**REPUBLIQUE DE GUINEE**

**TRAVAIL-JUSTICE-SOLIDARITE**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

|  |
| --- |
| **MINISTERE DES TRANSPORTS** |

**DECLARATION DE LA POLITIQUE SECTORIELLE DES TRANSPORTS**

M. **Félix** **LAMAH**

Ministre des Transports

**\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\***

**Conakry, le 20 Décembre 2022**

* **Monsieur le Président du Conseil National de la Transition ;**
* **Messieurs les Représentants des Institutions Républicaines ;**
* **Monsieur le Ministre Secrétaire Général de la Présidence ;**
* **Monsieur le Ministre Directeur de Cabinet de la Présidence ;**
* **Mesdames, Messieurs les membres du Gouvernement ;**
* **Honorables Conseillers Nationaux ;**
* **Mesdames, Messieurs les Membres du Corps Diplomatique et Consulaire ;**
* **Mesdames, Messieurs les Représentants des Partenaires au Développement ;**
* **Mesdames, Messieurs les Hauts Cadres de l’Administration ;**
* **Mesdames, Messieurs les Représentants des Médias ;**
* **Mesdames, Messieurs les Représentants des Associations socio-Professionnelles et Mouvements syndicaux ;**
* **Distingués invités en vos rangs, grades et titres, tout protocole observé ;**

**Mesdames, Messieurs**

En prenant la parole ce jour, devant votre auguste Assemblée, je ne saurais mesurer l’immensité de l’honneur qui est mien.

Il s’agit aujourd’hui pour moi de faire la déclaration de la politique sectorielle des transports en République de Guinée.

De par son caractère hautement transversal, le secteur des transports est un pan de la vie de la nation qui touche la totalité des activités socio-économiques du pays.

En sachant que le Programme de Références Intérimaires (PRI) fixe le cap de l’action Publique sur les trois (3) années à venir (2023 – 2025) et en partant de la Politique Nationale des Transports (PNT) élaborée en Juin 2022, avec l’appui technique et Financier de l’Union Européenne, il convient ici de rappeler les grandes orientations stratégiques du secteur.

Ainsi, la politique sectorielle des transports de la République de Guinée pour le moyen et le long terme, va reposer sur la vision des autorités guinéennes de la Transition, à leur tête, **le Colonel Mamadi DOUMBOUYA, Président du CNRD, Président de la Transition, Chef de l’Etat, Chef Suprême des Armées**. Elle tient compte notamment :

* De la lettre de politique sectorielle des transports adoptée en 2016 et actualisée en 2019 ;
* De la Politique Nationale des Transports de Juin 2022 ;
* Du Programme de Référence Intérimaire (PRI 2023 – 2025) ;
* De la Politique Générale du Gouvernement présentée par Docteur Bernard GOUMOU, Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

Au plan international, elle va se référer:

* Au Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) et le Réseau africain d’infrastructures régionales de transport (ARTIN) qui visent à édifier un marché commun des biens et des services en améliorant l’accès à des réseaux d’infrastructures régionales et continentales intégrées.
* La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) ;
* Le Plan mondial pour la décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021 - 2030.

On ne saurait entrer dans le vif du sujet de la politique sectorielle des transports sans poser un diagnostic sommaire du secteur des transports.

**Ce diagnostic repose sur une démarche méthodologique par sous-secteur.**

Cependant, au plan Institutionnel, il faut signaler ici que le Ministère des Transports vient de bénéficier d’un nouveau texte organique portant attributions et fonctionnement.

Au plan légale, règlementaire, plusieurs lois et textes d’applications sont encore manquant.

Aussi, plusieurs dysfonctionnements sont encore constatés au plan techniques.

Ces dysfonctionnements techniques sont répertoriés ainsi qu’il suite:

**Dans le sous-secteur du transport routier :** il faut noter :

* L’inachèvement du code de la route ;
* L’absence de textes d’application de la Loi portant Organisation du Transport Routier et des Intermédiaires de Transport en République de Guinée (LOTRIT) ;
* La faiblesse des mécanismes de financement du secteur ;
* La Faiblesse du niveau de communication et de la sensibilisation sur la sécurité routière.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

**Dans le sous-secteur du transport ferroviaire**:

Il faut retenir que le réseau ferroviaire de la Guinée comprend :

* La ligne centrale entre **Conakry et Kankan de 662 km,** dont la superstructure de la voie a été déposée dans sa quasi-totalité et la plateforme est démolie et occupée par des riverains en plusieurs endroits.
* La ligne Conakry – Kindia exploitée par la Compagnie de Bauxites de Kindia (CBK) longue de 105 km à écartement standard.
* La ligne Conakry - Fria, longue de 145 km environ, reliant l’usine d’alumine de Fria au port de Conakry.
* La ligne Boké (mine de Sangarédi) - port de Kamsar longue de 136 km à écartement standard. Elle est exploitée par la Compagnie des Bauxites de Guinée (CBG).

* La nouvelle ligne entre Dapilon et Santou est récemment mise en service (2021), exploitée par la SMB-Winning.
* La ligne multiservices en construction par la WCS – Rio Tinto Simfer pour relier le gisement de fer de Simandou à Moribaya.

Il est à préciser que Les lignes essentiellement minières citées plus haut, sont gérées par l’Agence Nationale des Infrastructures Minières (ANAIM).

L’analyse de l’administration du sous-secteur de transport ferroviaire montre une organisation déficitaire marquée par les faiblesses suivantes :

* **L’absence d’une loi-cadre sur les transports ferroviaires**;
* **L’inexistence d’une autorité de régulation des transports ferroviaires ;**
* **La quasi absence du Ministère des Transports** dans la conception, l’animation, l’administration et le développement du transport ferroviaire.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

**Concernant le sous-secteur du transport aérien,**

IL est important de rappeler que le transport aérien est un outil d’intégration du pays dans les échanges mondiaux des biens et des services. Il doit contribuer au développement économique de la Guinée. Il est indispensable au soutien des affaires, du commerce, du tourisme, de la culture et des activités sociales.

Il ressort du diagnostic les principaux points suivants :

* Les taux d’indisponibilité de certains équipements de communication et de navigation aérienne très élevés, notamment dans les aéroports de l’intérieur ;
* Les programmes de renouvellement et de mise à niveau des équipements de navigation aérienne, de communication et de sécurité (incendie), ne sont pas encore identifiés ni définis ;
* Les difficultés d’approvisionnement en pièces de rechange pour l’entretien et la maintenance des aides à la navigation aérienne à cause de leur vétusté. Certains équipements ont plus de 15 ans de fonctionnement ;
* Les Moyens de communication HF/VHF des aéroports régionaux et secondaires, sont très vétustes et non fiables ainsi que leur système d’alimentation électrique ;
* Le faible niveau de formation du personnel de maintenance des équipements radioélectriques ;
* L’insuffisance des redevances perçues par l’ANA sur les aérodromes de l’intérieur dans la couverture des charges de fonctionnement et des projets d’investissement ;
* Les carences soulevées par l’OACI en matière de navigation aérienne (ANS) et d’activités aéroportuaires (AGA).

Par ailleurs, il est à signaler que la FIR Roberts quant à elle, couvre la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone. Malgré ses performances, elle a des difficultés actuelles pour lesquelles, l’Etat doit apporter un soutien financier conformément à son engagement à l’instar des autres pays.

S’agissant des plateformes aéroportuaires, il faut noter que, la Guinée dispose de seize (16) aérodromes dont onze (11) ouverts à la circulation aérienne publique(CAP) et cinq (05) aérodromes privés destinés aux activités minières.

Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) sont classés comme suit :

* L’aéroport de la capitale (l’Aéroport International Ahmed Sekou TOURE) géré par la SOGEAC ;
* Dix (10) aérodromes d’Etat sous tutelle de l’ANA dont :
* Quatre (04) aérodromes en exploitation (Kankan, Siguiri, Nzérékoré et Boké) ;
* Deux (02) aérodromes exploités pour les vols humanitaires (Faranah, Labé) ;
* Quatre (04) aérodromes ne sont pas exploités à cause des installations et équipements non fonctionnels et ils sont par conséquent fermés (Kissidougou, Banankoro, Sambailo et Macenta).

Les cinq (05) aérodromes privés appartenant à des entreprises minières sont :

* Quatre (04) aérodromes en exploitation (Beyla, Kamsar, Sangaredi et Dinguiraye) ;
* Un (1) aérodrome fermé, à Fria.

Pour le cas précis de l’Aéroport International **AST**, il est la principale plateforme du pays et unique infrastructure internationale.

Dans sa configuration actuelle, l’aéroport international **AST** est confronté à plusieurs difficultés, dont les principales sont :

* La vétusté de plusieurs installations et bâtiments qu’ils soient techniques ou commerciaux ;
* Le contexte urbain contraignant du site de l'aéroport ne permettant pas des extensions faciles ;
* La problématique de la desserte routière ;
* La saturation de certaines zones de l’aérogare et une fonctionnalité approximative d’autres zones.

Tous ces facteurs contribuent négativement au niveau de service qui est généralement en deçà des attentes.

Pour le cas des compagnies aériennes, il convient de noter que la Guinée ne possède pas de compagnie nationale de transport aérien.

Cependant, plusieurs autres compagnies étrangères desservent régulièrement l’aéroport international **AST**.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

**Concernant le Sous-Secteur des transports maritime et fluvial**, la Guinée dispose d’une façade maritime sur l’océan Atlantique.

Plus de 95% des échanges de la Guinée avec l’extérieur s’effectuent par les ports.

Une analyse des ports existants permet d’identifier quatre (04) catégories principales :

* La catégorie de Port Commercial pour navires océaniques, commercial avec postes minéraliers et hydrocarbures.
* La catégorie de Port à vocation minière, ;
* La catégorie de Ports de pêche (Embarcadères et Débarcadères),
* La catégorie de Ports dans des voies d’eau internes ou fluviaux.

Il faut préciser ici que l’unique port commercial que la Guinée a à date, à savoir le Port de Conakry est géré par le PAC (la Société Port Autonome de Conakry). Il est exploité à travers des contrats de concession et de partenariat dont les principaux sont :

* ALPORT, appartenant au Groupe ALBAYRAK, qui exploite le port conventionnel;
* CONAKRY TERMINAL du groupe BOLLORE qui gère le terminal conteneurs et les activités relatives aux engins roulants ;
* Le Groupe RUSAL gère les terminaux pour les exportations de bauxite de la CBK et d’alumine pour Friguia.

Malgré les nombreux efforts mis en œuvre, il est relevé aujourd’hui de nombreuses faiblesses au niveau du port de Conakry.

Ce sont entre autres :

* **L’insuffisance des infrastructures** : La profondeur du chenal et les profondeurs de la plupart des postes sont insuffisantes.
* La Congestion de la desserte **terrestre** : l’accès routier au port est extrêmement difficile, en raison de son emplacement en plein centre-ville de Conakry.
* **La faible compétitivité du PAC** par rapport à certains ports de la sous-région.

Plus spécifiquement au niveau du transport fluvial, d’autres dysfonctionnements sont notés :

* Les faibles capacités financières de l’Autorité de régulation du transport fluviomaritime ;
* L’absence d’un schéma directeur d’aménagement des voies d’eau navigables.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

Ce diagnostic se poursuit sur le sous-secteur du transport international et de la logistique.

La Guinée est traversée par la route Trans Africaine n°7 qui relie Dakar à Lagos et compte 6 corridors routiers reliant le port de Conakry aux pays limitrophes.

Par ailleurs, il faut noter que la Guinée n’a pas, pour le moment, de liaison ferroviaire avec les pays voisins.

Malgré les progrès réalisés, certaines faiblesses sont encore notoires sur le corridor Guinée – Mali. Ce sont :

* L'insuffisance d'espaces ou d'infrastructures de stockage des marchandises en transit au port de Conakry.
* La non opérationnalisation des aires de repos pour les chauffeurs le long du corridor.
* L’absence d’un système de suivi des véhicules durant le trajet.

Tous ces facteurs entravent la compétitivité par rapport aux alternatives concurrentes existantes.

A date, la Guinée dispose d’une seule infrastructure pouvant être considérée comme une plateforme logistique portuaire. Il s’agit du port sec de Kagbélen, situé à une trentaine de kilomètres du Centre-Ville de Conakry.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

Le diagnostic du Transport Urbain est caractérisé par L’absence de réponse adéquate à la forte demande de mobilité urbaine, interurbaine et intra-urbaine.

Pour le cas particulier de Conakry, la problématique se présente comme suit :

* Le caractère mono centré de l’agglomération et la position du centre-ville et du Port en bout de péninsule, constituant le facteur majeur de congestion ;
* La faible densité du réseau de voiries urbaines;
* L’absence des réseaux secondaires;
* Le manque d’infrastructures adéquates pour la marche piétonne;

Il convient par ailleurs de noter que la modélisation du trafic et les enquêtes Ménages (EMD) effectuées en 2018 dans le cadre de l’étude PDU (Plan de Déplacements Urbains) ont mis à jour les problématiques inhérentes au transport à Conakry. Elles sont formulées comme suit :

* La densité du trafic très élevée dans Kaloum et sur l’Autoroute Fidel Castro, avec près de 50.000 véhicules/jour en moyenne sur cet axe;
* Le grand nombre de déplacements internes dans les communes (particulièrement sur Ratoma et Matoto) ;
* La préoccupation de la proportion des motos sur les grands axes;
* La faiblesse de l’offre de transport routier en commun qui se limite aux minibus communément appelés « magbanas » et aux taxis ;
* La proximité des marchés le long des axes principaux est une très grande génératrice de congestion ;
* L’absence de gestion des grands carrefours, le stationnement anarchique et les arrêts intempestifs des transporteurs informels sont autant de facteurs supplémentaires de congestion et d’insécurité routière ;
* L’importance de plus en plus grandissante des motos-taxis dans la circulation ;

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

En conséquence de ce qui précède, la Politique sectorielle des transports fixe des orientations et des objectifs à moyen terme, à l’horizon 2025 et comporte:

* Un plan de réforme des institutions publiques et parapubliques chargées de l’administration, du développement et de l’exploitation des infrastructures, des systèmes et des services de transports ainsi que de la législation et de la règlementation concernant le secteur.
* Un schéma de développement de chaque mode de transport mettant en évidence les investissements à réaliser et les réformes à entreprendre entre 2023 - 2025 et prenant en compte les plans sectoriels arrêtés dans le passé tels le Plan Sectoriel Routier de 2005, le Plan directeur des infrastructures auxiliaires aux Mines revue en 2018, le Plan de Déplacements Urbains de Conakry (PDU), le Plan National de la Sécurité Routière ainsi que des projets de développement économique et d'aménagement du territoire.

A cet égard, la mission assignée à mon Département est la conception, l’élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement dans les domaines des transports et de la météorologie et d’en assurer le suivi.

A ce titre, la déclaration de politique sectorielle des transports de 2023 retient les orientations et les objectifs à moyen terme suivants:

* Développer et moderniser les infrastructures et services de transports en fonction des besoins de la population et des agents économiques, en mettant en place les moyens nécessaires pour assurer leur exploitation et leur entretien afin d’en garantir la pérennité.
* Assurer des services de qualité tout en réduisant les coûts logistiques globaux de tous les modes de transports par une amélioration de leurs conditions d’exploitation et une gestion efficace employant les nouvelles technologies, afin de les rendre accessibles et compétitifs.
* Accompagner les questions d'aménagement du territoire et d'assainissement urbain, augmenter l’accessibilité aux services de transport pour toutes les catégories de la population, y compris les plus pauvres, les plus isolées et les personnes à mobilité réduite.
* Favoriser la création d’emplois durables au niveau de tous les investissements et activités d’exploitation et d’entretien des infrastructures et services de transports.
* Assurer la sécurité de tous les services de transports pour les exploitants, les usagers et les riverains.
* Assurer la pérennité et la durabilité des infrastructures et services de transports par la prise en compte de leurs impacts environnementaux et socio-économiques potentiels, y compris ceux qui concernent la santé publique, ainsi que leurs effets sur le changement climatique.
* Assurer la promotion des femmes et des jeunes à tous les niveaux de responsabilité et pour toutes les activités de développement et d’exploitation de tous les modes de transports.
* Renforcer l’intégration sous régionale et la position de notre pays pour le transit vers les pays enclavés et voisins.
* Développer le dialogue avec les organisations professionnelles du secteur.

La politique sectorielle des Transports doit être en parfaite cohérence avec le PRI. Reflet d’une vision et d’un cadre stratégique pour affronter les défis du développement à court et moyen termes, le PRI en cours couvre l’horizon temporel 2023 – 2025. Il constitue la volonté politique de faire du programme, l’instrument privilégié de gestion du développement.

Le principal objectif du gouvernement en matière d’infrastructures économiques est de renforcer la gouvernance du secteur des transports « en mettant en place une grille d’analyse des risques » tout en rationalisant le cadre réglementaire pour des investissements durables dans les infrastructures de transports et l'efficacité des services de transports.

Le programme d’action y afférent est donc axé sur la modernisation du cadre institutionnel, légal et règlementaire, favorable à l’émergence des mécanismes novateurs de mobilisation du financement des infrastructures et des services de transports, avec notamment la participation du secteur privé dans le cadre de partenariats public-privé. Ce nouveau cadre devra définir clairement le rôle de chaque acteur du secteur : pouvoirs publics, entreprises publiques et privées, partenaires techniques et financiers, institutions de formation et de recherche, usagers.

L’autre stratégie préconisée est la remise à niveau de tous les acteurs du secteur et les opérateurs privés.

Ce programme de renforcement des capacités humaines et institutionnelles devra à terme conduire à un développement durable du secteur des transports, prenant en compte les problèmes liés à la protection de l’environnement et à l’adaptation aux changements climatiques.

La politique sectorielle des transports va s’appuyer également sur le schéma directeur par mode de transport et par plan d’action.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

**En premier lieu, je vais aborder le Sous-secteur Routier**. A c

Il a fait l’objet d’une stratégie réalisée récemment dans le cadre du Programme d’Appui au Secteur des Transports (PAST), qui a retenu des objectifs et orientations stratégiques de développement dans deux domaines:

* Le développement du réseau routier qui incombe au secteur des travaux publics ; et,
* La réforme et la modernisation de l’Administration du sous-secteur routier ;

Ces domaines ont été déclinés en un ensemble d’actions et activités, dont plusieurs ont été mis en place dans le cadre du PAST. Ils sont présentés ici de façon succincte et feront l’objet d’un plan stratégique.

**Cependant les actions suivantes seront menées :**

* **Le Renforcement des capacités** de l’Agence Guinéenne de Sécurité Routière (AGUISER).
* **L’Appui à la** Faitière des Transporteurs Routiers de Guinée (FTRG)
* **La révision et l’adoption des textes qui régissent les transports routiers dont le Code de la route.**

A ce point, il convient de mettre un accent particulier au Plan de déplacements urbains (PDU) de Conakry.

En effet, le Plan National des Transports appuie la mise en oeuvre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui a pour objectif d’organiser la mobilité Urbaine à Conakry par la mise en oeuvre d’un outil stratégique et opérationnel de planification et d’aide à la décision.

Pour l’opérationnalisation du PDU, la stratégie sera la mise en place des textes organiques de l’Autorité organisatrice des transports urbains de Conakry (AOTUC) et des mécanismes de financement du PDU.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

**En Second lieu, je vous parlerais du Sous-secteur Ferroviaire** dont l’objectif principal est la règlementation et la modernisation des infrastructures du secteur à travers :

* L’adoption de la loi ferroviaire et du cadre institutionnel ;
* Le renforcement des capacités de la Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée.
* La Modernisation et la consolidation de la déserte ferroviaire Conakry Express.
* La reconstruction de la ligne ferroviaire Kaloum – Kouria.
* La modernisation des installations du train.
* La mise en service d’un second train de transport urbain « Dubreka Express » sur la ligne Friguia avec l’accord de RUSAL.
* Le lancement des études de faisabilité pour la relance de la ligne Conakry – Kankan.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

En troisième lieu, il faut mentionner le **Sous-secteur des transports maritimes et fluviaux** dont la vision essentielle est le renforcement des dispositions légales et règlementaires et la modernisation des infrastructures et services. La matérialisation de cette vision nécessite entre autres :

* La poursuite des réformes institutionnelles et réglementaires pour gérer efficacement les transports maritimes et fluviaux.
* L’Appui et le renforcement des capacités du PAC pour assurer efficacement ses missions de contrôle des concessions et de planification ;
* Le renforcement des capacités de l’Autorité de Régulation du Transport Fluviomaritime (ARTFM) ;
* La Création de plateformes logistiques et ports secs ;
* La mutualisation des infrastructures minières (portuaires et ferroviaires) et commerciales;
* La Modernisation et la pérennisation des infrastructures, installations et équipements portuaires.
* La prise en compte de la dimension environnementale dans la gestion des infrastructures portuaires ;
* Le renforcement des mesures de sureté et de sécurité dans la navigation maritime et fluviale;
* Le développement du transport urbain par voie maritime ;
* L’implication effective du Ministère des transports à travers la Direction Nationale de la Marine Marchande, dans l’exploitation commerciale des ports miniers ;
* La promotion du cabotage national et sous régional.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

Pour Continuer avec les stratégies par Sous-secteur**, je vais aborder le Sous-secteur du transport aérien.**

A ce niveau, la vision de mon département est de doter la Guinée d’aéroports modernes répondant aux standards internationaux de sureté et de sécurité à travers notamment :

* La modération et l’extension de L’Aéroport International **AST**, y compris, la construction d’une nouvelle tour de contrôle et des équipements de navigation aérienne;
* La matérialisation de la vision du Chef de l’Etat, de doter la Guinée d’une compagnie aérienne Nationale et de réhabilité les aérodromes régionaux ;
* La promotion de l’industrie locale de transports aériens et l’appui aux opérateurs tels que les aéroports domestiques et les transporteurs aériens locaux ;
* La Réforme du cadre institutionnel de gestion des aérodromes de l’intérieur ;
* Le Renouvellement des équipements d’aide à la navigation et à la Sécurité et sureté aériennes au niveau de l’ensemble des aéroports ;
* La mise en oeuvre des recommandations issues des audits de l’OACI, portant sur le respect des normes et pratiques ;
* Le suivi et la concrétisation des recommandations non réalisées et formulées dans le Plan National de Transport de 2022;

S’agissant de la Météorologie qui est transversale, il s’agira de mettre en place les mécanismes de modernisation et de renforcement des capacités opérationnelles sur toute l’étendue du territoire national. Ceci passera par :

* L’élaboration et l’application des textes règlementaires ;
* La construction et l’équipement des stations régionales de la Météorologie ;
* La mise en place d’un centre de veille météorologique nationale pour le fonctionnement du système d’alerte précoce ;
* L’élaboration, l’adoption et la vulgarisation du code de la météorologie ;
* La modernisation du système météorologique par l’acquisition et l’installation des équipements météorologiques dans les ports et aéroports pour l’assistance à la navigation maritime et aérienne ;

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

Je ne saurais terminer ce discours de politique sectorielle des Transports sans parler des actions relatives au développement des pôles d’échanges multimodaux et des plateformes logistiques. Autour de 8 points, elles sont ainsi formulées :

* Le Développement d’un cadre institutionnel spécifique à la logistique ;
* Le Développement des infrastructures logistiques (pôles d’échange et plateformes logistiques) ;
* L’appui à l’émergence d’opérateurs logistiques performants locaux ;
* Le développement et la Promotion de Corridors de transit ;
* La modernisation des plateformes logistiques;
* L’amélioration des services routiers de transit ;
* L’amélioration et l’effectivité des dispositions institutionnelles et réglementaires régissant le trafic de transit ;
* La participation à l’amélioration des procédures de transit.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

Pour terminer, permettez-moi, de consacrer ce point à l’amélioration de la gouvernance du secteur des transports qui passera par :

* Le recentrage, la promotion de l’efficacité et des performances des directions centrales ;
* La promotion d’une approche-qualité ;
* Le renforcement de la participation du secteur privé ;
* L’amélioration des capacités des organismes sous tutelle du Ministère des transports.

Pour l’atteinte de ces objectifs, les actions suivantes seront entreprises :

* L’amélioration de la qualité des services rendus par le Ministère des Transports ;
* Le renforcement des capacités de l’Administration centrale ;
* La mise en place des contrats de performance et la promotion de la culture de performance;
* La création d’un Centre de documentation des transports ;
* La mise en place des mécanismes de financement du Transport.

Je voudrais avant de finir, remercier tous les cadres et personnel du Ministère des Transports pour leur accueil, leur engagement et leur disponibilité à m’accompagner.

Je voudrai à cet effet les inviter à continuer cet élan de dynamisme, pour la mise en place très prochainement, du plan stratégique formel 2023-2025 et du plan d’action opérationnel (PAO) 2023.

**Monsieur le Président,**

**Honorables Conseillers Nationaux,**

Je plaide votre auguste assemblé, à soutenir cette politique sectorielle des transports pour une amélioration de la qualité des infrastructures et des services de transports dans notre Pays pour le bienêtre de nos concitoyens.

La réalisation de cette politique nécessitera :

* La mise à disposition d’un budget conséquent en LOI DE FINANCES, pour le compte du département des transports, qui puisse répondre aux nombreuses attentes des populations ;
* L’accélération de l’adoption et de la promulgation des textes de lois régissant le secteur des transports ;

Je tiens à rappeler du haut de cette tribune que le Ministère des transports avait au titre de l’exercice 2023, en projet de Loi de Finances Initiale (LFI), un Budget dilué dans celui du département des Infrastructures et des travaux Publics. Les travaux sont en cours avec le Ministère du Budget pour régulariser cette situation.

Je remercie, tout ceux qui ont honorer de leur présence cette plénière et ont usé de patience pour suivre cette déclaration.

Merci de votre très aimable attention !

Que Dieu bénisse la Guinée !

Je vous remercie.