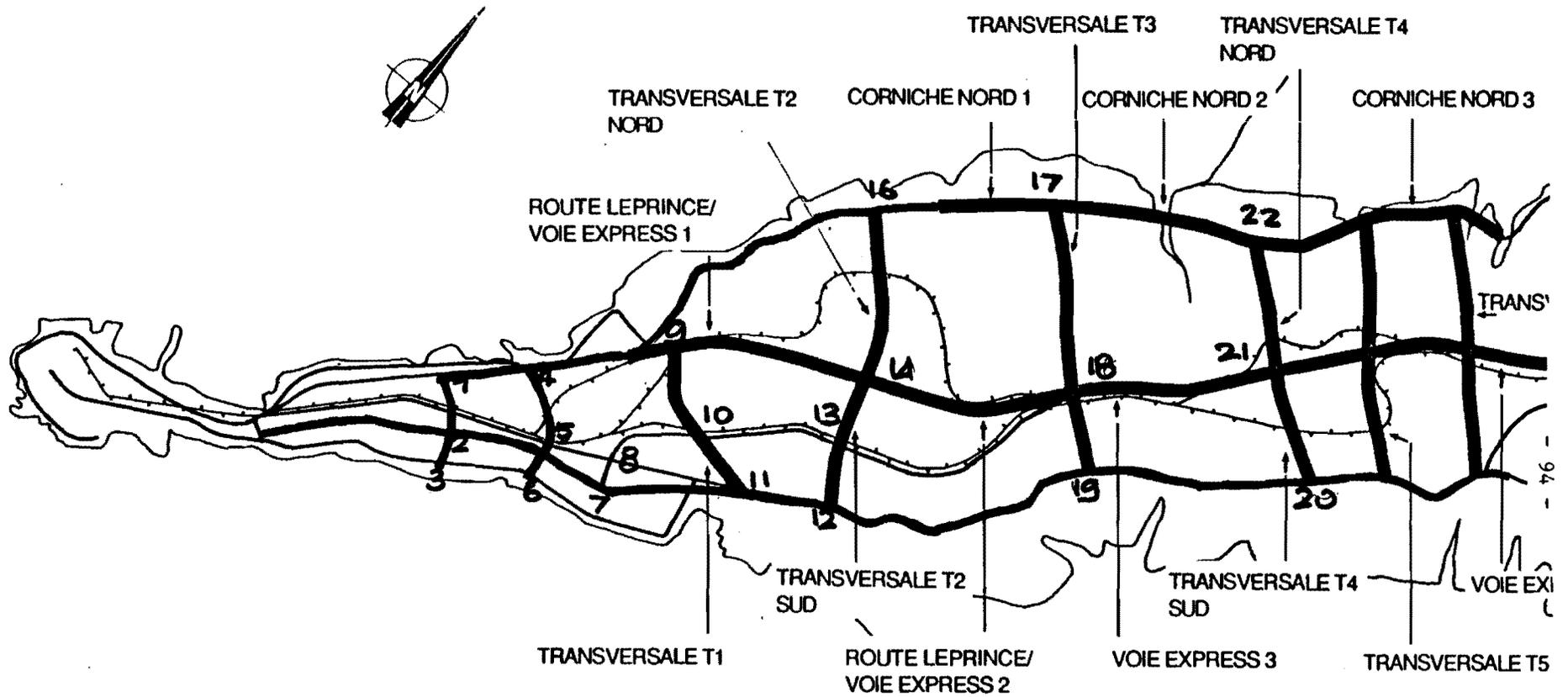
AF1IN
1er février 1990

doc:annex2-7
diak: guinea

3/Le calcul pour l'année 1990 est nécessaire pour permettre d'interpoler les années suivantes après réalisation du projet.

4/cf. ci-dessus page 3 section 3.

5/On a supposé que les deux tronçons seraient réalisés successivement le premier étant ouvert à la circulation en 1991, le second en 1992.



République de Guinée: Deuxième Projet Urbain.

RENFORCEMENT DE VOIRIES PRIMAIRES: Analyse économique.

Tableau 1: Coût d'exploitation d'une voiture particulière.
(Hors taxes, en Franc Français par Km)
(Source : Côte d'Ivoire: Plan National de Transport, Volume XIII, DCGTx, 04/1988)

| Type de chaussée Composante | Revêtue en bon état | Revêtue dégradée | Latéritée en bon état | Piste en terre dégradée |
|--------------------------------|------------------------|---------------------|--------------------------|----------------------------|
| Carburant | 0,282 | 0,292 | 0,302 | 0,281 |
| Lubrifiant | 0,015 | 0,023 | 0,030 | 0,030 |
| Pneumatiques | 0,035 | 0,056 | 0,078 | 0,110 |
| Entretien | 0,161 | 0,387 | 0,613 | 1,076 |
| Amortissement | 0,514 | 0,531 | 0,548 | 0,565 |
| Assurance | 0,154 | 0,159 | 0,164 | 0,169 |
| TOTAL | 1,161 | 1,448 | 1,735 | 2,231 |

Tableau 2: Kilométrage par type de revêtement.
(UVP par jour)
(Source : Etude de trafic SGI, 1989)

| Type de chaussée Variante | Revêtue en bon état | Revêtue dégradée | Latéritée en bon état | Piste en terre dégradée | TOTAL |
|------------------------------|------------------------|---------------------|--------------------------|-------------------------------|---------|
| Sans Projet | | | | | |
| 1990 | 944108 | 54093 | 115866 | 169719 | 1283786 |
| 1995 | 1237777 | 73233 | 173888 | 335955 | 1820853 |
| 2000 | 1719906 | 107779 | 294911 | 544950 | 2667546 |
| Avec Projet | | | | | |
| 1995 | 1303142 | 66781 | 259074 | 201909 | 1830906 |
| 2000 | 1785818 | 96596 | 403437 | 390340 | 2676191 |

Tableau 3: Coûts annuels d'exploitation des véhicules.
(milliers de Francs Français)
(Source : Tableaux 1 et 2)

| Type de chaussée Variante | Revêtue en bon état | Revêtue dégradée | Latéritée en bon état | Piste en terre dégradée | TOTAL |
|------------------------------|------------------------|---------------------|--------------------------|-------------------------------|---------|
| Sans Projet | | | | | |
| 1990 | 400080 | 28589 | 73375 | 138205 | 640249 |
| 1995 | 524527 | 38705 | 110119 | 273573 | 946924 |
| 2000 | 728836 | 56963 | 186760 | 443761 | 1416320 |
| Avec Projet | | | | | |
| 1995 | 552226 | 35295 | 164065 | 164418 | 916004 |
| 2000 | 756767 | 51053 | 255487 | 317860 | 1381166 |

Tableau 4 : Temps passé par les usagers.
(millions d'heures par an)
(Source : Etude de trafic SGI, 1989)

| <u>Année</u> | <u>1990</u> | <u>1995</u> | <u>2000</u> |
|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Sans Projet | 10050 | 15157 | 26640 |
| Avec Projet | 10050 | 14582 | 25047 |

Tableau 5: Bénéfices du projet.
(en millions de Francs Français)

| ANNEE | Variante "sans" projet | | Variante "avec" projet | | Bénéfices du projet | | TOTAL |
|-------|--|--|--|--|------------------------|----------------|-------|
| | Coût annuel d'exploitation des véhicules | Coût annuel du temps passé par les usagers | Coût annuel d'exploitation des véhicules | Coût annuel du temps passé par les usagers | en coût d'exploitation | en temps passé | |
| 1992 | 762,9 | 108,8 | 750,6 | 106,8 | 12,4 | 2,1 | 14,4 |
| 1993 | 824,3 | 118,0 | 805,7 | 114,9 | 18,6 | 3,1 | 21,7 |
| 1994 | 885,6 | 127,2 | 860,9 | 123,1 | 24,7 | 4,1 | 28,9 |
| 1995 | 946,9 | 136,4 | 916,0 | 131,2 | 30,9 | 5,2 | 36,1 |
| 1996 | 1040,8 | 157,1 | 1009,0 | 150,1 | 31,8 | 7,0 | 38,8 |
| 1997 | 1134,7 | 177,8 | 1102,1 | 168,9 | 32,6 | 8,8 | 41,5 |
| 1998 | 1228,6 | 198,4 | 1195,1 | 187,7 | 33,5 | 10,7 | 44,1 |
| 1999 | 1322,4 | 219,1 | 1288,1 | 206,6 | 34,3 | 12,5 | 46,8 |
| 2000 | 1416,3 | 239,8 | 1381,2 | 225,4 | 35,2 | 14,3 | 49,5 |

Tableau 6 : Coût du projet.
(en millions de Francs Français)

| ANNEE | Variante sans projet | Variante "avec" projet | "Coût" du projet | B+C-A |
|-------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------|
| | A Coût d'entretien | B Coût d'inves- tissement | C Coût d'entretien | |
| 1990 | 0,000 | 11,820 | 0,000 | 11,820 |
| 1991 | 0,000 | 27,972 | 0,000 | 27,972 |
| 1992 | 0,074 | 27,972 | 0,000 | 27,898 |
| 1993 | 0,074 | | 0,015 | -0,059 |
| 1994 | 0,615 | | 0,015 | -0,600 |
| 1995 | 0,074 | | 0,015 | -0,059 |
| 1996 | 0,074 | | 0,030 | -0,044 |
| 1997 | 0,615 | | 0,030 | -0,585 |
| 1998 | 0,074 | | 0,030 | -0,044 |
| 1999 | 0,074 | | 0,061 | -0,013 |
| 2000 | 0,615 | | 0,061 | -0,554 |
| 2001 | 0,074 | | 0,061 | -0,013 |
| 2002 | 0,074 | | 2,700 | 2,626 |
| 2003 | 0,615 | | 0,015 | -0,600 |
| 2004 | 0,074 | | 0,015 | -0,059 |
| 2005 | 0,074 | | 0,015 | -0,059 |
| 2006 | 0,615 | | 0,030 | -0,585 |
| 2007 | 0,074 | | 0,030 | -0,044 |
| 2008 | 0,074 | | 0,030 | -0,044 |
| 2009 | 0,615 | | 0,061 | -0,554 |
| 2010 | 0,074 | | 0,061 | -0,013 |
| 2011 | 0,074 | | 0,061 | -0,013 |
| 2012 | 0,615 | | 2,700 | -15,182 |
| Valeur résiduelle | | -17,267 | | |

Tableau 7 : Taux de rentabilité interne.
(en millions de Francs Français)

| ANNEE | Avantages du projet | | "Coût" du projet | Différence Avantage - Coût | |
|------------|--|-----------------------------|---------------------|--|-----------------------------|
| | en coût d'ex- ploitation seulement | y compris le temps passé | | en coût d'ex- ploitation seulement | y compris le temps passé |
| 1990 | 0,0 | 0,0 | 11,8 | -11,8 | -11,8 |
| 1991 | 0,0 | 0,0 | 28,0 | -28,0 | -28,0 |
| 1992 | 12,4 | 14,4 | 27,9 | -15,5 | -13,5 |
| 1993 | 18,6 | 21,7 | -0,1 | 18,6 | 21,7 |
| 1994 | 24,7 | 28,9 | -0,6 | 25,3 | 29,5 |
| 1995 | 30,9 | 36,1 | -0,1 | 31,0 | 36,2 |
| 1996 | 31,8 | 38,8 | 0,0 | 31,8 | 38,8 |
| 1997 | 32,6 | 41,5 | -0,6 | 33,2 | 42,0 |
| 1998 | 33,5 | 44,1 | 0,0 | 33,5 | 44,2 |
| 1999 | 34,3 | 46,8 | 0,0 | 34,3 | 46,8 |
| 2000 | 35,2 | 49,5 | -0,6 | 35,7 | 50,0 |
| 2001 | 35,2 | 49,5 | 0,0 | 35,2 | 49,5 |
| 2002 | 35,2 | 49,5 | 2,6 | 32,5 | 46,9 |
| 2003 | 35,2 | 49,5 | -0,6 | 35,8 | 50,1 |
| 2004 | 35,2 | 49,5 | -0,1 | 35,2 | 49,5 |
| 2005 | 35,2 | 49,5 | -0,1 | 35,2 | 49,5 |
| 2006 | 35,2 | 49,5 | -0,6 | 35,7 | 50,1 |
| 2007 | 35,2 | 49,5 | 0,0 | 35,2 | 49,5 |
| 2008 | 35,2 | 49,5 | 0,0 | 35,2 | 49,5 |
| 2009 | 35,2 | 49,5 | -0,6 | 35,7 | 50,0 |
| 2010 | 35,2 | 49,5 | 0,0 | 35,2 | 49,5 |
| 2011 | 35,2 | 49,5 | 0,0 | 35,2 | 49,5 |
| 2012 | 35,2 | 49,5 | -15,2 | 50,3 | 64,7 |
| TRI | | | | 36,37Z | 42,62Z |

Tableau 8: Détermination des bénéfices du projet.
(Source : Etude du trafic SGI, 1989)

| <u>Année</u> | <u>1990</u> | <u>1995</u> | <u>2000</u> |
|---|-------------|-------------|-------------|
| 1. COUT EX. VEHICULES | | | |
| TRAFIC (UVP / jour) | | | |
| Tronçon 12 - 19 | 23290 | 35999 | 53799 |
| Tronçon 19 - 20 | 20246 | 32785 | 55503 |
| Kilométrage journalier | 130608 | 206352 | 327906 |
| Gain en coût d'exploitation des véhicules (millions de Francs Fr./an) | 13,682 | 21,616 | 34,350 |
| 2. TEMPS PASSE | | | |
| Gain de temps (Heures UVP/jour) | 1633 | 2579 | 4099 |
| Valeur du temps gagné (millions de Francs Fr./an) | 5,363 | 8,473 | 13,465 |

Tableau 9: Taux de rentabilité interne.
(en millions de Francs Français)

| ANNEE | Bénéfices du projet | | "Coût" | Différence Bénéfice - Coût | |
|-------|--|-----------------------------|-----------|--|-----------------------------|
| | en coût d'ex- ploitation seulement | y compris le temps passé | du projet | en coût d'ex- ploitation seulement | y compris le temps passé |
| 1990 | 0,000 | 0,000 | -22,000 | -22,000 | -22,000 |
| 1991 | 7,634 | 2,993 | -33,000 | -25,366 | -22,373 |
| 1992 | 16,856 | 6,607 | -11,030 | 5,826 | 12,433 |
| 1993 | 18,443 | 7,229 | -0,030 | 18,413 | 25,642 |
| 1994 | 20,029 | 7,851 | -0,045 | 19,984 | 27,836 |
| 1995 | 21,616 | 8,473 | -0,045 | 21,571 | 30,045 |
| 1996 | 24,163 | 9,472 | -0,060 | 24,103 | 33,575 |
| 1997 | 26,710 | 10,470 | -0,060 | 26,650 | 37,120 |
| 1998 | 29,256 | 11,468 | -3,375 | 25,881 | 37,350 |
| 1999 | 31,803 | 12,466 | -0,030 | 31,773 | 44,239 |
| 2000 | 34,350 | 13,465 | -0,030 | 34,320 | 47,784 |
| 2001 | 35,037 | 13,465 | -0,045 | 34,992 | 48,456 |
| 2002 | 35,738 | 13,465 | -0,045 | 35,693 | 49,157 |
| 2003 | 36,452 | 13,465 | -0,060 | 36,392 | 49,857 |
| 2004 | 37,181 | 13,465 | -0,060 | 37,121 | 50,586 |
| 2005 | 37,925 | 13,465 | -3,375 | 34,550 | 48,015 |
| 2006 | 38,683 | 13,465 | -0,030 | 38,653 | 52,118 |
| 2007 | 39,457 | 13,465 | -0,030 | 39,427 | 52,892 |
| 2008 | 40,246 | 13,465 | -0,045 | 40,201 | 53,666 |
| 2009 | 41,051 | 13,465 | -0,045 | 41,006 | 54,471 |
| 2010 | 41,872 | 13,465 | -0,060 | 41,812 | 55,277 |
| 2011 | 42,710 | 13,465 | -0,060 | 42,650 | 56,114 |
| 2012 | 43,564 | 13,465 | 18,012 | 61,576 | 75,040 |
| TRI | | | | 34,55% | 46,24% |

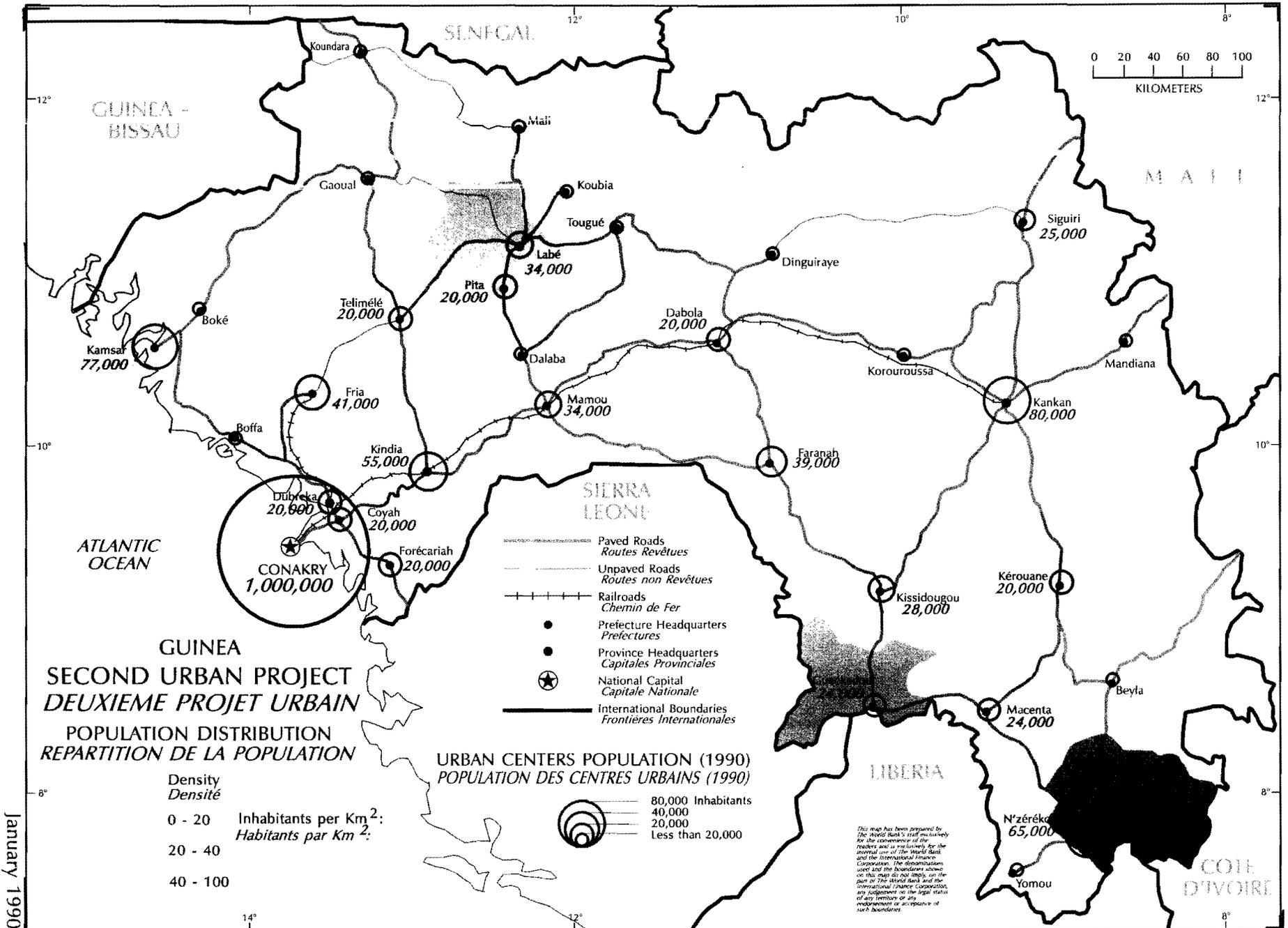
REPUBLIC OF GUINEA / REPUBLIQUE DE GUINEE
SECOND URBAN PROJECT / DEUXIEME PROJET URBAIN
Documents Available in the Project File / Documents disponibles dans le dossier du projet

| <u>Document Identification / Identification des documents</u> | <u>AISC Reference Number</u> |
|---|---|
| A. <u>Sector Related Documents / Documents sectoriels</u> | |
| Pratiques foncières et orientations politiques Alain Durand-Lasserve, Jean-François Tribillon, 1986 | D 34429 |
| Schéma National d'Aménagement du Territoire Rapport intérimaire, Avril 1988 CEPUR-DATU-MUH, SGILuxembourg | D 34430 |
| Etude socio-économique régionale. Bilan-diagnostic au niveau des préfectures. DGPlan-MPCI, Dirasset. | D 34431 |
| B. <u>Project Related Documents / Documents liés au projet</u> | |
| B.1 <u>Urban Development / Développement Urbain</u> | |
| Plan de développement urbain de Conakry. Rapport de synthèse. Mai 1989. UPUC-DATU-MUH, Groupement BCEOM-Louis Berger-Gruppe Huit. | D 34432 |
| Projet de développement urbain de Conakry. Programme d'investissements 1989-95. Fiches projets. Janvier 1989. DVUARD-DATU-MUH, SGI Luxembourg | D 34433 |
| Ville de Conakry. Plan de Circulation. MUH, BCEOM, 1989. | D 34434 |
| Schémas Directeurs D'Aménagement et d'Urbanisme des villes de Kindia, Kankan, N'Zérékoré, Boké et Kamsar. CEPUR-DATU-MUH, SGILuxembourg. | D 34435, D 34436, D 34437, and D 34438 |
| Développement des villes secondaires. -- Programme. Grands Travaux Urbains. Mars 1989. | D 34439 |
| -- Micro-réalisations. Devis-programme. Mars 1989 CEPUR-DATU-MUH, SGILuxembourg. | D 34440 |

.../...

Documents Available in the Project File / Documents disponibles dans le dossier du projet
(continued / suite)

| Document Identification / Identification des documents | AISC Reference Number |
|---|-----------------------|
| B.2 <u>Housing and Land Development Policy / Politique de l'Habitat</u> | |
| Actes du premier séminaire interprofessionnel de l'habitat. Mars 1989, Soloprino-MUH | D 34441 |
| Etude pour une politique de l'habitat en Guinée. | |
| -- Rapport final de la phase A, Décembre 1988. | D 34442 |
| -- Dossier aménagement et équipement. Octobre 1989. | D 34443 |
| -- Dossier financement du logement. Octobre 1989. | D 34444 |
| -- Dossier acteurs, institutions et procédures, Octobre 1989. | D 34445 |
| Situation foncière en milieu urbain. P. Canel, J.F. Tribillon, AF1IN, Novembre 1989. | D 34446 |
| Plan d'action pour la réinstallation des ménages. AF1IN, Janvier 1990 | D 34447 |
| B.3 <u>Urban Management and Resource Mobilization / Gestion urbaine et mobilisation des ressources</u> | |
| Ordonnance n° 079/PRG portant organisation territoriale de la République de Guinée. | D 34448 |
| Note d'analyse des textes sur les services urbains à Conakry. | D 34449 |
| La patente à Conakry. Résultats et analyse. | D 34450 |
| Etude sur les marchés de Conakry. Décembre 1988, Groupement BCEOM-Louis Berger-Gruppe Huit. | D 34451 |
| B.4 <u>Small Construction Enterprises / Petites entreprises du secteur de la construction</u> | |
| Etude du secteur informel en Guinée. Potentiels et contraintes. MRHIPME, CEGIR, 1987. | D 34452 |
| Soutien aux PME du bâtiment. Rapport de mission. Août 1988. Philippe Theunissen. | D 34453 |
| Projet de soutien aux petites entreprises du bâtiment. Etude de faisabilité. Juin 1989, MUH, CECI. | D 34454 |



January 1990

IBRD 22005

This map has been prepared by the World Bank's staff exclusively for the convenience of the readers and is not to be used for the internal use of the World Bank and the International Finance Corporation. The dissemination of this map does not imply, on the part of the World Bank and the International Finance Corporation, any judgment or the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries.



GUINEA / GUINEE
SECOND URBAN PROJECT / DEUXIEME PROJET URBAIN

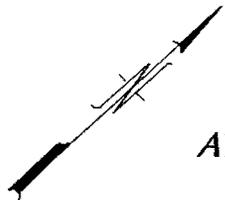
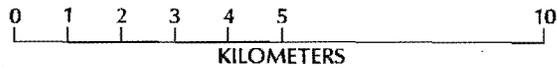
CONAKRY: INFRASTRUCTURE PROGRAM / PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE

- ROADS / VOIRIE**
- Surfaced Existing / *Existante Revêtuë*
 - - - Unsurfaced Existing / *Existante Non Revêtuë*
 - Surfaced New / *Nouvelle Revêtuë*
 - - - Unsurfaced New / *Nouvelle Non Revêtuë*

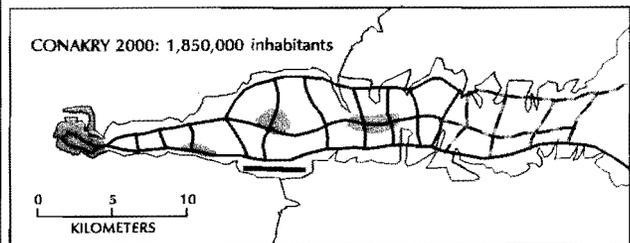
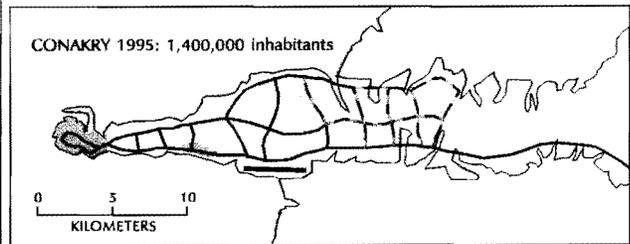
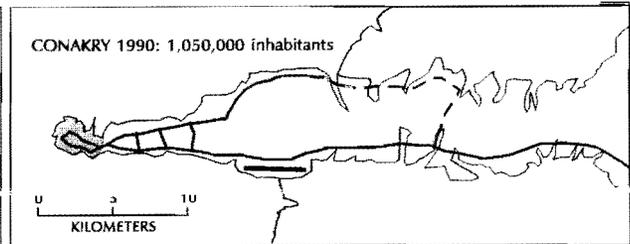
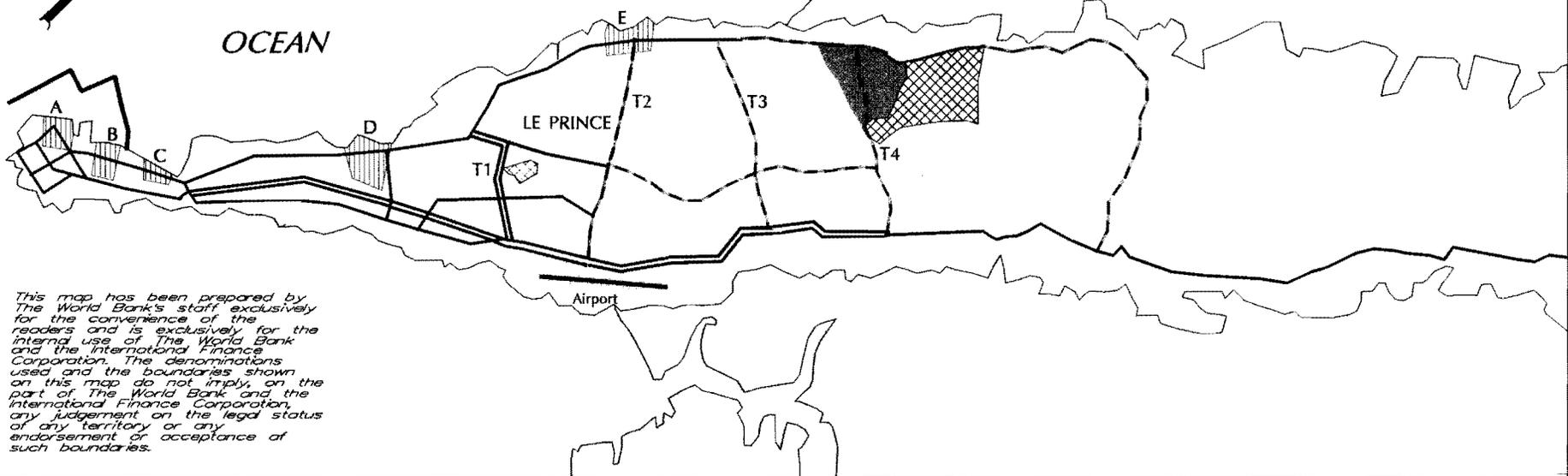
- LAND DEVELOPMENT / EQUIPEMENT DE TERRAIN**
- ▣ Lambanyi-Kobaya Site / *Site*
 - 200 ha. Operation / *Opération*

- DRAINAGE / DRAINAGE**
- ▣ A. Coronthie Sud (45 ha)
 - ▣ B. Gare (40 ha)
 - ▣ C. Tombo (13 ha)
 - ▣ D. Université (60 ha)
 - ▣ E. Kipe (23 ha)

- MANGROVE / MANGROVE**
LA MINIERE LANDFILL / DECHARGE
- ▣



**ATLANTIC
OCEAN**



This map has been prepared by The World Bank's staff exclusively for the convenience of the readers and is exclusively for the internal use of The World Bank and the International Finance Corporation. The denominations used and the boundaries shown on this map do not imply, on the part of The World Bank and the International Finance Corporation, any judgement on the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries.

