

# Winning Consortium Simandou Railway SAU

---

<b>POUVOIR</b>
----------------

Je soussigné, M. Wu Jun, agissant en qualité de Directeur Général de la société **WINNING CONSORTIUM SIMANDOU RAILWAY SAU**, société à anonyme unipersonnelle, ayant son siège social à l'immeuble Wazni, Tombo 1, Commune de Kaloum, République de Guinée et immatriculée au registre de commerce et de crédit mobilier de Conakry sous le numéro GN.TCC.2020. B.01655,

Donne procuration,

A Monsieur. Fadi Youssef Wazne, de nationalité Guinéenne, né le 21 Septembre 1966, titulaire du passeport N° 000379283.

En conséquence, donne pouvoir pour signer pour mon compte, la convention relatives aux infrastructures ferroviaires pour l'évacuation du minerai de fer des blocs 1 & 2 de Simandou entre la République de Guinée, la Société Winning Consortium Simandou Railway SAU et la Société Winning Consortium Simandou SAU et faire tout ce qui est raisonnablement nécessaire pour permettre la signature de ladite Convention.

La présente procuration prend fin à la date de signature de la convention susvisée, sauf révocation expresse anticipée.

Fait à Conakry le 11 Novembre 2020

M. Wu Jun  
Directeur Général





**CONVENTION RELATIVE AUX INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES**

- pour -

**L'EVACUATION DU MINERAL DE FER DES BLOCS I ET II DU SIMANDOU**

- entre -

**(1) LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**

- et -

**(2) WINNING CONSORTIUM SIMANDOU RAILWAY SA**

- et -

**(3) WINNING CONSORTIUM SIMANDOU SAU**

A handwritten signature in blue ink is located below the text '(3) WINNING CONSORTIUM SIMANDOU SAU'. The signature appears to be 'M. H. H.' or similar, written in a cursive style.

Date :

12 NOV. 2020

2020

## Table des matières

Table des matières		
1	Dispositions générales	1
3	Durée	4
4	Mise en œuvre du Projet Ferroviaire	18
5	Construction des Infrastructures Ferroviaires et Acquisition des Matériels Roulants	19
6	Tests d'Achèvement et de réception des Infrastructures	23
7	Extension des Infrastructures	24
8	Maintenance et renouvellement des Infrastructures	26
9	Terrains du Projet et Droits Fonciers	27
10	Autorisations et obligations de l'Etat	29
11	Droits et obligations de la Société Ferroviaire	31
12	Exploitation des Infrastructures Ferroviaires.	32
13	Stipulations concernant le Régime d'accès des tiers	37
14	Droits et Obligation du Client Fondamental	39
15	Assurance	39
16	Routes	40
17	Régime d'autorisation de sécurité ferroviaire	41
18	Obligation de non-ingérence de l'État	42
19	Recrutement des employés	42
20	Administrateur de l'État - participations de la Société Ferroviaire et du Client Fondamental- Sûreté sur les Actions	42
21	Régime fiscal, douanier et comptable	43
22	Garanties	44
23	Garanties pour la protection de l'environnement et du patrimoine culturel	46
24	Dédommagement	50
25	Événement de Force Majeure	52
26	Résiliation anticipée	52
27	<b>DISPOSITIONS GENERALES SUR L'INDEMNISATION</b>	54
28	Notifications	56
29	Règlement des litiges	57
30	Comité Technique	58
31	Autorisation d'investissement et de transfert	59
32	Coopération	59
33	Cession des Infrastructures	59
34	Renonciation partielle	60
35	Confidentialité	60
36	Préséance	60
37	Langue de la Convention et système de mesure	61
38	Bonne Foi	61

39	Continuité	61
40	Cessions, successeurs et bénéficiaires	61
41	Intégralité de l'accord	62
42	Divisibilité	62
43	Avenants	62
Annexe 1.	Régime fiscal et douanier de la Convention Ferroviaire	62
Annexe 2.	Décret PIN	63
	<i>Handwritten signatures</i>	74

**DATE ET INFORMATIONS SUR LES PARTIES :**

LA PRÉSENTE CONVENTION est conclue le \_\_\_\_\_ entre :

- (1) **LA REPUBLIQUE DE GUINEE** dûment représentée aux fins du présent accord par Monsieur Abdoulaye MAGASSOUBA agissant en qualité de Ministre des Mines et de la Géologie de la République de Guinée, Monsieur Ismaël DIOUBATE agissant en qualité de Ministre du Budget de la République de Guinée et Monsieur Aboubacar SYLLA, agissant en qualité de Ministre d'Etat, Ministre des Transports de la République de Guinée, (l'« **État** »); et
- (2) **WINNING CONSORTIUM SIMANDOU RAILWAY SAU RCCM/GN.TCC.2020.B.01655** constituée en vertu des lois de la République de Guinée, dont le siège social est sis l'immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum, République de Guinée et représentée par M. Jun WU, Directeur Général (la « **Société Ferroviaire** »),
- (3) **WINNING CONSORTIUM SIMANDOU SAU RCCM/GN.TCC.2019.B.05570** constituée en vertu des lois de la République de Guinée, dont le siège social est sis Immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum, République de Guinée, et représentée par M. Fadi Youssef WAZNI, Directeur Général (le « **Client Fondamental** »),

ci-après désignées individuellement par une « **Partie** » ou collectivement par les « **Parties** ».

**IL A PRÉALABLEMENT ÉTÉ EXPOSÉ CE QUI SUIT :**

- L'État souhaite favoriser et promouvoir l'exploration, la prospection, l'extraction, la transformation et l'exportation des Ressources Minérales en République de Guinée.
- L'État souhaite créer des conditions stables et durables pour les investissements miniers et favoriser le développement durable de l'État et de ses communautés, par un processus dans lequel la production et l'utilisation de ressources naturelles non renouvelables s'inscrivent dans un cadre équitable.
- L'État a mis en œuvre une procédure d'appel d'offres transparente et concurrentielle pour l'attribution de la Concession Minière sur les gisements de minerai de fer de Simandou I et II.
- La Société Ferroviaire a déclaré disposer de toutes les capacités techniques et financières nécessaires à la conception, la réalisation et l'exploitation du Projet Ferroviaire. L'État a accordé la Concession Minière au Client Fondamental sur la base de cette déclaration aux fins de réaliser le Projet Minier conformément à la Convention de Base, en coopération avec la Société Ferroviaire pour la présente Convention Ferroviaire.
- La Société Ferroviaire et le Client Fondamental sont conscients de leurs responsabilités au titre du contenu local et des relations communautaires et s'engagent à adopter et respecter scrupuleusement les meilleurs standards internationaux en la matière.
- Dans le cadre de la réalisation du Projet Ferroviaire, la Société Ferroviaire s'est engagée à mettre en œuvre la conception, le financement, la réalisation et à assurer ou faire assurer l'exploitation d'un chemin de fer reliant la mine de minerai de fer des Blocs I et II à un port en eaux profondes à construire sur les côtes guinéennes pour l'évacuation du minerai de fer produit, et à mettre en œuvre d'autres mesures sociales et environnementales importantes afin :
  - de respecter et de préserver l'environnement, la culture locale et les Communautés Locales ; et
  - d'utiliser et de transférer un savoir-faire aux guinéens et aux entreprises locales concernés par le Projet Ferroviaire.

## IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT

### 1 Dispositions générales

#### 1.1 Définitions

Sauf mention expresse contraire, les termes commençant par une lettre majuscule qui figurent dans la présente Convention revêtent les significations suivantes :

« **Accord de Services Ferroviaires** » désigne l'accord conclu entre la Société Ferroviaire et le Client Fondamental pour la fourniture de Services Ferroviaires au Client Fondamental. L'Accord de Services Ferroviaires détermine notamment les conditions d'exercice du droit de priorité du Client Fondamental, les Services Ferroviaires qui lui sont fournis et les règles de détermination du tarif des Services Ferroviaires et de son évolution en concertation avec les services compétents de l'Etat.

« **Acquisition** » désigne l'achat du Matériel Roulant.

« **Actes Uniformes OHADA** » désignent les lois établies dans le cadre du Traité OHADA régissant le droit des affaires des pays qui ont ratifié le Traité OHADA.

« **Actif** » ou « **Actifs du Projet** » désigne tous les biens, droits, titres et intérêts présents et/ ou futurs, mobiliers ou immobiliers, tangibles ou intangibles, relatifs au Projet Ferroviaire, appartenant à la Société Ferroviaire, ou qui sont loués par ou pour le compte de la Société Ferroviaire, ainsi que les droits en vertu de toute convention, contrat de concession et / ou bail emphytéotique conclus par ou au nom de la Société Ferroviaire, y compris tous les bénéfices et revenus découlant du Projet Ferroviaire qui sont payés ou exigibles.

« **Action** » désigne une participation dans le capital social de la Société Ferroviaire donnant droit à la qualité d'actionnaire et à une quote-part des bénéfices distribués.

« **Actionnaire** » désigne chaque personne ou entité qui détient une ou des Action(s).

« **Activités de Financement** » désigne la collecte de fonds auprès des Parties au Financement par la Société Ferroviaire et/ou ses Affiliés conformément aux termes des Documents de Financement.

« **Activités Ferroviaires** » désigne les activités relatives à la planification, la conception, le financement, la construction et l'acquisition, la propriété, la mise en service (y compris la phase d'essai), la mise en exploitation, la modification, l'expansion, la maintenance, la réparation et l'exploitation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires, y compris l'acquisition et/ou l'occupation des Terrains du Projet.

« **Activités Locales et Facilitatrices** » a le sens qui lui est donnée dans l'Article 4.4.

« **Affilié(s)** » ou « **Société affiliée** » désigne, relativement à toute entité :

(a) qui, directement ou indirectement Contrôle une société et notamment la Société Ferroviaire et le Client Fondamental, est sous le Contrôle commun avec une société, et notamment la Société Ferroviaire et le Client Fondamental, et est Contrôlée par une société, et notamment la Société Ferroviaire et le Client Fondamental ; ou

(b) Tout ayant droit ou cessionnaire d'une telle entité.

« **Annexe** » désigne une annexe à la présente Convention Ferroviaire.

« **Annexe Fiscale** » désigne le document ci-joint en Annexe, qui précise les conditions d'application de tous les principes et de toutes les règles fiscales et douanières découlant de la présente Convention et de certaines stipulations du Droit en Vigueur. L'Annexe Fiscale fait partie intégrante de la présente Convention en tant que mesure d'exécution et doit toujours être lue en relation avec les stipulations fiscales et douanières de la présente Convention.

« **Article** » désigne un article de la présente Convention Ferroviaire.

« **Assemblée Nationale** » désigne l'Assemblée Nationale de la République de Guinée, qui constitue l'organe législatif de l'Etat.

« **Autorisations** » désigne les autorisations, consentements, approbations, certificats, résolutions, licences, permis, exemptions, dépôts, immatriculations, visas et tout autre acte administratif nécessaire pour la réalisation du Projet Ferroviaire conformément au Droit en Vigueur.

« **Autorité** » ou « **Autorité de l'État** » désigne l'État, comprenant en particulier tout département ministériel, administration territoriale, agence ou personne, agissant pour le compte de l'État, exerçant un quelconque pouvoir législatif, exécutif, administratif, judiciaire ou légal ou ayant pour mandat d'exercer ce pouvoir.

« **Avant-Projet Détaillé** » ou « **APD** » désigne les documents élaborés par la Société Ferroviaire à partir de l'APS et devant respecter les Standards du Projet et approuvés par l'Etat assisté de l'Ingénieur Conseil avant l'exécution des travaux de Construction.

« **Avant-Projet Sommaire** » ou « **APS** » désigne les documents et études élaborés par la Société Ferroviaire préalablement à l'APD, relatifs aux principales caractéristiques des Infrastructures Ferroviaires, prenant en compte les Standards du Projet et devant être approuvés par l'Etat assisté de l'Ingénieur Conseil avant la réalisation de l'APD.

« **Avis de Contestation** » désigne une notification écrite remise par une Partie à l'autre Partie pour l'informer de la survenance d'un Différend.

« **Bonnes Pratiques en matière ferroviaire** » désigne l'exercice de ce degré de compétence, de diligence, de prudence et de prévoyance auquel on peut raisonnablement s'attendre d'un propriétaire ou d'un opérateur ferroviaire compétent, expérimenté et capable, qui effectue des tâches analogues à celles de la présente Convention dans des circonstances identiques ou similaires; d'une manière compatible avec les exigences techniques et d'exploitation conformément aux pratiques, normes, procédures et standards internationaux généralement reconnus pour les chemins de fer au plan international et notamment par l'UIC ainsi que les normes et standards technologiques applicables en République Populaire de Chine sans pouvoir être inférieurs aux normes et standards requis par le Droit en Vigueur.

« **Budget** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 12.3(b)(i).

« **Câble à Fibres Optiques** » désigne le câble à fibres optiques de base qui doit être construit et détenu par la Société Ferroviaire et qui relie l'Infrastructure Minière au port d'évacuation. Au terme de la présente Convention, le Câble à Fibres Optiques suit le régime applicable aux Infrastructures et Matériels Ferroviaires.

« **Cadre du PARC** » désigne le cadre du Plan d'Action de Relogement et de Compensation applicable au Projet Ferroviaire élaboré par la Société Ferroviaire et l'État en conformité avec le Droit en Vigueur et les Standards du Projet, avec ses modifications successives.

« **Cahier des Charges** » désigne collectivement le Cahier des Charges de la Construction, le Cahier des Charges de l'Acquisition du Matériel Roulant et le Cahier des Charges de la Maintenance.

« **Cahier des Charges de Conception** » désigne le document établi par la Société Ferroviaire préalablement à la réalisation de l'APS, qui doit être approuvé par l'Etat et/ou l'Ingénieur Conseil, et qui porte sur la conception du Projet Ferroviaire. Le Cahier des Charges de Conception sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention à compter de son approbation par l'Etat.

« **Cahier des Charges de la Construction** » désigne le document établi par la Société Ferroviaire concomitamment à la réalisation de l'APD, qui doit être approuvée par l'Etat et/ou l'Ingénieur Conseil, et qui porte sur :

- (i) les travaux du Programme d'Investissements et,
- (ii) les standards, normes et méthodes applicables pour la réalisation d'Infrastructures destinées au transport et à l'exportation de marchandises et de passagers.

Le Cahier des Charges de la Construction doit respecter les Standards du Projet et les Bonnes Pratiques en matière ferroviaire. Le Cahier des Charges de la Construction sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention Ferroviaire.

« **Cahier des Charges de l'Acquisition du Matériel Roulant** » désigne le document établi par la Société Ferroviaire préalablement à la réalisation de l'APD, qui doit être approuvée par l'Etat et/ou l'Ingénieur Conseil, et qui porte sur les spécifications techniques du Matériel Roulant qui doit respecter les Standards du Projet et les Bonnes Pratiques en matière ferroviaire et être compatible avec les Infrastructures Ferroviaires. Le Cahier des Charges de l'Acquisition du Matériel Roulant sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention à compter de son approbation par l'Etat.

« **Cahier des Charges de la Maintenance** » désigne le document établi conjointement par la Société Ferroviaire, et le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, concomitamment à l'achèvement de la Construction de l'Infrastructure Ferroviaire, qui doit être approuvé par l'Etat et/ou l'Ingénieur Conseil qui porte sur :

- (i) les Travaux de Maintenance et de Renouvellement des Infrastructures et Matériels Ferroviaires et,
- (ii) les standards, normes et méthodes applicables pour la maintenance et le renouvellement d'infrastructures et de matériels ferroviaires destinés au transport de marchandises et de passagers.

Le Cahier des Charges de la Maintenance doit respecter les Standards du Projet et les Bonnes Pratiques en matière ferroviaire. Le Cahier des Charges de la Maintenance sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention à compter de son approbation par l'Etat.

« **Capacité Disponible** » désigne la part de la Capacité des Infrastructures Ferroviaires qui excède la Capacité Réservée.

« **Capacité des Infrastructures Ferroviaires** » désigne la capacité de transport initiale des Infrastructures et Matériels Ferroviaires telle que visée dans l'Etude de Faisabilité Ferroviaire et toute Capacité Supplémentaire.

« **Capacité Maximum des Infrastructures Ferroviaires** » désigne toute situation dans laquelle la Capacité des Infrastructures Ferroviaires est utilisée à son maximum, ce qui empêche tout accès de Client Tiers.

« **Capacité Réservée** » désigne la part de la Capacité des Infrastructures qui est réservée au Client Fondamental.

« **Capacité Supplémentaire** » désigne toute augmentation de la Capacité des Infrastructures résultat d'une Extension.

« **Cause Légitime** » désigne, dans le cadre du Projet Ferroviaire, tout événement, qui n'est pas attribuable à la Société Ferroviaire ou Client Fondamental, ou leurs Affiliés ou sous-traitants directs et indirects respectifs et qui est hors de leur contrôle, y compris la Force Majeure et le fait de prince, ayant l'effet d'empêcher ou retarder la Société Ferroviaire dans l'accomplissement de ses obligations contractuelles en conformité avec les échéances prévues par la présente Convention, pourvu que (i) la Société Ferroviaire ait notifié une description de l'événement à l'Etat dans un délai de 15 jours de sa connaissance de la survenance de l'événement comprenant une estimation du retard provoqué par l'événement et les mesures d'atténuation entreprises ou à entreprendre par la Société Ferroviaire pour minimiser l'impact de l'événement sur les échéances prévues par la présente Convention et (ii) l'événement n'ait pas été résolu, rectifié ou éliminé dans un délai de 30 jours à partir de la Notification visée au point (i) ci-dessus.

« **Chronogramme du Projet** » désigne les périodes définies dans l'Etude de Faisabilité comprenant :

- (i) le démarrage et la fin des travaux de Construction et d'acquisition du Matériel Roulant et,
- (ii) le démarrage de la mise en service technique (vérifications techniques et essais) puis de la mise en exploitation commerciale des Infrastructures et Matériels Ferroviaires, et toute autre date convenue par écrit entre les Parties.

Le Chronogramme du Projet sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention à compter de son approbation par l'Etat.

« **Client Tiers** » désigne tout utilisateur des Infrastructures Ferroviaires, autre que le Client Fondamental, signataire avec la Société Ferroviaire ou, le cas échéant, l'Exploitant d'un Contrat de Services Ferroviaires.

« **Code de l'Environnement** » désigne le code de l'environnement établi par la Loi L/2019/0034/AN en date du 04 juillet 2019 et toutes modifications ultérieures.

« **Code Général des Impôts** » désigne la Loi L/2004/001/AN et toutes modifications ultérieures.

« **Code Minier** » désigne le Code Minier de la République de Guinée, tel qu'établi par la Loi L/2011/006/CNT du 9 septembre 2011 modifiée par la Loi L/2013/053/CNT du 8 avril 2013.

« **Comité Technique** » désigne le comité composé de représentants de l'Etat, de la Société Ferroviaire et du Client Fondamental chargé de donner un avis et des recommandations sur les questions techniques liées à la construction, l'acquisition, l'exploitation des Infrastructures, la pertinence des extensions, les manuels des opérations et le modèle type de contrat de mutualisation des Infrastructures.

« **Communauté Locale** » désigne les communautés résidant à l'intérieur ou à proximité des Terrains du Projet.

« **Concession Minière** » désigne le titre minier octroyé au Client Fondamental.

« **Contrat d'Opération Multi-utilisateurs** » désigne le contrat type établi par la Société Ferroviaire sur la base du Régime d'accès des tiers, approuvé par l'Etat, et relatif :

- (i) aux conditions d'accès aux Infrastructures et,
- (ii) aux conditions de réalisation et de partage des coûts de construction et de maintenance en cas d'Extension.

« **Contrat de Services Ferroviaires** » désigne le contrat de prestations de Services Ferroviaires conclu entre la Société Ferroviaire, le cas échéant l'Exploitant, et tout Client Tiers, concernant la fourniture de Services Ferroviaires aux Clients Tiers pour leurs besoins de transport de marchandises et/ou de passagers. Le Contrat de Services Ferroviaires détermine, notamment les Services Ferroviaires fournis et les tarifs associés.

« **Contrôle** » désigne le fait pour un individu ou une personne morale :

(a) de détenir directement ou indirectement des actions du capital social lui conférant la majorité des droits de votes dans les assemblées d'actionnaires de toute société, et notamment la Société Ferroviaire ; ou

(b) de détenir la majorité des droits de vote de toute société, et notamment la Société Ferroviaire, en conformité avec un accord signé avec d'autres associés ou Actionnaires ; ou

(c) de disposer du pouvoir de désigner la majorité des membres de son organe de gestion ou de disposer autrement par quelque moyen que ce soit de tout pouvoir de diriger les actions de toute société, et notamment de la Société Ferroviaire ; ou

(d) de contrôler l'administration, la direction et les politiques de toute société, et notamment la Société Ferroviaire, aux termes d'un contrat ou de toute autre manière.

« **Convention CIRDI** » a le sens qui lui est donné à l'Article 29.2(b).

« **Convention de Base** » désigne la convention (y compris ses annexes) conclue entre l'Etat et le Client Fondamental, définissant notamment les conditions d'exploration, d'exploitation et d'exportation du minerai de fer contenu dans les gisements des Blocs I et II de Simandou.

« **Convention Ferroviaire** » ou « **Convention** » désigne la présente convention et ses annexes, et tout amendement qui pourrait avoir été apporté à ces dernières.

« **Convention Portuaire** » désigne la convention (y compris ses annexes) entrant en vigueur concomitamment à la Convention de Base et la Convention Ferroviaire concernant le financement, la construction et l'exploitation des infrastructures portuaires relatives au projet portuaire.

« **Construction** » désigne tous les travaux requis pour la construction des Infrastructures Ferroviaires et leurs Extensions par la Société Ferroviaire.

« **Corridor** » désigne le corridor ou tout autre lieu identifié par la Société Ferroviaire pour la construction du chemin de fer, approuvé par l'Etat et intégré dans le Décret PIN. Une fois identifié et approuvé, le Corridor sera annexé à la Convention et en fera partie.

intégrante.

« **Corridor Initial** » désigne le tracé et le périmètre proposé pour la construction du chemin de fer et dont les coordonnées géographiques seront définies sur la carte annexée au Décret PIN publié au Journal Officiel de la République de Guinée.

« **Dates d'échéance** » désigne :

- (a) Date d'échéance de réalisation de l'Etude de Faisabilité ;
- (b) Date d'échéance de démarrage de la Construction ;
- (c) Date d'échéance d'achèvement de la Construction ;
- (d) Date d'échéance de démarrage du Projet ;

et « **Date d'échéance** » désigne l'une d'entre elles selon le contexte.

« **Date d'échéance d'achèvement de la Construction** » désigne la date d'achèvement de la Construction prévue au Chronogramme du Projet.

« **Date d'échéance de réalisation de l'Etude de Faisabilité** » désigne la date tombant trente-six (36) mois après la date d'Entrée en Vigueur de la présente Convention. Cette Date d'échéance étant automatiquement prorogée en cas de Cause Légitime.

« **Date d'échéance de démarrage de la Construction** » désigne la date de démarrage des travaux de Construction prévue au Chronogramme du Projet.

« **Date d'échéance de démarrage du Projet** » désigne la date de démarrage du Projet Ferroviaire prévue au Chronogramme du Projet.

« **Date d'Entrée en Vigueur** » désigne la date à laquelle la présente Convention Ferroviaire entre en vigueur lorsque tous les éléments spécifiés à l'article 3 seront survenus.

« **Décret PIN** » désigne le Décret N° D/2020/194/PRG/SGG déclarant le Projet Ferroviaire comme étant un projet d'intérêt national, y compris ses pièces jointes (coordonnées et carte) conformément au Droit en Vigueur.

« **Différend** » désigne toute réclamation, tout litige ou tout différend d'une quelconque nature survenant entre les Parties, découlant de la présente Convention Ferroviaire.

« **Documents Contractuels** » désigne tous les contrats, conventions, protocoles ou accords écrits en relation avec le Projet Ferroviaire et les Activités Ferroviaires.

« **Documents de Financement** » désigne chaque accord conclu aux fins du financement ou du refinancement de la dette ou des capitaux propres, ou de financement de projet des Infrastructures Ferroviaires prévus par la présente Convention, la Convention de Base ou la Convention Portuaire y compris sans s'y limiter, l'accord sur les conditions, les accords de prêt (y compris ce qui concerne les prêts aux actionnaires), cautions, garanties d'achèvement et accords en matière de garantie, accords de subordination, accords et politiques de couverture des risques politiques, accords de couverture du risque de taux d'intérêt ou de devises et tout autre accord entre créanciers et accord direct entre les Parties au Financement et la Société Ferroviaire ou ses Affiliés.

« **Dollar américain** » désigne la monnaie ayant cours légal aux États-Unis d'Amérique.

« **Droits Fonciers** » désigne les droits réels (y compris les droits d'accès et d'occupation ainsi que les droits de superficie) nécessaires pour garantir et assurer la jouissance et l'occupation pacifiques et continues des Terrains du Projet pour les Activités Ferroviaires

sous réserve des exceptions prévues par la présente Convention.

« **Droit en Vigueur** » désigne l'ensemble des lois, codes, décrets, ordonnances, décisions, arrêtés, règlements et directives de la République de Guinée, y compris sans s'y limiter le Code Maritime, le Code Foncier et Domanial, le Code d'Urbanisme et de l'Habitat, le Code Minier, le Code des Investissements, le Code Général des Impôts, le Code de l'Environnement, la Loi PPP, le droit OHADA, les traités, conventions et accords internationaux auxquels la République de Guinée est partie, existant à la date de la signature de la présente Convention et tels qu'amendés de temps à autres.

« **Durée** » a le sens qui lui est attribué dans l'Article 3.1.

« **Effet Défavorable Significatif** » désigne un effet défavorable significatif et durable sur les activités, les actifs ou la situation financière de la Partie non défaillante.

« **Étude de Faisabilité Ferroviaire** » revêt la signification qui lui est attribuée dans l'Article 4.2(b).

« **Étude de Faisabilité Minière** » revêt la signification qui lui est attribuée dans la Convention de Base.

« **Étude de Faisabilité Portuaire** » revêt la signification qui lui est attribuée dans la Convention Portuaire.

« **Étude de Faisabilité d'Extension** » désigne une étude de faisabilité relative à une extension à l'initiative de la Société ou demandée par le Client Fondamental, l'Etat ou un Client Tiers.

« **Étude d'Impact Environnemental et Social** » désigne l'étude réalisée en conformité avec le Droit en Vigueur et les Standards du Projet qui analyse la situation actuelle de l'environnement dans et au voisinage du Corridor, prédit les impacts positifs et négatifs du Projet Ferroviaire, et aboutit au Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

« **Exploitant de l'Infrastructure Ferroviaire** » ou « **Exploitant** » désigne soit la Société Ferroviaire lorsqu'elle exploite et entretient les Infrastructures et les Matériels Ferroviaires, soit l'entité que la Société Ferroviaire désigne comme sous-traitant pour exploiter et entretenir les Infrastructures et les Matériels Ferroviaires.

« **Extension** » désigne toute acquisition, investissement, activité, destinés à l'accroissement de la Capacité des Infrastructures Ferroviaires et des Matériels Ferroviaires par construction de quais, accroissement des sillons et/ou du Matériel Roulant.

« **Force Majeure Prolongée** » désigne tout cas de force majeure qui continue, rendant une Partie incapable d'exécuter ses obligations pendant deux-cents soixante-dix (270) jours à compter de la Notification d'un Evènement de Force Majeure.

« **Guinée** » désigne la République de Guinée.

« **Indicateurs Clés de Performance** » ou « **ICP** » désigne les indicateurs quantifiables qui seront établis par le Comité Technique avant la Mise en service technique et seront utilisés par le Comité Technique pour évaluer les performances des Infrastructures et Matériels Ferroviaires et de la Société Ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant.

« Infrastructures et Matériels Ferroviaires » ou « Infrastructures Ferroviaires » ou « Infrastructures » désigne tout ou partie du chemin de fer et de l'infrastructure connexe devant être financées, conçues, construites, mises en service, détenues, modifiées et étendues par la Société Ferroviaire et en plus, toute l'infrastructure utilisée pour la fourniture des Services Ferroviaires. À ces fins, les Infrastructures et Matériels Ferroviaires comprennent toutes les installations administratives, électriques et de communication de transport, et les installations souterraines, routières et sociales et tous types de développements immobiliers et mobiliers, et comprendra les éléments suivants sans s'y limiter :

- (a) une voie de chemin de fer à écartement standard conçue pour le trafic lourd entre les blocs I et II de Simandou et le Port, conçue, construite et mise en service par la Société Ferroviaire, y compris :
  - i. toutes les voies ferrées, y compris les boucles tournantes, les boucles de retournement à la mine et au Port et les voies d'évitement ;
  - ii. les structures de voie associées, les structures au-dessus et au-dessous des voies, les rails, le ballast, les traverses, les attaches, les aiguillages, les tunnels, les ouvrages d'art, les ponceaux et les ouvrages de drainage et d'assainissement (y compris les supports pour l'équipement ou les articles associés à l'utilisation des voies ferrées) et les installations, machines et équipements connexes ;
- (b) le Matériel Roulant;
- (c) les installations et l'équipement d'entretien du Matériel Roulant ;
- (d) les systèmes de communication, y compris les liaisons par fibre optique dans le Corridor ;
- (e) les systèmes de contrôle et de signalisation des trains (y compris les installations de contrôle des trains et les systèmes et logiciels de mouvement et d'ordonnancement) ;
- (f) les terminaux, les cours, les dépôts, les ponts de pesage ;
- (g) les installations d'entretien et l'équipement pour les Infrastructures et Matériels Ferroviaires ;
- (h) les systèmes de distribution de carburant et les installations de stockage et de distribution de carburant utilisés pour fournir du carburant aux Infrastructures et Matériels Ferroviaires ;
- (i) les systèmes de distribution et des entrepôts et d'autres installations de stockage et de distribution ;
- (j) les véhicules légers et autobus utilisés dans le cadre des Services Ferroviaires;
- (k) les bureaux administratifs, l'hébergement des employés, les installations de mess, les installations médicales et les infrastructures connexes utilisées dans le cadre des Activités Ferroviaires;
- (l) les installations requises le long de la voie ferrée pour le traitement des eaux usées, l'approvisionnement en eau potable, la gestion et l'élimination des déchets ;
- (m) les routes d'accès ferroviaire exclusives à la Société Ferroviaire ;
- (n) les installations et équipements de chargement et de déchargement des trains (y compris les camions à benne), les convoyeurs, les gerbeurs, les récupérateurs ;
- (o) les routes situées à l'intérieur et autour du périmètre de la Concession Minière et du périmètre des terminaux portuaires ;
- (p) les installations de production d'énergie (y compris les installations hydrauliques) et les lignes de transmission et de distribution utilisées dans le cadre des Activités Ferroviaires ;
- (q) les véhicules légers et bus utilisés principalement dans le cadre des Activités Ferroviaires ;
- (r) les autres immeubles, installations et équipements requis pour la mise en œuvre et l'opération de maintenance, ou utilisé au départ dans le cadre du Projet Ferroviaire; et
- (s) les installations immobilières utilisées exclusivement dans le cadre des activités du

Projet.

Infrastructures et Matériels Ferroviaires s'entendent des Infrastructures et Matériels Ferroviaires initialement construits et acquis en vertu de la présente Convention et de leurs Extensions.

« **IFRS** » désigne les International Financial Reporting Standards (normes internationales d'information financière).

« **Ingénieur Conseil** » désigne l'ingénieur spécialisé en infrastructures sélectionné par l'État. Il est chargé, pour le compte de l'Etat, de fournir un avis technique sur l'Etude de Faisabilité, l'APS, l'APD, les Cahiers de Charges, le Programme de Maintenance et de suivre les différentes phases de la Construction et des Extensions. Les Termes de Référence de l'Ingénieur Conseil sont établis par l'Etat et sont communiqués pour avis à la Société Ferroviaire. Le coût lié à la prestation de l'Ingénieur Conseil préalablement convenu avec la Société Ferroviaire devra être supporté par la Société Ferroviaire et fait partie intégrante des coûts du projet et à ce titre déduit conformément aux dispositions du Code Général des Impôts.

« **Journal Officiel** » désigne le Journal Officiel de la République de Guinée publié par le Gouvernement pour annoncer la publication des lois, règlements, décrets, nominations et autres développements législatifs et politiques.

« **Loi PPP** » désigne la Loi N°0032/2017/AN du 4 juillet 2017 portant Partenariats Public-Privé, promulguée par le décret N°D/2017/278/PRG/SGG du 24 octobre 2017.

« **Matériel Roulant** » désigne tout matériel mobile, notamment roulant, utilisant une voie de chemin de fer et les voies terrestres situées de part et d'autre de la ligne de chemin de fer, en ce compris les locomotives, les wagons de marchandises, les wagons passagers, les camions citernes, les wagons d'approvisionnement et le matériel roulant d'entretien, d'intervention et de secours.

« **Mise en Exploitation** » désigne la mise en exploitation commerciale des Infrastructures Ferroviaires une fois que la Mise en Service Technique s'est déroulée avec succès et que l'ouvrage a été remis à l'Exploitant et à la société de maintenance, agrées et formés à l'usage des installations, au cours d'une phase de pré exploitation comprenant notamment des marches à blanc du Matériel Roulant.

« **Mise en Service Technique** » désigne la période de vérifications techniques et essais des Infrastructures Ferroviaires, telle que les essais dynamiques, débutant à la Date d'achèvement de la Construction ou concomitamment à la fin de la Construction et se terminant par la Mise en Exploitation.

« **Notification** » revêt la signification qui lui est attribuée à l'Article 28 de la présente Convention Ferroviaire.

« **Obligations de Transport de Passagers et de Marchandises** » désigne l'obligation de transporter une (1) fois ou plus par jour dans les deux sens des passagers estimés de quarante mille (40.000) passagers par an des gares construites desservant certaines villes principales conformément à l'Article 11.6, ainsi que les services de fret pour le transport de produits agricoles et autres produits industriels non-miniers de ces gares.

« **Partie** » désigne une partie à la présente Convention et « **Parties** » désigne toutes les parties à la présente Convention et tous les successeurs ou ayants droit autorisés.

- « **Parties au Financement** » désigne chaque partie à un Document de Financement, qui fournit des financements (y compris à titre de garantie et/ou d'assurance de financement) en relation avec les Infrastructures Ferroviaires et/ou tout agent, fiduciaire ou mandataire agissant pour le compte de l'un d'eux.
- « **Périmètre de la Concession Minière** » a le sens qui lui est donné dans la Convention de Base.
- « **Personne Affectée par le Projet** » a le sens qui lui est donné dans le **Cadre du PARC**.
- « **Plan de Développement à Long Terme** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 12.3(b)(iii).
- « **Plan de Développement Communautaire** » désigne le Plan de Développement Communautaire qui doit respecter les Standards du Projet. Le Plan de Développement Communautaire sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention.
- « **Plan d'Exploitation de Maintenance** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 12.3(b)(ii).
- « **Plan de Gestion Environnementale et Sociale** » désigne le plan établi sur la base de l'Etude d'Impact Environnemental et Social en conformité avec le Droit en Vigueur et les Standards du Projet qui sera annexé à la Convention et qui doit respecter les Standards du Projet. Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention.
- « **Plan d'intervention d'Urgence** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 12.3(c).
- « **Port** » a le sens qui lui est attribué dans la Convention Portuaire.
- « **Principales Parties au Financement** » désigne les Parties au Financement, autres que les Parties au Financement qui accordent des prêts d'actionnaires, pour financer les Infrastructures de Projet.
- « **Procédure de Retour** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 3.3.
- « **Produit Minier** » a le sens qui lui est donné dans la Convention de Base.
- « **Programme de Maintenance** » désigne le programme, annuel ou pluriannuel, des investissements de maintenance et de renouvellement des Infrastructures Ferroviaires et des Matériels Ferroviaires établi par la Société Ferroviaire, et le cas échéant, l'Exploitant, communiqué à l'Etat pour avis avant sa mise en œuvre et à chaque actualisation, dont les principes directeurs sont décrits dans le Cahier des Charges de la Maintenance. L'exécution du Programme de Maintenance est régulièrement communiquée à l'Etat par la Société Ferroviaire, et le cas échéant l'Exploitant.
- « **Programme d'Investissements** » désigne le programme des investissements de la Société Ferroviaire au titre de la Construction et l'acquisition des Infrastructures Ferroviaires et des Matériels Ferroviaires, établi par la Société Ferroviaire concomitamment à l'Etude de Faisabilité Ferroviaire. Le Programme d'Investissements comprend un calendrier de réalisation du Programme d'Investissements selon les différentes phases de la Construction et la Durée de la présente Convention.
- « **Projet Ferroviaire** » désigne la conception, le développement, le financement, la construction, la propriété, l'exploitation, l'entretien, la modification ou l'Extension des

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

Infrastructures et Matériels Ferroviaires et toute autre activité connexe nécessaire à la réalisation des Activités Ferroviaires (y compris toute expropriation des Terrains du Projet requise à ces fins).

« **Régime d'accès des tiers** » désigne les règles et conditions de la mutualisation des infrastructures de transport auxiliaires aux mines suivant lesquelles un Client Tiers peut avoir accès aux Infrastructures et Matériels Ferroviaires, aux Services Ferroviaires sous réserve d'un droit de priorité du Client Fondamental. Les principes généraux du Régime d'accès des tiers feront l'objet d'une annexe qui fera partie intégrante de la présente Convention.

« **Régime d'autorisation de sécurité ferroviaire** » a le sens qui lui est donné à l'Article 17.

« **Régime fiscal et douanier** » désigne le régime fiscal et douanier établi conformément aux stipulations de l'Annexe fiscale.

« **Routes d'accès aux voies ferrées** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 16.1(a).

« **Service(s) Ferroviaire(s)** » désigne les services fournis en utilisant les Infrastructures Ferroviaires, notamment :

- (a) le transport des marchandises et produits, en ce compris les Produits Miniers, et accessoirement de passagers, entre un point de chargement ou d'embarquement et un point de déchargement ou de débarquement et en ce qui concerne les Produits Miniers entre les sites des mines des Blocs I et II du Simandou et le Port d'évacuation et tout autre lieu suite à une Extension ;
- (b) la mise à disposition, l'entretien, la réparation et le renouvellement des Infrastructures et Matériels Ferroviaires pour fournir les services de transport mentionnés ci-dessus ;
- (c) les Obligations de Transport de Passagers et de Marchandises; et
- (d) les services auxiliaires liés aux services susmentionnés.

« **Standards du Projet** » désigne les meilleures pratiques internationales en matière de gouvernance d'entreprise, d'éthique dans le domaine des affaires, de durabilité et de transparence, toutes les normes internationales et le Droit en Vigueur en lien avec ces sujets ainsi que les normes listées ci-dessous.

- (a) les « Principes de l'Equateur » ;
- (b) les « lignes directrices pour un partenariat contre la corruption » (*Partnering Against Corruption Principles for Countering Bribery*) du Forum économique mondial ;
- (c) les recommandations de l'Union Internationale des Chemins de Fer ;
- (d) les normes de l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) en matière ferroviaires ;
- (e) les normes et standards technologiques applicables en République Populaire de Chine sans pouvoir être inférieurs aux normes et standards internationaux.

« **Sous-Traitant(s) Exclusif(s)** » désigne toute personne engagée en tant que fournisseur de biens ou services à la Société Ferroviaire et le cas échéant, à l'Exploitant, à la Société Minière et/ou à la Société Portuaire ou à leurs Affiliés pour une partie du Projet Ferroviaire, et qui a conclu un contrat avec la Société Ferroviaire et le cas échéant avec l'Exploitant ou avec leurs Affiliés.

« **Sûreté** » désigne toute affectation, mise en gage, hypothèque ou affectation

conditionnelle d'Actions de la Société Ferroviaire, d'Actifs du Projet accordés par la Société Ferroviaire ou tout Actionnaire, à toutes Parties au Financement ou en vertu de tout Document de Financement et après accord préalable et écrit de l'Etat et dont la durée ne peut excéder la Durée.

« **Taux d'Intérêt Contractuel** » désigne le *London Interbank Offered Rate* ou *LIBOR* pour les dépôts à trois (3) mois en Dollars publiés par *Intercontinental Exchange Benchmark Administration Ltd* ou l'entité de remplacement responsable de l'administration du LIBOR à trois (3) mois le cas échéant, à 11h45 (GMT) plus deux (2) points.

« **Taxes** » désigne toute taxe, droit, prélèvement, redevance, frais et, plus généralement, tout impôt (y compris les droits de douane) ou taxe parafiscale payable à l'Etat ou à toute Autorité de l'Etat.

« **Terrains du Projet** », désigne selon le contexte, tous les sites, terrains, espaces ou emplacement de quelque nature que ce soit, qui sont nécessaires à l'exécution des Activités Ferroviaires (y compris toute partie du domaine public ou privé de l'Etat, ou incorporé au domaine public ou privé de toute autre entité juridique) et devant être obtenus conformément aux procédures définies dans le Cadre du PARC, étant spécifié que, bien que la plupart des Terrains du Projet soient, en principe, situés à l'intérieur du Corridor, certains Terrains du Projet, tels que ceux qui sont nécessaires à l'exécution des routes d'accès, à la production et au transport d'électricité pour les Activités Ferroviaires ou pour le relogement des Personnes Affectées par le Projet Ferroviaire, pourront être situés entièrement ou partiellement, hors des limites du Corridor, lorsque nécessaire. Les Terrains du Projet situés dans le Corridor sont exclusivement ou principalement dédiés au Projet Ferroviaire alors que les Terrains du Projet situés hors du Corridor ne le sont pas.

« **Tiers** » désigne une personne, société ou toute autre entité qui n'est ni une partie à la présente Convention Ferroviaire, ni un Affilié.

« **Travaux de Construction** » désigne tous les travaux préparatoires, de construction et de développement des Infrastructures Ferroviaires à réaliser par la Société Ferroviaire dans le cadre de la présente Convention Ferroviaire.

« **Travaux de Maintenance et Renouvellement** » désigne les travaux effectués par la Société Ferroviaire ou le cas échéant, l'Exploitant sur les Infrastructures Ferroviaires et les Matériels Ferroviaires conformément au Programme de Maintenance et de Renouvellement destinés à en permettre une utilisation continue, dans le respect des règles de sécurité, en maintenir les performances et en prolonger la durée de vie. Les dépenses de maintenance sont traitées par la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant comme des charges d'exploitation (OPEX) et les dépenses de renouvellement sont traitées par la Société Ferroviaire comme des charges d'investissements (CAPEX).

« **TVA** » désigne la taxe sur la valeur ajoutée, telle que définie dans la Droit en Vigueur.

« **UIC** » désigne l'Union Internationale des Chemins de Fer.

« **Violation Substantielle de l'Etat** » désigne l'un des événements suivants ayant un Effet Défavorable Significatif sur la Société Ferroviaire ou le Projet Ferroviaire :

- (a) l'Etat ou toute Autorité Publique prend toute mesure (ou toute mesure d'effet équivalent) ou action ayant une incidence équivalente à une expropriation ou nationalisation de tout ou partie des droits de la Société Ferroviaire, ou de toute autre Société Partie à la présente Convention, à la Convention de Base et/ou à la

Convention Portuaire ;

- (b) la résiliation par l'État de tout ou partie de la présente Convention sauf à la suite de l'exercice régulier par l'Etat de son droit de résilier prévu dans la présente Convention Ferroviaire ou toute modification unilatérale par l'Etat de la présente Convention affectant défavorablement l'existence, la nature, la validité et/ou l'étendue de tout ou partie des droits et/ou des obligations de la Société Ferroviaire et/ou de toute autre société qui y est partie ;
- (c) la résiliation par l'État de tout ou partie de la Convention de Base et/ou de la Convention Portuaire sauf à la suite de l'exercice régulier par l'Etat de son droit de résilier prévu dans la Convention de Base et/ou dans la Convention Portuaire ou toute modification unilatérale par l'Etat de la Convention Base et/ou de la Convention Portuaire affectant défavorablement l'existence, la nature, la validité et/ou l'étendue de tout ou partie des droits et/ou les obligations des sociétés parties à la Convention de Base et/ou à la Convention Portuaire ;
- (d) toute modification du Droit en Vigueur et en particulier en matière ferroviaire affectant l'existence, la nature, la validité et/ou l'étendue et/ou ayant un impact significatif sur tout ou partie des droits et/ou des obligations de la Société Ferroviaire et/ou le cas échéant de l'Exploitant, l'un de leurs Affiliés ou Sous-Traitants Exclusifs en vertu de la présente Convention que l'Etat cherche à appliquer à la Société Ferroviaire, l'un de ses Affiliés et/ou l'un de ses Sous-Traitants Exclusifs de façon discriminatoire (seule ou avec d'autres) et qui affecte négativement la Société Ferroviaire, l'un de ses Affiliés et/ou l'un de ses Sous-Traitants Exclusifs en ce qui concerne leurs droits ou obligations à l'égard du Projet Ferroviaire ou de la présente Convention dont résulte une perte ou un coût supplémentaire ;et

qui n'est pas causé par une Violation Substantielle de la Société Ferroviaire et/ou un Evénement de Force Majeure.

« **Violation Substantielle de la Société Ferroviaire** » désigne l'un des événements suivants qui a un Effet Défavorable Significatif sur l'État ou sur le Projet Ferroviaire :

- (a) la défaillance grave par la Société Ferroviaire de réaliser l'Etude de Faisabilité;
- (b) le manquement grave et répété aux Bonnes Pratiques en matière ferroviaire;
- (c) la défaillance grave par la Société Ferroviaire à respecter le Chronogramme du Projet ;

qui n'est pas causé par une Cause Légitime, une Violation Substantielle de l'Etat et/ou un Evénement de Force Majeure

## 1.2 Interprétation

Dans la présente Convention Ferroviaire, sauf mention expresse contraire :

- (a) l'emploi du féminin inclut le masculin, et vice-versa ;
- (b) l'emploi du singulier inclut le pluriel, et vice-versa ;
- (c) les mots et expressions tels que « inclure », « incluant », « entre autres » et « comprendre » et « notamment » seront interprétés comme se référant à une liste non exhaustive ;
- (d) une référence à des contrats ou à des accords conclus entre les Parties et toute autre personne devra être traitée comme comprenant une référence aux amendements, ajouts, substitutions, novations ou cessions de ces contrats ou accords effectués ultérieurement ;
- (e) une référence à des « individus » ou « personnes » devra être traitée comme comprenant les corporations, les sociétés, les coentreprises, les sociétés en nom collectif et toutes autres entités ou associations ainsi que leurs ayant-droits ou cessionnaires ;
- (f) une référence à l'Etat renvoie à l'Etat et à ses démembrements ;
- (g) une référence à un ministère, une direction, un service de l'Etat renvoie à tout ministère, direction ou service auxquels seraient transférées les compétences et/ou attributions dudit ministère, direction ou service ;
- (h) les titres ne seront pas pris en compte dans l'interprétation de la présente Convention Ferroviaire ;
- (i) les jours, mois ou années correspondent aux jours calendaires, mois calendaires ou années calendaires ;
- (j) les références aux dates figurant dans la présente Convention Ferroviaire seront interprétées comme des références au calendrier grégorien ;
- (k) aucune règle d'interprétation ne doit défavoriser une Partie plutôt qu'une autre du fait que cette Partie a élaboré tout ou partie de la présente Convention Ferroviaire ; et
- (l) lorsqu'un mot ou une expression est défini, ses autres formes grammaticales revêtent la même signification. Objet et portée de la Convention

## 2 Objet de la Convention

2.1 L'objet de la présente Convention est de :

- (a) définir les conditions légales, fiscales, administratives, financières, douanières et sociales dans lesquelles :
  - (i) la Société Ferroviaire assure la conception, le financement, la Construction, l'Acquisition, la Mise en service, la Mise en Exploitation et l'Extension des Infrastructures et Matériels Ferroviaires ;
  - (ii) la Société Ferroviaire possède, maintient et exploite directement ou indirectement les Infrastructures et Matériels Ferroviaires et fournit des Services Ferroviaires ;
  - (iii) le Client Fondamental a la priorité d'utilisation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires pour le transport des Produits Miniers entre les mines des Blocs I et II de Simandou et le Port d'évacuation ;
  - (iv) au terme de la présente Convention, la Société Ferroviaire transfère la propriété des Infrastructures et Matériels Ferroviaires à l'État ; et
  - (v) l'État accorde les garanties demandées par la Société Ferroviaire, le Client Fondamental et les Parties au Financement pour la mise en œuvre du Projet Ferroviaire.

- (b) créer un cadre pour faciliter le financement nécessaire à la réalisation des Infrastructures Ferroviaires ;
- (c) prévoir les moyens par lesquels l'Etat facilitera la construction des Infrastructures et Matériels Ferroviaires, leur financement et la conduite des Activités Ferroviaires, y compris par l'octroi des garanties nécessaires pour la mise en œuvre des Infrastructures Ferroviaires ; et
- (d) la Société Ferroviaire et le Client Fondamental sont solidairement et conjointement responsables au titre de la présente Convention jusqu'à la Mise en Exploitation. Jusqu'à la Mise en Exploitation, le Client Fondamental se substitue, d'office ou sur demande de l'Etat, à la Société Ferroviaire si cette dernière est défaillante dans ses obligations au titre de la présente Convention et ne remédie pas à sa défaillance.

## 2.2 Portée de la Convention

La présente Convention prévaut sur tout échange écrit ou oral entre les Parties portant sur le Projet Ferroviaire.

## 3. Entrée en Vigueur

- 3.1 La présente Convention Ferroviaire entre en vigueur le lendemain de l'évènement, parmi les suivants, qui surviendra en dernier lieu :
  - 3.1.1 l'octroi au Client Fondamental et l'enregistrement de la Concession Minière de Simandou Blocs I & II par décret ;
  - 3.1.2 la signature de la présente Convention Ferroviaire par les Parties ;
  - 3.1.3 la signature de la Convention de Base et de la Convention Portuaire par les parties concernées;
  - 3.1.4 la délivrance d'un avis juridique par la Cour Constitutionnelle de la République de Guinée sur la Convention Ferroviaire, la Convention de Base et la Convention Portuaire;
  - 3.1.5 la ratification de la Convention de Base, de la présente Convention Ferroviaire et de la Convention Portuaire par l'Assemblée Nationale ; et
  - 3.1.6 la publication au Journal Officiel du décret de promulgation de la loi de ratification de l'ensemble du projet incluant la Convention de Base, la Convention Ferroviaire et la Convention Portuaire, signé par le président de la République de Guinée.
- 3.2 Sous réserve du respect du Droit en Vigueur et des termes de la présente Convention, l'État s'engage à fournir ses meilleurs efforts pour assurer l'exécution de toutes les formalités au titre du présent Article 3 dans les meilleurs délais.

## 3 Durée

- 3.1 La présente Convention prendra effet à la Date d'Entrée en Vigueur pour une durée de trente-cinq (35) années, à compter de la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition (la « Durée »). Cette durée de la présente Convention sera prorogée automatiquement de la durée de réalisation de toute Extension ou

nécessaire pour assurer le remboursement des investissements auxquels elle donnerait lieu.

- 3.2 Elle est renouvelable pour une période de cinq (5) ans sauf dénonciation par l'une ou l'autre des Parties par écrit aux autres Parties au minimum deux (2) ans avant la fin la « Durée».

A l'issue de cette Durée y compris la période de renouvellement, les Infrastructures et Matériels Ferroviaires seront transférés à l'Etat sans contrepartie.

- 3.3 Dans les deux (2) ans du terme de la Durée, ou de la période de prorogation, les Parties se réuniront en vue de convenir des termes et conditions selon lesquels la Société Ferroviaire et l'Etat pourraient conclure une convention de concession fixant les modalités selon lesquelles la Société Ferroviaire pourra poursuivre d'exploiter, directement ou indirectement, les Infrastructures et Matériels Ferroviaires comme exploitant concessionnaire avec priorité d'accès aux Infrastructures et Matériels Ferroviaires pour le Client Fondamental et fourniture à ces derniers des Services Ferroviaires, contre versement à l'Etat d'une redevance de concession. Les Parties conviendront en même temps d'une procédure de retour (« Procédure de Retour ») qui permettra à l'Etat d'assumer le rôle de propriétaire des Infrastructures et Matériels Ferroviaires à la place de la Société Ferroviaire. La Procédure de Retour inclura :

- (i) un transfert de compétences et la formation des cadres supérieurs et intermédiaires ;
- (ii) la disponibilité de pièces détachées et des garanties de fourniture conformément aux termes convenus entre la Société Ferroviaire et l'Etat ; et
- (iv) l'établissement d'un lien entre le programme d'entretien utilisé pendant la Durée et le programme d'entretien devant être utilisé suite au Retour des Infrastructures du Projet.

- 3.4 A l'expiration de la Durée ou en cas de résiliation anticipée, la Société Ferroviaire et/ou l'Exploitant doivent fournir à l'Etat tous manuels, diagrammes, dessins, documents, outils et équipements (y compris les clefs) dont il a été en possession ou dont il a eu le contrôle et qui se rapportent aux Infrastructures et Matériels Ferroviaires.

#### 4 Mise en œuvre du Projet Ferroviaire

##### 4.1 Dispositions générales

Les Parties conviennent que la mise en œuvre du Projet Ferroviaire se réalisera selon les étapes suivantes :

- (a) la réalisation d'une Étude de Faisabilité Ferroviaire, du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, des Cahiers des Charges et des Activités Locales avant la Date d'échéance de la réalisation de l'Etude de Faisabilité ;
- (b) l'approbation de l'Étude de Faisabilité Ferroviaire, du Plan de Gestion Environnementale et Sociale et des Cahiers des Charges ;
- (c) le démarrage et l'achèvement de la Construction et de l'acquisition du Matériel Roulant conformément aux Cahiers des Charges et au Chronogramme du Projet Ferroviaires, avant la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition du Matériel Roulant et élaboration du Programme de Maintenance ;
- (d) l'exploitation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires par la signature et l'exécution de l'Accord de Services Ferroviaires et des Contrats de Services Ferroviaires ;
- (e) la maintenance et le renouvellement des Infrastructures et Matériels Ferroviaires conformément au Programme de Maintenance ;

- (f) la mise en place d'un projet de développement agricole tout au long du Corridor; et
- (g) le transfert des Infrastructures et Matériels Ferroviaires à l'Etat au terme de la présente Convention.

4.2 **APS, APD, Étude de Faisabilité Ferroviaire, Plan de Gestion Environnementale et Sociale et Cahiers des Charges**

- (a) A compter de la Date d'Entrée en Vigueur et dans un délai maximum de dix-huit (18) mois à compter de cette date, la Société Ferroviaire prépare et finance l'APS et le Cahier de Charges de Conception qu'elle soumettra à l'Etat pour approbation. Les projets d'APS et de Cahier de Charges de Conception seront soumis à des intervalles réguliers à l'Etat avec copie au Comité Technique. L'Etat disposera d'un délai d'un (1) mois à compter de la soumission pour faire part d'éventuelles observations là-dessus et fera ses meilleurs efforts pour les approuver dans les meilleurs délais n'excédant pas deux (2) mois. En cas d'absence de réaction de la part de l'Etat pendant ce délai de deux (2) mois, l'APS et/ou le Cahier de Charges de Conception seront réputés avoir été approuvés par l'Etat. Si les Parties ne parviennent pas à un accord sur l'APS et/ou le Cahier de Charges de Conception, cette divergence sera soumise à un expert indépendant désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les parties dans un délai de deux semaines désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive. Les Parties reconnaissent que la saisine d'un expert indépendant conformément à ce paragraphe est susceptible de constituer une Cause Légitime.
- (b) A compter de la Date d'Entrée en Vigueur et dans un délai maximum de trente-six (36) mois à compter de cette date, la Société Ferroviaire finance et finalise l'APD ainsi qu'une étude complète de faisabilité du Projet Ferroviaire (ci-après « **L'Etude de Faisabilité Ferroviaire** ») qu'elle soumettra à l'Etat pour approbation. Les avant-projets de l'Etude de Faisabilité Ferroviaire et l'APD seront transmis à des intervalles réguliers à l'Etat avec copie au Comité Technique.

La Société Ferroviaire s'engage à soumettre l'Etude de Faisabilité dans ce délai (ci-après la **Date d'échéance de réalisation de l'Etude de Faisabilité Ferroviaire** »). A compter de la Date d'Entrée en Vigueur et dans un délai maximum de trente-six (36) mois à compter de cette date, la Société Ferroviaire prépare et finance un Plan de Gestion Environnementale et Sociale qui doit respecter les Standards du Projet et le Droit en Vigueur.

- (c) L'Etude de Faisabilité Ferroviaire doit respecter les Standards du Projet et inclure :
  - (ii) le coût d'investissement nécessaire au développement du Projet Ferroviaire et un Programme d'Investissements ;
  - (iii) le tracé du Corridor Initial ;
  - (iv) les caractéristiques techniques des Infrastructures et Matériels Ferroviaires ;
  - (v) la Capacité des Infrastructures Ferroviaires et la Capacité Réservée ;
  - (vi) les caractéristiques techniques et les conditions auxquelles pourrait être réalisée l'Obligation de Transport de Passagers et de Marchandises ;
  - (vii) le Chronogramme du Projet ;
  - (viii) le Programme d'Investissements et le calendrier de mobilisation des fonds qui doit être compatible avec les phases de réalisation de la Construction et de l'Acquisition, et
  - (ix) un Avant-Projet Détaillé.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

L'Etude de Faisabilité Ferroviaire doit prendre en compte, notamment pour le tracé du Corridor Initial, la possibilité d'avoir une seconde voie dans le Corridor Initial.

- (d) L'Etude de Faisabilité Ferroviaire et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale doivent être soumis à l'approbation écrite de l'Etat par la Société Ferroviaire.
- (e) L'Etat disposera d'un délai de deux (2) mois à compter de la soumission pour faire part d'éventuelles recommandations au sujet de l'Etude de Faisabilité Ferroviaire et du Plan de Gestion Environnementale et Sociale et fera ses meilleurs efforts pour les approuver dans les meilleurs délais n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de soumission initiale de l'Etude de Faisabilité Ferroviaire et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale. En cas d'absence de réaction de l'Etat pendant ce délai de deux (2) mois l'Etude de Faisabilité Ferroviaire et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale seront réputés avoir été approuvés par l'Etat.
- (f) Si l'Etude de Faisabilité Ferroviaire n'est pas positive ou que l'Etat ne l'a pas approuvée :
  - (i) la Société aura l'obligation de faire réaliser à ses frais une étude de faisabilité supplémentaire en concertation avec un expert indépendant désigné par l'Etat dont l'identité sera convenue par la Société ; et
  - (ii) si l'étude de faisabilité supplémentaire démontre que le Projet Ferroviaire n'est pas viable et l'expert indépendant est d'accord avec l'étude de faisabilité supplémentaire, les Parties s'engagent de renégocier l'étendue et les conditions du Projet Ferroviaire de manière à assurer que l'Etude de Faisabilité initiale soit rendue positive au regard de ces nouvelles étendues et conditions ; et
  - (iii) Si les Parties ne parviennent pas à trouver un accord conformément au paragraphe (ii) dans un délai de soixante (60) jours, la Société pourra renoncer à la présente Convention sans autre pénalité que de conserver à sa charge la totalité des dépenses et investissements réalisés jusqu'à cette date.
- (g) Sur la base du Corridor Initial approuvé dans le cadre de l'approbation de l'APS, l'Etat élabore et adopte le Décret PIN dans un délai maximum de deux (2) mois.
- (h) Sur la base de l'Etude de Faisabilité Ferroviaire et du Plan de Gestion Environnementale et Sociale approuvés par l'Etat, la Société Ferroviaire prépare et finance :
  - (i) le Cahier des Charges de la Construction,
  - (ii) le Cahier des Charges de l'Acquisition du Matériel Roulant, et
  - (iii) le Cahier des Charges de la Maintenance, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant.
- (i) Les avant-projets des Cahiers de Charges visés au paragraphe précédent seront transmis à des intervalles réguliers à l'Etat avec copie au Comité Technique. Ces Cahiers des Charges doivent être finalisés et soumis par la Société Ferroviaire à l'Etat pour approbation dans un délai de deux (2) mois après la soumission de l'APD. Ces Cahiers des Charges sont communiqués à l'Etat conformément au Chronogramme. L'Etat qui peut se faire assister d'un Ingénieur Conseil disposera

d'un délai d'un (1) mois à compter de la soumission des Cahiers de Charges pour faire part d'éventuelles observations au sujet des Cahiers des Charges et fera ses meilleurs efforts pour approuver les Cahiers des Charges dans les meilleurs délais n'excédant pas deux (2) mois à compter de la soumission des Cahiers de Charges. En cas d'absence de réaction de la part de l'Etat pendant ce délai de deux (2) mois, les Cahiers de Charges seront réputés avoir été approuvés par l'Etat. Si les Parties ne parviennent pas à un accord sur les Cahiers de Charges pendant ce délai de deux (2) mois, cette divergence sera soumise à un expert indépendant désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les Parties dans un délai de deux semaines désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive. Les Parties reconnaissent que la saisine d'un expert indépendant conformément à ce paragraphe est susceptible de constituer une Cause Légitime.

- (j) La Construction doit être débutée et poursuivie par la Société Ferroviaire immédiatement à compter de la Date d'échéance de démarrage du Projet Ferroviaire qui doit intervenir quatre (4) mois à compter de l'approbation des Cahiers de Charges.

#### 4.3 Préséance

En cas de contradiction entre les stipulations des documents prévus par l'Article 4.2, les documents auront la préséance dans l'ordre suivant :

- (a) Cahier de Charge de Conception
- (b) Cahier de Charge de Construction
- (c) Cahier des Charges de l'Acquisition du Matériel Roulant, et
- (d) Cahier des Charges de la Maintenance etc.

#### 4.4 Activités Locales et Facilitatrices

À compter de la Date d'Entrée en Vigueur, la Société Ferroviaire et le cas échéant, l'Exploitant, sont autorisés à mener l'une ou l'ensemble des activités convenues entre les Parties dans un délai de six (6) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur dans le cadre des « **Activités Locales et Facilitatrices** », qui sera annexé à la présente Convention et en fera partie intégrante, afin de poursuivre le développement du Projet Ferroviaire en parallèle à la réalisation de l'Étude de Faisabilité. Dans la mesure où les Activités Locales impliquent la réalisation de constructions temporaires ou définitives préalables à la Construction, la Société Ferroviaire et le cas échéant, l'Exploitant doit, en entreprenant les travaux de construction pertinents, se conformer aux Bonnes Pratiques en matière de construction et au Droit en Vigueur.

L'Etat veillera à ce que les Activités Facilitatrices soient mises en œuvre dans les délais prévus pour chacune d'entre elles. Les parties reconnaissent que tout retard dans l'achèvement des Activités Facilitatrices est susceptible de constituer une Cause Légitime.

#### 4.5 Financement des Activités Ferroviaires

A compter de la date d'Entrée en Vigueur, la Société Ferroviaire s'engage à mener, toute action avec les Parties au Financement pour s'assurer que le Financement des Activités Ferroviaires est mobilisable au plus tard à la Date d'échéance de démarrage du Projet Ferroviaire et puisse être utilisé dans le respect du Chronogramme du Projet.

#### 4.6 Prorogation des Dates d'échéance

En cas de Cause Légitime, toute Date d'échéance et toute date du Chronogramme du Projet, ainsi que les avantages fiscaux et douaniers seront prorogés à due concurrence des effets de la Cause Légitime.

Si la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition est prorogée en vertu de la présente Convention, le Client Fondamental peut réviser son calendrier de développement pour l'Infrastructure Minière dans le cadre et conformément aux dispositions de la Convention de Base afin de tenir compte de la prorogation.

Le Client Fondamental et l'Etat seront tenus au courant par la Société Ferroviaire et le cas échéant, l'Exploitant de toute prorogation prévue par la présente Convention Ferroviaire. Le Client Fondamental informe l'Etat et la Société Ferroviaire de toute prorogation du calendrier de la Convention Base.

#### 4.7 Travaux de Construction

- (a) La Société Ferroviaire doit débiter la Construction immédiatement à compter de la Date d'échéance de démarrage du Projet et la poursuivre conformément au Chronogramme du Projet.
- (b) La Société Ferroviaire s'engage à communiquer par écrit à l'Etat, dès que possible après la fin de chaque trimestre, une mise à jour indiquant les travaux de Construction réalisés au cours du trimestre écoulé et l'avancement des travaux de Construction par rapport au Chronogramme du Projet.
- (c) Si la Société Ferroviaire apprend qu'un événement, ou une série d'événements, est susceptible de constituer une Cause Légitime, la Société Ferroviaire doit en informer sans délai l'Etat par une notification écrite suffisamment détaillée pour permettre à l'Etat de prendre des mesures rectificatives dans les délais nécessaires.
- (d) Les Parties conviennent qu'elles doivent se réunir et examiner les progrès de l'Étude de Faisabilité et de la Date d'échéance de démarrage de la Construction régulièrement, sur demande d'une ou l'autre des Parties, à compter de la Date d'Entrée en Vigueur.
- (e) À chaque réunion, les Parties collaborent pour identifier tous les obstacles aux Dates d'échéance applicables et pour explorer et convenir des solutions appropriées afin que ces obstacles soient minimisés ou surmontés.

### 5 Construction des Infrastructures Ferroviaires et Acquisition des Matériels Roulants

#### 5.1 Principes généraux de la Construction des Infrastructures Ferroviaires et de l'Acquisition des Matériels Roulants

- (a) L'État accorde à la Société Ferroviaire le droit de construire, acquérir et maintenir les Infrastructures Ferroviaires et les Matériels Roulants à l'intérieur du Corridor et sur les Terrains du Projet conformément aux dispositions de la présente Convention et au Droit en Vigueur.
- (b) La Société Ferroviaire s'engage à effectuer, ou faire effectuer, sous sa responsabilité et son contrôle exclusif, tous les travaux de Construction et l'Acquisition des Matériels Roulants de façon strictement conforme aux Cahiers des Charges, afin que la Construction et la Mise en service puis la Mise en Exploitation interviennent conformément au Chronogramme du Projet.
- (c) La Société Ferroviaire est responsable de la conduite et de la gestion de l'ensemble des Activités Ferroviaires depuis la Mise en Exploitation jusqu'à leurs Extensions. Cette responsabilité inclut la conclusion des contrats de Construction et d'Acquisition, le suivi et le contrôle des travaux de Construction et du processus

*MS* *MBO*

d'Acquisition, la réception des travaux de Construction et des Matériels Roulants et leur paiement après réalisation des vérifications techniques et essais requis, et exécutés conformément aux Bonnes Pratiques en matière ferroviaire.

Les Parties reconnaissent que l'Etat peut à tout moment, après notification dans un délai raisonnable à la Société Ferroviaire et dans le respect des contraintes de sécurité et des programmes d'activité, inspecter et auditer tous les travaux de Construction en cours et les rapports et documents relatifs audits travaux et à l'Acquisition du Matériel Roulant. Dans ce cadre l'Etat peut se faire assister ou représenter par un Ingénieur Conseil auquel la Société Ferroviaire doit communiquer toutes les informations relatives à la Construction et à l'Acquisition du Matériel Roulant sur demande de ce dernier.

- (d) La Société Ferroviaire s'engage à ce que l'Etat ou l'Ingénieur Conseil ait un libre accès aux sites de réalisation des travaux de Construction et aux documents relatifs à la Construction et à l'Acquisition du Matériel Roulant. La Société Ferroviaire s'engage à informer par écrit l'Etat et l'Ingénieur Conseil de toute réunion de chantier ou de tout autre procédure de revue du Projet Ferroviaire (y compris son stade d'avancement et les problèmes techniques et les performances par rapport au Chronogramme ou autre Indice Clé de Performance) et à permettre à l'Etat et à l'Ingénieur Conseil de participer à ces réunions de chantier et à remettre à l'Etat et à l'Ingénieur Conseil une copie de toute convocation ou invitation et tout procès-verbal ainsi que toute pièce justificative.
- (e) Les inspections, audits et participations aux réunions de chantier de l'Etat et/ou de l'Ingénieur Conseil ne sauraient s'interpréter comme déchargeant la Société Ferroviaire de, et comme transférant à l'Etat et/ou à l'Ingénieur Conseil, tout ou partie de la responsabilité de la Société Ferroviaire au titre de la conduite de la Construction et de l'Acquisition du Matériel Roulant. Tout manquement aux Cahiers des Charges doit être corrigé par la Société Ferroviaire sans délai dès que l'un d'eux en a connaissance.
- (f) La Société Ferroviaire acquiert les droits de propriété sur les Infrastructures et Matériels Ferroviaires au fur et à mesure de leur Construction et Acquisition. Ces droits comprennent, sans s'y limiter, le droit de posséder des Actifs du Projet correspondants et de constituer des Sûretés sur ces Actifs sous réserve de l'accord préalable et écrit de l'Etat.

## 5.2 Impact sur les autres conventions portant sur le Projet Ferroviaire

La Société Ferroviaire et le Client Fondamental reconnaissent et conviennent que l'exécution opportune et correcte de leurs obligations en vertu de la présente Convention Ferroviaire en matière de Construction et d'Acquisition est essentielle à l'exécution par le Client Fondamental de ses obligations en vertu de la Convention de Base et de la Convention Portuaire et à la mise en œuvre du Projet Ferroviaire dans son ensemble.

## 6 Tests d'Achèvement et de réception des Infrastructures

- 6.1 La Société Ferroviaire doit préparer un ensemble de procédures relatives à la réception des travaux de Construction puis de l'Acquisition du Matériel Roulant et la Mise en service technique des Infrastructures (ci-après la « Procédure relative au Test d'Achèvement ») pour que les travaux de Construction et les Acquisitions du Matériel Roulant soient achevés et réceptionnés à la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition.
- 6.2 La Procédure relative au Test d'Achèvement est soumise pour avis conforme à l'Etat qui peut se faire assister de l'Ingénieur Conseil. La Société Ferroviaire doit inviter l'Etat et l'Ingénieur Conseil aux procédures de réception des travaux de Construction

et de réception du Matériel Roulant, leur fournir une copie de la Procédure relative au Test d'Achèvement.

- 6.3 La Société Ferroviaire doit identifier et nommer, avec l'approbation écrite de l'Etat, un consultant qualifié et expérimenté en matière d'Infrastructures (ci-après le « Certificateur Indépendant ») afin qu'il inspecte en toute indépendance les Infrastructures et les Matériels Ferroviaires et qu'il exerce les fonctions de Certificateur Indépendant. La mission du Certificateur Indépendant est établie par la Société Ferroviaire conformément au présent Article 7 et aux Bonnes Pratiques en matière ferroviaire et transmise à l'Etat pour avis. Le coût du Certificateur Indépendant est à la charge de la Société Ferroviaire.
- 6.4 La Société Ferroviaire doit notifier par écrit la nomination du Certificateur Indépendant à l'Etat et la date à laquelle la Société Ferroviaire estime que l'achèvement de la Construction interviendra conformément au Chronogramme du Projet. Cette notification devant être fournie au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la Date d'échéance d'achèvement de la Construction. A la suite de cette notification, le Certificateur Indépendant doit, conduire sa mission de certification des Infrastructures conformément à la Procédure relative au Test d'Achèvement.
- 6.5 Dès que les procédures de réception des travaux de Construction et les tests de Mise en service technique des Infrastructures ont été menés avec succès conformément à la Procédure relative au Test d'Achèvement, le Certificateur Indépendant certifie par écrit à la Société Ferroviaire, au Client Fondamental, le cas échéant à l'Exploitant, et à l'Etat que la Date d'échéance d'achèvement de la Construction a été atteinte, en émettant un unique certificat (dénommé ci-après « Certificat d'Achèvement et de compatibilité des Infrastructures »)
- 6.6 Si les tests de mise en service n'ont pas été réussis, le Certificateur Indépendant doit notifier aux Parties les corrections aux travaux de Construction devant être réalisées et ces corrections et modifications sont réalisées sans délai par la Société Ferroviaire pour que de nouvelles procédures de réception des travaux de Construction et du Matériel Roulant et de tests de Mise en service des Infrastructures puissent être menées par le Certificateur Indépendant jusqu'à ce qu'ils soient réussis.
- 6.7 L'émission d'un Certificat d'Achèvement et de compatibilité des Infrastructures n'a pas pour effet de limiter ou d'affecter :
- (i) l'obligation de la Société Ferroviaire au titre de la Construction et de l'Acquisition du Matériel Roulant conformément aux stipulations de la présente Convention Ferroviaire ;
  - (ii) l'obligation de la Société Ferroviaire d'exploiter et entretenir les Infrastructures conformément aux stipulations de la présente Convention Ferroviaire ;
  - (iii) la Société Ferroviaire doit obtenir toutes les autorisations requises par le Droit en Vigueur pour l'entretien, la maintenance ou l'exploitation de toute ou partie de l'Infrastructure.

7

## **Extension des Infrastructures**

### **7.1 Principes généraux**

- (a) La Société Ferroviaire ne peut entreprendre aucune Extension avant la Date d'échéance d'achèvement des Infrastructures.
- (b) L'exploitation des Infrastructures issues d'une Extension est faite conformément aux dispositions sur l'exploitation des Infrastructures et des Matériels Ferroviaires.
- (c) Une demande d'Extension peut être proposée à la Société Ferroviaire par (i) le Client Fondamental ou (ii) un Client Tiers ou (iii) l'Etat.
- (d) Lorsque les projections font apparaître que la Capacité Maximum des Infrastructures Ferroviaires va être atteinte, le Client Fondamental et la Société Ferroviaire devront se réunir pour convenir des suites à donner à un projet d'Extension.
- (e) L'Extension de la capacité des Infrastructures et Matériels Ferroviaires pour répondre à une demande, d'un Client Tiers ou de l'Etat suit le Régime d'accès des tiers qui sera convenu entre les Parties dans un délai de six (6) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur et qui sera annexé à la présente Convention.
- (f) La répartition des coûts de Construction ou d'Acquisition et de maintenance des Infrastructures nouvelles issus d'une Extension entre les clients de la Société Ferroviaire et, le cas échéant, de l'Exploitant, est faite conformément au Régime d'accès des tiers figurant en Annexe de la présente Convention, au Droit en Vigueur ou au modèle type de Contrat d'Opération Multi-utilisateurs qui en est issu.

### **7.2 Etude et réalisation d'une Extension par la Société Ferroviaire**

- (a) La Société Ferroviaire peut de sa propre initiative réaliser à tout moment une Etude de Faisabilité d'Extension.
- (b) Tout projet d'Extension des Infrastructures et Matériels Ferroviaires d'un Client Tiers ou de l'Etat doit faire l'objet d'une demande écrite et motivée à la Société Ferroviaire qui en adresse copie au Comité Technique.
- (c) La Société n'est tenue de réaliser une étude de faisabilité que si le Comité Technique estime que les conditions énoncées dans le paragraphe (d) ci-dessous sont respectées. L'étude de faisabilité contient notamment une estimation préliminaire du type de travaux de Construction ou des Acquisitions du Matériel Roulant de l'Extension.
- (d) Si la demande d'Extension est liée au fait que la Capacité Maximum des Infrastructures et Matériels Ferroviaires a été atteinte, l'étude de faisabilité doit notamment étudier si une Capacité Supplémentaire ne peut être obtenue par une meilleure organisation du plan de transport et de la circulation des trains dans le respect des règles de sécurité et des Bonnes Pratiques en matière ferroviaire. Ce n'est que si la réponse est négative qu'une Extension par augmentation des sillons et/ou du Matériel Roulant doit être analysée.
- (e) Aucune Extension ne pourra porter atteinte à l'efficacité opérationnelle et la

performance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires conçus en priorité pour les besoins du Client Fondamental, puis pour les besoins de tout Client Tiers. Si tel n'est le cas, la Société Ferroviaire doit en justifier par écrit au demandeur de l'Extension avec copie au Comité Technique afin que la demande d'Extension soit modifiée.

- (f) Si l'Etude de Faisabilité d'Extension est positive, la Société Ferroviaire met tout en œuvre pour exécuter les Constructions et/ou Acquisitions d'Extension conformément :
  - (i) à l'Etude de Faisabilité d'Extension et,
  - (ii) aux cahiers des charges de Construction et/ou d'acquisition du Matériel Roulant et,
  - (iii) au Droit en Vigueur et aux Bonnes Pratiques en matière ferroviaire.
- (g) L'Etat bénéficie des mêmes droits d'inspection et d'audit des Extensions que ceux pour la Construction des Infrastructures Ferroviaires ;
- (h) Le coût de l'Etude de Faisabilité d'Extension, des cahiers des charges requis, des Constructions et des Acquisitions des Extensions demandées par un Client Tiers ou l'Etat suivent le Régime d'accès des tiers. Le coût de l'Etude Faisabilité d'Extension, des cahiers des charges requis, des Constructions et des Acquisitions des Extensions demandées par la Société Ferroviaire ou le Client Fondamental sont à la charge du demandeur ;
- (i) L'Etat octroie les Autorisations nécessaires pour le développement et l'exploitation de toute Extension dans les conditions prévues par la présente Convention Ferroviaire et le Droit en Vigueur ;
- (j) Si la réalisation de l'Extension nécessite une modification impérative du Corridor, l'Etat fera ses meilleurs efforts pour mettre en place un nouveau décret PIN matérialisant le nouveau Corridor nécessaire à l'Extension ;
- (k) La Société Ferroviaire acquiert les droits de propriété sur les Extensions des Infrastructures, les Matériels Ferroviaires au fur et à mesure de leur Construction et Acquisition. Ces droits comprennent, sans s'y limiter, le droit de posséder des Actifs de l'Extension et de constituer des Sûretés sur ces Actifs sur simple notification de l'Etat ;
- (l) Une fois l'Extension réalisée, la Société Ferroviaire doit gérer l'ensemble des activités connexes à l'Extension, dans les mêmes conditions que celles des Infrastructures prévues à l'Article 12 de la présente Convention Ferroviaire, et pourra déléguer cette gestion à l'Exploitant en tant que contractant indépendant.

## 8 Maintenance et renouvellement des Infrastructures

### 8.1 Principes généraux

Durant toute l'exécution de la présente Convention Ferroviaire, la Société Ferroviaire a la responsabilité de la bonne utilisation et de la maintenance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires de façon à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage et la destination auxquels ils sont destinés à titre principal et à titre secondaire, que leur performance mentionnée dans l'Etude de Faisabilité Ferroviaire et les Cahiers des Charges soit maintenue et qu'ils puissent être toujours exploités dans les conditions prévues par la présente Convention, les Bonnes Pratiques en matière ferroviaire et le Droit en Vigueur, notamment en termes de sécurité.

A cet effet, l'Etat et la Société Ferroviaire conviennent que pendant la Durée de la présente Convention Ferroviaire, la Société Ferroviaire et le cas échéant l'Exploitant en tant que

contractant indépendant de la Société Ferroviaire doivent veiller à ce que les Infrastructures et Matériels Ferroviaires soient adaptés aux évolutions de la technique en matière ferroviaire, aux Bonnes Pratiques et au Droit en Vigueur, notamment en termes de sécurité et procéderont aux adaptations et changements des Infrastructures et Matériels Ferroviaires requis à cette fin.

## 8.2 Cahier des Charges et Programme de maintenance

- (a) La Société Ferroviaire établit, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, concomitamment à l'achèvement de la Construction et de l'Acquisition du Matériel Roulant, un Cahier des Charges de la Maintenance qui porte sur ;
- (i) les Travaux de Maintenance et de Renouvellement des Infrastructures ; et
  - (ii) les standards, normes et méthodes applicables pour la maintenance et le renouvellement d'Infrastructures destinées au transport et à l'exportation de marchandises et accessoirement de passagers. Le Cahier des Charges de la Maintenance doit être communiqué à l'Etat, qui pourra se faire assister de l'Ingénieur Conseil, pour avis au plus tard à la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition.
- (b) La Société Ferroviaire, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, est tenue d'établir, sur la base du Cahier des Charges de la Maintenance, un Programme de Maintenance pluriannuel devant être décliné en programmes annuels et soumis pour avis simple de l'Etat, qui pourra se faire assister de l'Ingénieur Conseil, tous les ans à la fin de chaque année ou exercice social pour l'année ou l'exercice social suivant. Chaque Programme de Maintenance doit indiquer les actions de maintenance et de renouvellement des Infrastructures devant être réalisées et le calendrier de leur réalisation. Au fur et à mesure de son exécution, la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant informe l'Etat de la réalisation du Programme de Maintenance, des difficultés rencontrées et des mesures engagées pour pallier ou corriger ces difficultés. Sur demande de l'Etat ou du Client Fondamental, la Société Ferroviaire est tenue de fournir tout renseignement sur l'exécution du Programme de Maintenance.
- (c) Dans le cas où les dispositions arrêtées par la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant en matière de maintenance et de renouvellement sont contraires aux principes généraux visés à l'Article 8.1 ou menacent la qualité et/ou la performance des Infrastructures, l'Etat peut, après avoir entendu la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant, prescrire l'application des mesures de correction nécessaires. A défaut d'accord entre l'Etat et la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant sur les mesures de corrections, l'Etat et la Société Ferroviaire s'en remettent à l'avis d'un expert indépendant spécialisé en matière d'infrastructures dont l'avis liera l'Etat et la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant. L'expert indépendant sera désigné de commun accord par les Parties (ou, en l'absence d'accord entre les Parties dans un délai de deux semaines, désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale).
- Faute pour la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant de prendre les mesures de correction convenues avec l'Etat ou recommandées par l'expert indépendant, et quinze (15) jours après mise en demeure restée sans effet, l'Etat désigne tout tiers qualifié pour effectuer les travaux de correction aux frais et risques de la Société Ferroviaire et, le cas échéant, de l'Exploitant. Il en informe la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant. La Société Ferroviaire ou, le cas échéant, l'Exploitant est alors tenue de permettre au tiers désigné par l'Etat d'avoir accès aux Infrastructures pour pouvoir réaliser les travaux de correction.

## 9 Terrains du Projet et Droits Fonciers

### 9.1 Projet d'intérêt national

L'État a accordé le Décret PIN pour tous les espaces ou domaines nécessaires à la réalisation des Infrastructures Ferroviaires. Le Décret PIN est annexé à la Convention et en fait partie intégrante.

L'État doit :

- (a) assurer que la déclaration du Projet Ferroviaire comme Projet d'intérêt national est effective et maintenue pour une période commençant à compter de la date de publication du Décret PIN et se terminant à la date où l'ensemble des Droits Fonciers et Autorisations sur tous les Terrains du Projet a été octroyé à la Société Ferroviaire;
- (b) utiliser et mettre en œuvre tous les droits conférés par le Décret PIN pour attribuer à la Société Ferroviaire de tels Droits Fonciers comme nécessaires dans le but de réaliser les Activités Ferroviaires et ;
- (c) prendre des mesures efficaces pour assurer une publicité administrative afin que l'existence du Décret PIN et ses conséquences juridiques soient portées directement à l'attention des administrations concernées, du public (y compris les autorités locales) afin d'assurer son application effective ; et
- (d) confirmer la priorité du Projet Ferroviaire sur tout autre projet sur le territoire de la République de Guinée et en particulier sur les projets antérieurs ayant fait l'objet d'un autre décret PIN, y compris le cas échéant en constatant le fait que ce dernier décret PIN est désormais privé d'effet.

### 9.2 Cadre du PARC

Dès la Date d'Entrée en Vigueur, les Parties feront tout ce qui est nécessaire pour élaborer et mettre en œuvre un Cadre de PARC relatif au Projet Ferroviaire. L'État s'engage à mettre en œuvre les dispositions du Décret PIN qui lui incombent d'une manière compatible avec les dispositions de la présente Convention et, en particulier, en vue de faciliter la réalisation des Activités Ferroviaires.

### 9.3 Accès aux Terrains du Projet

L'État s'engage à accorder à la Société Ferroviaire et le cas échéant à l'Exploitant, au Client Fondamental et à leur sous-traitants respectifs un droit d'accès au Corridor afin de compléter les études et travaux nécessaires à l'identification des Terrains du Projet, en exigeant des Autorités de l'Etat compétentes, y compris les départements décentralisés, de faciliter et coordonner l'accès au Corridor et aux terrains des propriétaires et des exploitants des activités qui sont régulièrement menées dans le Corridor, pour leur permettre de mettre en œuvre les études et travaux susmentionnés. Ce droit d'accès restera en vigueur jusqu'à ce que l'octroi des Droits Fonciers et le droit d'occuper les Terrains du Projet entrent en vigueur.

### 9.4 Terrains du Projet

- (a) Les Terrains du Projet doivent être mis par l'Etat à la disposition de la Société Ferroviaire et la Société Ferroviaire doit les occuper uniquement pour les Activités Ferroviaires.
- (b) Les Parties reconnaissent que les Terrains du Projet peuvent inclure une partie du domaine privé ou public de l'Etat

- (c) L'État doit prendre toutes les mesures requises conformément à la présente Convention, au Cadre du PARC et au Décret PIN afin que les Terrains du Projet soient octroyés pour un usage et une occupation exclusivement liés aux Activités Ferroviaires, et que toutes les parties des terres nécessaires à la réinstallation des Personnes Affectées par le Projet Ferroviaire soient mises à la disposition des Personnes Affectées par le Projet Ferroviaire.

#### 9.5 Droits se rapportant aux Terrains du Projet

- (a) Indépendamment du fait que le Décret PIN est émis par l'État, l'État accordera à la Société Ferroviaire les Droits Fonciers nécessaires à l'exécution des Activités Ferroviaires.
- (b) L'État accepte de ne pas accorder de Droits Fonciers concurrents à des tiers dans le Corridor ou de droits qui seraient incompatibles avec les droits de la Société Ferroviaire de mener à bien les Activités Ferroviaires.
- (c) Sur les Terrains du Projet, qu'ils appartiennent au domaine public ou au domaine privé de l'Etat, la Société Ferroviaire bénéficie d'un droit réel à compter de leur mise à disposition et pendant toute la durée de la présente Convention. Sur le fondement de ce droit réel elle fait construire les Infrastructures et en acquiert la propriété exclusive. Il est convenu entre les Parties qu'au terme de la présente Convention et sauf accord différent entre l'Etat et les Parties au Financement, toutes les Suretés portant sur les Actifs du Projet Ferroviaire revenant à l'Etat doivent avoir été purgées ou levées de sorte que les Actifs du Projet Ferroviaire soient transférés libres de droits de tiers.
- (d) A l'issue de la mise en œuvre du Cadre du PARC et du paiement par la Société Ferroviaire de l'ensemble des coûts y liés en particulier la réinstallation et l'indemnisation des Personnes affectées par le Projet Ferroviaire, la Société Ferroviaire ne sera redevable d'aucun arriéré d'impôts, taxe ou redevance fonciers dont l'exigibilité est antérieure à l'acquisition par la Société Ferroviaire des Droits Fonciers. Elle ne sera soumise à aucune redevance, loyer, taxe ou paiement de quelque nature que ce soit en contrepartie de l'attribution par l'Etat des Droits Fonciers.
- (e) Afin de permettre la réalisation des Activités d'Infrastructure, l'Etat accepte que la Société Ferroviaire puisse accorder un droit d'occupation sur les Terrains du Projet au profit d'un Sous-Traitant Exclusif, de leurs Affiliés sans qu'une quelconque Autorisation ne soit requise autre qu'une notification à l'Etat.
- (f) L'État garantit à la Société Ferroviaire les Droits Fonciers visés au présent Article 10.5 contre les conséquences de :
- (i) toute forme d'expulsion légale ou de facto ; et
  - (ii) une assistance à la Société Ferroviaire pour la résolution amiable de toute réclamation émanant d'un tiers en raison de l'existence ou de l'exécution de ces Droits Fonciers
- sous réserve que ces titulaires de Droits Fonciers ne contreviennent pas aux dispositions de la Convention sur l'octroi et l'usage de Droits Fonciers ni au Droit en Vigueur.
- (g) Afin de minimiser les coûts de ces cas, l'Etat et la Société Ferroviaire s'efforceront, dans toute la mesure du possible, de régler les griefs portés contre l'Etat et/ou la Société Ferroviaire conformément au mécanisme de règlement des griefs prévu par le Cadre du PARC.

#### 9.6 Mise à disposition d'installations et de ressources supplémentaires

Dans le cas où des terrains, bâtiments, carrières supplémentaires ou d'autres sources de matériaux, routes, cours d'eau ou autres installations ou accès au terrain et/ou à l'infrastructure d'une partie tierce deviennent nécessaires pour les Activités Ferroviaires, alors à la demande de la Société Ferroviaire et le cas échéant de l'Exploitant, l'État après concertation avec la Société Ferroviaire et, le cas échéant l'Exploitant, pourra apprécier la faisabilité et le coût de la mise à disposition d'installations et de ressources supplémentaires.

En cas de faisabilité, l'État assistera la Société Ferroviaire et le cas échéant l'Exploitant dans toute médiation que l'un d'entre eux entamera avec un tiers détenteur de droits fonciers, aux fins de faciliter la mise à disposition par ce tiers à la Société Ferroviaire ou le cas échéant à l'Exploitant, de toutes installations et ressources supplémentaires nécessaires au Projet Ferroviaire, moyennant une juste indemnité à la charge de la Société Ferroviaire et le cas échéant de l'Exploitant.

#### 9.7 Contamination du sol, du sous-sol et de l'eau

Ni la Société Ferroviaire, ni le cas échéant l'Exploitant ni les sous-traitants ne sont responsables envers quiconque des dommages, pertes ou dépenses occasionnés par la contamination du sol, du sous-sol ou de l'eau et, d'une manière générale, de tout type de pollution sur les Terrains du Projet existant avant l'occupation de Terrains du Projet. Toutefois, la Société Ferroviaire veillera à ce que la conception du Projet Ferroviaire évite les secteurs pollués qui seraient identifiés par constats visuels et sondages en APS et APD.

La Société Ferroviaire et tous ses sous-traitants sont solidairement responsables des dommages, pertes ou dépenses occasionnés par la contamination du sol, du sous-sol ou de l'eau et d'une manière générale, de tout type de pollution sur les Terrains du Projet survenant après l'occupation des Terrains du Projet.

### 10 Autorisations et obligations de l'Etat

L'État :

- (a) s'engage à délivrer dans les trente (30) jours, sur demande complète toutes les Autorisations requises pour l'exécution de tous les travaux de Construction, de l'Acquisition et l'Exploitation;
- (b) doit faciliter toutes les étapes et procédures administratives par toutes les mesures appropriées et fournir toute l'aide raisonnable, dans chaque cas, qui peut être nécessaire pour la planification, la conception, la Construction, l'Acquisition, la Mise en service, la Mise en Exploitation, la propriété, l'exploitation, l'entretien, la modification et l'Extension des Infrastructures Ferroviaires ;
- (c) doit, en s'acquittant de ses obligations en vertu de la présente Convention, instruire et ordonner dans les meilleurs délais, selon les besoins, toutes les Autorités de l'Etat dans chaque domaine concerné afin de faciliter toutes les mesures administratives requises pour la délivrance de telles Autorisations dans les conditions fixées par le Droit en Vigueur;
- (d) veille à ce que ces Autorités fournissent à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant, au Client Fondamental et à leurs sous-traitants et leurs Affiliés, toute l'assistance nécessaire en relation avec les Autorisations pour le Projet Ferroviaire ;
- (e) doit maintenir ou faire maintenir la validité et l'efficacité de toutes les Autorisations accordées sous réserve que le bénéficiaire de l'Autorisation continue de remplir les

conditions imposées par le Droit en Vigueur pour en bénéficier ;

- (f) surveiller, et contrôler la création de bases-vies temporaires et autres implantations à l'intérieur ou à proximité des Terrains du Projet, autre que les bases-vies temporaires et autres implantations installées par la Société Ferroviaire, l'Exploitant, les sous-traitants et leurs Affiliés respectifs ; et
- (g) s'assurer que l'assistance des forces de l'ordre sera fournie à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant, aux Sous-Traitants Exclusifs, au Client Fondamental, et à leurs Affiliés respectifs si cela est nécessaire ou requis pour exercer leurs droits relatifs aux Terrains du Projet, tels que prévus dans la présente Convention conformément à un accord de sécurité à convenir entre les Parties.

## 11 Droits et obligations de la Société Ferroviaire

### 11.1 Construction, Acquisition et exploitation des Infrastructures

Sous réserve des stipulations du présent article, la Société Ferroviaire peut confier à l'Exploitant des Infrastructures tout ou partie de la gestion et la maintenance des Infrastructures Ferroviaires et de toute Extension, en tant que contractant indépendant pour le compte de la Société Ferroviaire, la Société Ferroviaire devant transférer les Infrastructures Ferroviaires à l'État au terme de la présente Convention Ferroviaire en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance.

La Société Ferroviaire devra informer l'Etat de l'expérience et de la capacité technique, financière et organisationnelle du candidat exploitant à exploiter et maintenir les Infrastructures et Matériels Ferroviaires dans les conditions prévues à la présente Convention. Il fournira également toute information complémentaire requise pour l'analyse du candidat sous-traitant Exploitant de l'Infrastructure.

L'Etat disposera d'un délai de trente (30) jours ouvrés courant à compter de la réception de toutes les informations nécessaires à l'analyse du candidat, pour objecter au choix du sous-traitant Exploitant. Toute demande d'information suspend ce délai jusqu'à la fourniture des informations demandées. Lors de la demande d'agrément adressée à l'Etat par la Société Ferroviaire, celle-ci doit justifier par écrit que le candidat Exploitant s'est engagé, irrévocablement et sans réserve, à remplir les obligations pesant sur la Société Ferroviaire en termes d'exploitation et de maintenance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires visées dans la présente Convention. Le silence de l'Etat au terme du délai de trente (30) jours ouvrés précité vaudra acceptation du candidat Exploitant.

Si l'Etat n'objecte pas par écrit au choix du candidat sous-traitant Exploitant de l'Infrastructure, la Société Ferroviaire sera garant du respect par l'Exploitant de l'intégralité des obligations pesant sur l'exploitant des Infrastructures et Matériels Ferroviaires en vertu de la présente Convention. A cet effet, toute convention de sous-traitance entre la Société Ferroviaire et le sous-traitant Exploitant sera subordonnée à l'acceptation et à la reprise par écrit par ce dernier des termes et conditions d'exploitation et de maintenance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires prévues par la présente Convention. Une copie du contrat de sous-traitance sera transmise à l'Etat.

La non-objection expresse ou tacite de l'Etat au choix de l'Exploitant ne décharge en rien la responsabilité de la Société Ferroviaire au titre de ses obligations d'exploitation et d'entretien des Infrastructures et Matériels Ferroviaires ni ne crée un quelconque lien de droit entre l'Etat et l'Exploitant ou une quelconque obligation de paiement des sommes dues à l'Exploitant par la Société Ferroviaire.

La Société Ferroviaire répond vis-à-vis de l'Etat des actions et inactions de l'Exploitant. Dès lors, le manquement de l'Exploitant ou son retard à exécuter une des obligations pesant sur le

Société Ferroviaire en vertu de la présente Convention sera considéré comme un manquement ou un retard de la Société Ferroviaire au titre de la présente Convention.

La Société Ferroviaire doit:

- (a) assurer sous sa responsabilité la planification, la conception, la Construction, l'Acquisition, les Extensions, la Mise en service et la Mise en Exploitation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires conformément aux Cahiers des Charges et au Droit en Vigueur.
- (b) avoir le droit :
  - (i) d'accéder aux Terrains du Projet pour la réalisation de l'Etude de Faisabilité ;
  - (ii) d'exercer tous les droits et de prendre toutes les mesures nécessaires pour réaliser la Construction, la Mise en service et la Mise en Exploitation des Infrastructures, conformément à la présente Convention et au Droit en Vigueur, en ce compris le Décret PIN et le cadre du PARC ; et
  - (iii) d'entreprendre l'exploitation, la maintenance et en cas de besoin l'Extension des Infrastructures Ferroviaires ;
- (c) s'assurer que tout Exploitant respecte toutes les obligations applicables au titre de la présente Convention et exploite les Infrastructures et Matériels Ferroviaires conformément aux Bonnes Pratiques en matière ferroviaire.
- (d) détenir, modifier et réaliser des Extensions des Infrastructures Ferroviaires ;
- (e) maintenir les Infrastructures et Matériels Ferroviaires conformément au Cahier des Charges de la Maintenance et transférer les Infrastructures Ferroviaires à l'État au terme de la présente Convention en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance ;
- (f) conclure, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, l'Accord de Services Ferroviaires avec le Client Fondamental énonçant le droit de priorité d'utilisation de la Capacité Réservée, l'obligation du Client Fondamental de payer la Capacité Réservée même s'il ne l'utilise pas ainsi que les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Ferroviaire et, le cas échéant l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Ferroviaire), fournissent les Services Ferroviaires pour le transport et l'évacuation des marchandises du Client Fondamental contre rémunération ;
- (g) conclure, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, des Contrats de Services Ferroviaires avec des Clients Tiers énonçant les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Ferroviaire et, le cas échéant l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Ferroviaire) fournissent les Services Ferroviaires pour le transport et l'évacuation des marchandises et/ou des passagers des Clients Tiers contre rémunération ;
- (h) entreprendre les études de faisabilité nécessaires à toute Extension, le cas échéant, pour le Client Fondamental ou pour l'Etat ou tout tiers et pour ce faire avoir accès aux Terrains du Projet et bénéficier des Autorisations requises ;
- (i) lorsque le financement des Infrastructures Ferroviaires est recherché pour la Construction, l'Acquisition, les Extensions, par le Client Fondamental ou ses Affiliés, tout mettre en œuvre pour mobiliser et sécuriser le financement du Projet Ferroviaire.

## 11.2 Désignation et contrôle des sous-traitants, de la Société Ferroviaire ou de l'Exploitant

La Société Ferroviaire, dans le cadre de la réalisation des Infrastructures Ferroviaires, se conformera au Droit en Vigueur en matière de droit du travail, les règles régissant le contenu local dans le cadre de la mise en œuvre des projets publics et privés en République de Guinée.

La Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant peuvent nommer sous sa responsabilité tout sous-traitant pour la Construction, l'Extension et la maintenance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires, sous réserve d'en informer par écrit l'Etat.

A cette fin, la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant se rapprochera de la Bourse de Sous-Traitance et de Partenariats en République de Guinée.

La Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant répondent vis-à-vis de l'Etat des actions et inactions de leurs sous-traitants. Dès lors, le manquement de tout sous-traitant ou son retard à exécuter une des obligations pesant sur la Société Ferroviaire ou le cas échéant l'Exploitant en vertu de la présente Convention sera considéré comme un manquement ou un retard de la Société Ferroviaire ou, le cas échéant de l'Exploitant au titre de la présente Convention.

La Société Ferroviaire et le cas échéant l'Exploitant doivent informer l'Etat de la fin de leurs relations avec l'un quelconque de leurs Sous-Traitants Exclusifs. Le remplacement de tout Sous-Traitant Exclusif par un autre doit suivre la procédure décrite au présent article.

Dans le cadre de la réalisation du Projet Ferroviaire, la Société Ferroviaire agit conformément au Droit en Vigueur relatif au contenu local et aux Bonnes Pratiques Sectorielles, en accordant la préférence aux entreprises, petites ou moyennes entreprises (« PME ») et petites ou moyennes industries (« PMI ») c'est-à-dire dont le nombre de salariés est inférieur ou égal à 250, dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur ou égal à 5 milliards de GNF ou dont le bilan annuel est inférieur ou égal à 4 milliards de GNF, appartenant à et contrôlées par des personnes de nationalité guinéenne (« Guinéens »), dans la mesure où ces services et produits sont disponibles à des prix et à des conditions de qualité, de quantité et de délais de livraison comparables.

A cet effet la Société Ferroviaire s'engage :

12.2.1 à s'assurer que la part d'entreprises, PME et PMI situées en Guinée, appartenant à et contrôlées par des Guinéens engagées pour la fourniture de biens et services dans le cadre du Projet Ferroviaire sera augmentée progressivement tout au long de la Durée afin que le nombre et la valeur totale hors taxes des contrats en question soient conformes aux quotas minima fixés ci-dessous :

- 12.2.1.1 25 % au cours des Activités Locales ;
- 12.2.1.2 35 % à partir de Date d'échéance de démarrage du Projet Ferroviaire ;
- 12.2.1.3 25 % pendant les cinq (5) premières années de Mise en Exploitation ;
- 12.2.1.4 35% de la 6<sup>e</sup> à la 10<sup>e</sup> année de la Mise en Exploitation ;
- 12.2.1.5 40 % de la 11<sup>e</sup> à la 15<sup>e</sup> année de la Mise en Exploitation ;
- 12.2.1.6 45 % de la 16<sup>e</sup> à la 20<sup>e</sup> année de la Mise en Exploitation ; et
- 12.2.1.7 50 % au-delà de la 21<sup>e</sup> année de la Mise en Exploitation.

12.2.2 à soumettre un rapport au Ministère en charge des PME justifiant que les entreprises, PME et/ou PMI guinéennes ne sont pas en mesure de répondre, dans les conditions prévues dans le présent article, aux besoins de biens et services de la Société.

12.2.3 à ce que la valeur totale hors taxes des contrats correspondants soit assimilée à la valeur des contrats qui seront effectivement confiés à des entreprises, PME ou PMI

guinéennes pour déterminer si les quotas mentionnés précédemment ont été effectivement atteints.

12.2.4 à évaluer en concertation avec l'Administration les raisons évoquées dans ce rapport et s'entendre sur la manière de remédier à l'incapacité des entreprises guinéennes à répondre aux besoins de la Société Ferroviaire selon un programme de renforcement de leurs capacités ou par tout autre moyen adéquat ;

12.2.5 mettre en place un programme d'identification et de renforcement des capacités des PME et PMI pour permettre aux entreprises guinéennes de mettre à point leurs compétences.

12.2.6 favoriser l'accès des PME et PMI au crédit par tout moyen disponible y compris par la mise en place de soutien auprès des banques et établissements de crédit.

12.2.7 attribuer les contrats aux PME et PMI de façon transparente et non-discriminatoire, sur la base de la concurrence, de l'équité et de l'éthique de façon à ce qu'aucune communauté ne soit privilégiée ou favorisée par rapport aux autres.

12.2.8 La Société Ferroviaire ou l'Exploitant doit déposer annuellement à l'Etat et exécuter un plan de soutien à la création et au renforcement des capacités des entreprises, PME et PMI détenues ou contrôlées par des Guinéens qui sont engagées pour la fourniture de biens et services. Ce plan doit définir les catégories de services et de biens réservés par priorité, sous les conditions exposées précédemment, aux achats locaux et contenir la liste et le pourcentage des achats de services et de biens locaux projetés au cours de l'année suivante.

12.2.9 La Société Ferroviaire assurera chaque semestre la communication au public des mesures qu'elle met en œuvre dans ce domaine et leurs résultats.

12.2.10 Les entreprises, PME et PMI guinéennes doivent s'engager dans leur contrat avec la Société ou ses Sous-Traitants à domicilier en Guinée l'ensemble des paiements qu'elles reçoivent et à limiter le transfert à l'étranger de leurs bénéfices réalisés dans le cadre du Projet Ferroviaire.

12.2.11 La Société Ferroviaire ou l'Exploitant soumettra un rapport annuel au Ministère en charge des PME et au Ministère des Mines faisant état des mesures mises en œuvre pour recourir aux PME, PMI et entreprises appartenant ou contrôlées par des Guinéens, qui détaillera les progrès réalisés pour parvenir à la part minimale définie dans le présent article, ainsi que ses activités en faveur de la création ou du renforcement des capacités guinéennes.

### 11.3 **Droit de carrière et autres matériaux**

La Société Ferroviaire, le cas échéant l'Exploitant et leurs sous-traitants auront le droit, aux fins de Construction, d'Extension et/ou de maintenance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires d'obtenir le droit d'avoir accès et d'extraire la pierre, le sable, l'argile et le gravier et autres matériaux nécessaires aux besoins des Activités Ferroviaires conformément au Droit en Vigueur.

### 11.4 **Droit d'importer des équipements, matériaux et consommables**

Sous réserve du respect de ses obligations relatives à la promotion du contenu local, la Société Ferroviaire et ses sous-traitants auront le droit, pendant toute la Durée, d'importer directement de toute juridiction de leur choix ou de transporter d'un autre site du territoire guinéen sur lequel il bénéficie d'un régime similaire toute installation, tout équipement et tout matériau et consommable et carburants nécessaires à l'exécution des Activités Ferroviaires, dans les conditions définies dans l'Annexe Fiscale et le respect du Droit en Vigueur applicable pour chaque type de bien importé.

L'Etat délivrera toutes les Autorisations nécessaires à cet effet au demandeur remplissant les conditions requises par le Droit en Vigueur pour bénéficier de l'Autorisation demandée.

### 11.5 Accès à l'eau

L'État accepte d'accorder à la Société Ferroviaire et à ses sous-traitants conformément au Droit en Vigueur le droit de:

- (a) prélever de l'eau des rivières ;
- (b) puiser de l'eau souterraine ; et
- (c) développer, s'il y a lieu, une installation de traitement de l'eau,

pour la Construction des Infrastructures. Ce droit pourra être suspendu ou révoqué en cas de non-respect du Droit en Vigueur, notamment du Code l'Environnement, de ses textes d'application et des conventions internationales auxquelles la Guinée est partie.

### 11.6 Obligations de Transport de Passagers et de Marchandises

A compter de la sixième année de la Date de Mise en Exploitation et sous réserve que l'Etude de Faisabilité Ferroviaire afférente au Transport de Passagers et de Marchandises le permette, et que le transport du minerai et la performance de la Société Ferroviaire ne s'en trouvent impactés:

- (a) La Société Ferroviaire doit fournir une capacité minimum nécessaire, comprenant un minimum de deux (2) sillons voyageurs par jour entre Kérouané et le Port à des heures déterminées en concertation avec les autorités compétentes de l'Etat. Toute demande de l'Etat au-delà de cette capacité minimale, est sujette à la disponibilité de capacité supplémentaire et ne pourra en aucun cas gêner ou perturber de quelque manière que ce soit la priorité du Client Fondamental ou les Services Ferroviaires fournis à tout Client Tiers. L'État ou toute entité désignée par l'Etat devra financer entièrement la capacité nécessaire supplémentaire.
- (b) Suite à une demande de l'État (ou toute entité désignée par l'Etat), la configuration proposée des services de transports est arrêtée par la Société Ferroviaire et/ou l'Exploitant de manière appropriée et raisonnable, notamment en ce qui a trait aux types de prestations offertes, à la fréquence de desserte, aux points d'arrêt, aux horaires, à la composition des trains et aux conditions particulières d'accès aux trains, tout en respectant la priorité du Client Fondamental et les droits de transport des Clients Tiers.

### 11.7 Câble à Fibres Optiques

- (a) Les Parties reconnaissent que le Câble à Fibres Optiques fait partie des Infrastructures et Matériels Ferroviaires et, en conséquence :
  - (i) la Société Ferroviaire sera responsable de l'acquisition, de la planification, de la conception, de la construction, de la mise en service, de l'exploitation, de la maintenance et de la réparation du Câble à Fibres Optiques pour les besoins de l'exploitation des Activités Ferroviaires ;
  - (ii) la Société Ferroviaire et, le cas échéant l'Exploitant, exploitera et entretiendra le Câble à Fibres Optiques ; et
- (b) Les Parties reconnaissent et conviennent également que le Câble à Fibres Optiques est construit principalement pour fournir des systèmes de signalisation ferroviaire et de contrôle des trains pour les Activités Ferroviaires et les systèmes de communication de la mine. Ces objectifs sont essentiels à la sécurité et aux opérations et sont prioritaires en ce qui concerne l'utilisation, la maintenance et le fonctionnement du Câble à Fibres Optiques.
- (c) La Société Ferroviaire doit toutefois mettre à la disposition de l'Etat ou de toute entité désignée par lui des brins de fibres noires avec une capacité de données minimale selon des modalités et conditions à convenir entre les Parties.

## 12 Exploitation des Infrastructures Ferroviaires.

### 12.1 Principes généraux

L'exploitation des Infrastructures Ferroviaires inclut les éléments suivants :

- (a) le droit d'entreprendre l'exploitation, la maintenance des Infrastructures Ferroviaires et, le cas échéant des Extensions;
- (b) l'obtention et la détention de toutes les Autorisations émises par l'État conformément à l'Article 11 en tant que de besoin nécessaires à l'exploitation des Infrastructures Ferroviaires ;
- (c) la conclusion des Accords de Services Ferroviaires avec le Client Fondamental énonçant les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Ferroviaire et l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Ferroviaire) fournissent les Services Ferroviaires pour le transport et l'évacuation des marchandises et/ou des passagers du Client Fondamental contre rémunération ;
- (d) la conclusion des Contrats de Services Ferroviaires avec tout Client Tiers énonçant les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Ferroviaire et l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Ferroviaire) fournissent les Services Ferroviaires pour le transport et l'évacuation des marchandises et/ou des passagers du Client Tiers contre rémunération ;
- (e) l'établissement de la tarification et la perception de tarifs pour les Services Ferroviaires auprès des Clients Tiers au titre de la fourniture des Services Ferroviaires conformément au Régime Multi-Utilisateurs. Pour ce qui concerne le transport de Produits Miniers et autres marchandises, la tarification sera déterminée par la Société Ferroviaire sur la base du principe de proportionnalité aux quantités transportées et de la nature des marchandises transportées, et fera l'objet d'une homologation par le Ministère en charge des Transports qui la fera publier dans le Journal Officiel de la République de Guinée ; et
- (f) la gestion et l'allocation de la Capacité des Infrastructures Ferroviaires conformément aux droits du Client Fondamental, aux principes du Régime multi-utilisateurs et aux Contrats de Services Ferroviaires passés avec des Clients Tiers.

### 12.2 Standards d'exploitation

La Société Ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant doit mener toutes ses activités et exploiter et gérer l'exploitation des Infrastructures Ferroviaires conformément aux Bonnes Pratiques en matière ferroviaire. En matière de transport de passagers conformément aux stipulations de l'article 11.6 de la Convention, la Société Ferroviaire veillera à la mise en place des dispositions spécifiques et renforcées notamment en matière de circulation et de sécurité des trains, d'accueil et d'information des passagers, de tarification et collecte du tarif de transport. Ces dispositions spécifiques sont portées à la connaissance de l'Etat.

### 12.3 Gestion des opérations ferroviaires

- (a) Les opérations ferroviaires seront conduites à tout moment conformément au Droit en Vigueur en Guinée portant sur l'organisation et la sécurité des chemins de fer en Guinée.

- (b) La Société Ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant doit communiquer au Comité Technique pour chaque exercice social et dans le cadre de son rapport de gestion annuel soumis aux actionnaires, un Budget, un Plan d'Exploitation et de Maintenance annuel et un Plan de Développement à Long Terme présentant les caractéristiques principales suivantes :
- (i) un budget pour l'exercice social, comprenant les budgets d'investissement et d'exploitation et une estimation des besoins de financement de trésorerie de l'exercice social suivant (le « **Budget** »);
  - (ii) un plan d'exploitation et de maintenance devra notamment préciser les travaux de construction et de maintenance que la Société Ferroviaire et/ou l'Exploitant prévoit de réaliser sur l'Infrastructure Ferroviaire ainsi que l'estimation de leurs coûts (le « **Plan d'Exploitation de Maintenance** ») ; et
  - (iii) un plan de développement sur cinq (5) ans glissants comprenant les principaux investissements de renouvellement, les calendriers de maintenance et les coûts associés (le « **Plan de Développement à Long Terme** »).
- (c) Le plan d'intervention d'urgence (le « **Plan d'intervention d'Urgence** ») qui définira les procédures techniques, administratives et financières de la prise en charge des urgences en conformité avec la réglementation sécuritaire en vigueur et les Bonnes Pratiques en matière ferroviaire sera transmis au Comité Technique.
- (d) Le Comité Technique peut émettre des recommandations et proposer des modifications s'agissant du Budget, du Plan d'Exploitation et de Maintenance, du Plan de Développement à Long Terme et du Plan d'Intervention d'Urgence.

#### 12.4 Manuels des opérations ferroviaires

- (a) La Société Ferroviaire ou, le cas échéant, l'Exploitant développe les manuels de procédures de fonctionnement des Infrastructures comprenant:
- (i) le processus à suivre pour l'établissement des horaires des Services Ferroviaires et la planification des services de maintenance annexes ;
  - (ii) les règles relatives à l'exercice du contrôle opérationnel de toutes les Activités Ferroviaires d'exploitation ;
  - (iii) les spécifications et les normes applicables à l'exploitation et la maintenance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires en cohérence avec le Cahier des Charges de la Maintenance ;
  - (iv) la disponibilité des Infrastructures et Matériels Ferroviaires dans le cadre des plans de transport dont la responsabilité d'établissement et d'exécution sont à la charge de la Société Ferroviaire et ou de l'Exploitant;
  - (v) les barèmes des tarifs des Services Ferroviaires ;
  - (vi) les règles de sûretés et de sécurité ferroviaires ; et
  - (vii) les statistiques sur les activités ferroviaires.
- (b) Les manuels des opérations ferroviaires et leur mise à jour sont transmis au Comité Technique pour information.

### 13 Stipulations concernant le Régime d'accès des tiers

#### 13.1 Nature des Services et Infrastructures Ferroviaires multi-utilisateurs

Les Parties reconnaissent que les Infrastructures Ferroviaires constituent, une composante centrale et essentielle du développement des infrastructures de transport en Guinée, tant pour le transport des personnes que des biens et que le développement et l'exploitation des infrastructures de transport, telles que les Infrastructures Ferroviaires, ont un impact socio-économique transformateur en Guinée, notamment en désenclavant les régions où ces infrastructures sont implantées.

Les Parties reconnaissent également que, sans préjudice des droits de la Société Ferroviaire sur lesdites Infrastructures qu'elle conçoit, finance, construit, exploite et maintient pour ses besoins propres et ses droits de priorité d'utilisation du Client Fondamental, un développement harmonieux des territoires en Guinée impose à la fois une démarche de mutualisation des infrastructures de transport et d'évacuation et non leur multiplication projet par projet, et ce au bénéfice de tous les opérateurs économiques et des passagers, notamment, du fait de la mutualisation des coûts d'exploitation desdites infrastructures et des économies d'échelle et d'efficience.

#### 13.2 Infrastructures multi-utilisateurs

- (a) Les Parties reconnaissent que les Infrastructures doivent être multi-utilisateurs en ce que :
- (i) les Infrastructures et Matériels Ferroviaires doivent être mis à la disposition et les Services fournis à des Clients Tiers de façon transparente et équitable, sous réserve du respect du droit de priorité du Client Fondamental ;
  - (ii) les Infrastructures peuvent être étendues par la Société Ferroviaire afin de créer une Capacité Supplémentaire qui sera mise à la disposition du Client Fondamental et des Clients Tiers dans des conditions justes et équitables ; et
  - (iii) un service aux passagers sera offert dans les termes et conditions de l'article 11.6 de la Convention.
- (b) Le Régime d'accès des Clients Tiers devra donner lieu à un modèle type de Contrat d'Opération Multi-Utilisateurs qui devra être établi par la Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant, sur la base du Régime d'accès des tiers et du Droit en Vigueur. Ce modèle de contrat de mutualisation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires sera transmis au Comité Technique pour avis avant sa transmission à l'Etat pour accord avant sa mise en application.

### 14 Droits et Obligations du Client Fondamental

#### 14.1 Droits prioritaires du Client Fondamental

Les Parties reconnaissent que les Infrastructures sont construites dans un premier temps principalement pour servir le Client Fondamental et que le financement de leur Construction est rendu possible par l'accord du Client Fondamental de payer des frais d'utilisation. Par conséquent, le Client Fondamental a, en ce qui concerne les Infrastructures, les droits de priorité suivants

- (a) le droit de priorité d'utilisation des Infrastructures et des Services Ferroviaires;
- (b) une capacité de transport qui lui est exclusivement réservée sur la Capacité des Infrastructures et Matériels Ferroviaires (la « **Capacité Ferroviaire Réservee**»);
- (c) le droit de payer des tarifs pour les Services Ferroviaires qui ne seront jamais plus élevés que les tarifs appliqués aux Clients Tiers ; et
- (d) le droit de regard sur toute Extension des Infrastructures. Si le Client Fondamental estime que l'Extension affecte négativement et sensiblement les Services Ferroviaires qui lui sont fournis, les Parties se concerteront pour mettre en place les moyens permettant de minimiser les impacts négatifs de l'Extension.

#### 14.2 **Droit du Client Fondamental de vendre la Capacité Réservee**

- (a) Le Client Fondamental peut céder à la Société Ferroviaire ou à un Client Tiers tout ou partie de la Capacité Réservee dont il n'a pas besoin selon les termes et conditions fixés par le Client Fondamental.
- (b) Si le Client Fondamental décide de mettre sa Capacité Réservee à disposition d'un Client Tiers, il doit informer la Société Ferroviaire, l'Exploitant de l'Infrastructure, le Comité Technique et l'Etat des conditions de cette mise à disposition comprenant l'identité du Client Tiers, le montant de la Capacité Réservee mise à disposition du Client Tiers et la durée de cette mise à disposition.
- (c) Si le Client Fondamental n'utilise pas la totalité de sa Capacité Réservee, et n'a pas décidé de son propre chef de céder la Capacité Réservee non utilisée conformément à l'Article 15.2(a), il est alors tenu de mettre à la disposition de tout Client Tiers la Capacité Disponible et dans cette hypothèse les dispositions du Régime d'accès des tiers s'appliquent.

### 15 **Assurance**

- (a) La Société Ferroviaire et le cas échéant, l'Exploitant, s'engagent à souscrire les polices d'assurances nécessaires à couvrir les risques liés aux Infrastructures tant dans la phase de Construction et d'Acquisition que dans sa phase d'exploitation. À cet effet, la Société Ferroviaire et le cas échéant, l'Exploitant sont tenus de souscrire une ou plusieurs polices d'assurance couvrant la responsabilité civile à l'égard des clients, des tiers et de leurs employés ainsi que le risque de perte par incendie, destruction ou vol des Infrastructures pour une valeur égale à la valeur à neuf des Infrastructures ;
- (b) La Société Ferroviaire et le cas échéant, l'Exploitant s'engagent à fournir à l'État, sur demande, copie des polices d'assurance et les attestations de paiement des primes correspondantes afin que l'État puisse s'assurer du sérieux de celles-ci, ainsi que de l'étendue des risques couverts et des procédures d'indemnisation ;
- (c) Toutes les assurances doivent respecter les termes et conditions conformes à une pratique de gestion prudente des risques ; et
- (d) Les Parties reconnaissent et acceptent que les obligations de la Société Ferroviaire et le cas échéant de l'Exploitant concernant les assurances sont soumises aux dispositions du Code des Assurances applicable en République de Guinée.

*M* *W*

## 16 Routes

### 16.1 Routes d'accès aux voies ferrées ou Passages à Niveau Publics

La Société Ferroviaire et/ou le cas échéant, l'Exploitant peuvent concevoir, construire, exploiter et entretenir en conformité avec le Droit en Vigueur et les Bonnes Pratiques en matière ferroviaire :

- (a) des voies de maintenance et d'accès aux voies ferrées reliant le réseau routier public aux Infrastructures Ferroviaires à des endroits désignés de façon appropriée (ci-après les « **Routes d'accès aux voies ferrées** ») ; et
- (b) desdits passages à niveau situés à des endroits désignés de façon appropriée et nécessaires pour permettre au public de traverser les Infrastructures Ferroviaires (ci-après dénommés les « **Passages à niveau public** »),

conformément aux normes requises dans le cadre de leur exploitation, y compris tous les dispositifs d'avertissement, les ponts et autres infrastructures qui pourraient être nécessaires pour pouvoir utiliser les Routes d'accès aux voies ferrées ou Passages à Niveau Publics.

### 16.2 Utilisation des Routes d'accès aux Voies Ferrées ou Passages à Niveau Public par l'État et le public

- (a) La Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant sont autorisés à réguler et à contrôler l'usage des Routes d'accès aux voies ferrées et Passages à Niveau Publics, notamment grâce à des activités de sécurité appropriées conformément aux règles de sécurité et de sûreté publique et au Droit en Vigueur.
- (b) La Société Ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant ont le droit d'avoir accès et d'utiliser les Routes d'accès aux voies ferrées et Passages à Niveau Public en priorité par rapport à tous les autres Client Tiers, sous réserve des exigences des règles de sécurité et de sûreté publique et du Droit en Vigueur.

### 16.3 Usage des routes publiques

- (a) La Société Ferroviaire et, le cas échéant, l'Exploitant ainsi que les sous-traitants ont le droit d'utiliser toute voie publique à proximité du Corridor.
- (b) Dans la mesure où il est nécessaire de procéder à une modernisation du réseau routier public (y compris les ponts et autres infrastructures associées) afin de faciliter la Construction des Infrastructures et de respecter la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition, la Société Ferroviaire pourra procéder aux dites modernisations en conformité avec la bonne pratique en matière de construction routière et le Droit en Vigueur, et devra dans ce cas supporter les coûts afférents à leur conception et à leur construction.
- (c) Pour éviter tout doute, les routes publiques ainsi modernisées restent la propriété exclusive de l'Etat et ni la Société Ferroviaire ni l'Exploitant ne seront responsables de l'exploitation et de l'entretien de ces routes publiques modernisées ou utilisées dans le cadre du Projet Ferroviaire, ni de leurs coûts d'exploitation et de maintenance (sauf accord expresse avec l'État à évaluer au cas par cas).

#### 16.4 Traversées des routes nationales structurantes par l'infrastructure ferroviaire

Les traversées des routes nationales et des voiries urbaines structurantes par l'Infrastructure Ferroviaire seront dénivelées.

#### 17 Régime d'autorisation de sécurité ferroviaire

Les Parties discuteront et conviendront de bonne foi de tout régime d'autorisation de sécurité ferroviaire qui pourrait être élaboré. Les Parties conviennent que tout Régime d'autorisation de sécurité ferroviaire susceptible d'être adopté :

- (a) ne concernera uniquement que les questions de sécurité ferroviaire ;
- (b) n'empêchera pas la Société Ferroviaire, l'Exploitant, le Client Fondamental ni leurs sous-traitants de jouir des droits ou d'exécuter les obligations qui leur sont respectivement conférés en vertu de la présente Convention Ferroviaire, ni ne constituera par ailleurs une atteinte importante à ces droits ou obligations; et
- (c) fonctionnera de façon globalement similaire aux réglementations relatives à l'octroi d'autorisations en matière de sécurité ferroviaire en vigueur à l'international.

#### 18 Obligation de non-ingérence de l'État

- (a) En plus de s'engager à garantir l'application effective du Décret PIN et afin de permettre l'exécution des Activités Ferroviaires, l'État s'engage pour la Durée de la présente Convention, à ce qu'aucune Autorité de l'État n'accorde aucun droit, intérêt ou autorisation d'aucune sorte, et d'une manière générale à ne prendre aucune mesure permettant la réalisation d'activités, de travaux, de structures ou d'installations d'aucune sorte pouvant affecter substantiellement négativement et durablement les Activités Ferroviaires.
- (b) L'État veillera à ce que les activités de la Société Ferroviaire, de l'Exploitant, du Client Fondamental ainsi que leurs sous-traitants et Affiliés puissent être entreprises et réalisées dans le Corridor ou les Terrains du Projet sans aucune restriction ou interruption par l'État ou toute Autorité de l'État, dès lors que ces activités sont conformes au Droit en Vigueur et à la présente Convention.

#### 19 Recrutement des employés

- 19.1 La Société Ferroviaire, dans le cadre de la réalisation des Infrastructures Ferroviaires, se conformera au Droit en Vigueur en matière de droit du travail ainsi qu'aux règles régissant le contenu local dans le cadre de la mise en œuvre des projets publics et privé en République de Guinée.
- 19.2 La Société Ferroviaire, dans l'exécution du Projet Ferroviaire, se conformera à tout le Droit en Vigueur en matière de droit du travail et emploiera de manière prioritaire des Guinéens ayant les compétences requises.
- 19.3 La Société Ferroviaire et/ou le cas échéant l'Exploitant s'engagent à ce que :
  - (a) uniquement des Guinéens soient employés pour tous les postes non qualifiés, en donnant la priorité aux membres de la Communauté Locale,
  - (b) la préférence soit donnée aux Guinéens qui possèdent les compétences requises pour les postes de direction et d'encadrement,
  - (c) pendant la phase des Activités Locales, un plan de formation soit établi avec le Ministère en charge de la Formation Professionnelle.

- (d) un Guinéen qui possède les compétences requises soit recruté conformément aux procédures internes de la Société au poste de directeur général adjoint, avant la date de mise en service des Infrastructures et Matériels Ferroviaires,
  - (e) un rapport annuel soit soumis au Ministère en charge de l'Emploi et au Ministère en charge des Mines faisant état des mesures mises en œuvre pour employer des Guinéens, et favoriser la création d'emplois ou le renforcement des capacités des Guinéens; et
  - (f) les mesures qu'elle met en œuvre dans ce domaine et leurs résultats soient communiqués au public. La Société Ferroviaire doit préparer un programme de formation et de perfectionnement et le soumettre pour information et avis à l'Office National de la Formation et du Perfectionnement Professionnel de la République de Guinée en vue de favoriser la formation des ressortissants guinéens, le transfert de savoir-faire et l'emploi des Guinéens notamment en vue de permettre aux personnes qui en bénéficient d'acquérir les compétences leur permettant d'occuper des fonctions d'encadrement et de direction. Le programme de formation et de perfectionnement doit, à tout le moins, comporter :
    - l'accueil des diplômés des écoles professionnelles et d'universités pour les stages de mise en situation professionnelle et de découverte de l'entreprise, et l'accueil des élèves et étudiants en formation initiale, dans les deux cas pour une durée adaptée à la formation; et
    - la participation d'employés guinéens à des cours et séminaires de formation organisés en République de Guinée et à l'étranger.
- 19.4 La Société élabore et met en œuvre un plan de carrière et de succession pour tous les employés, notamment ceux de l'encadrement et de la direction, ou pour tout emploi nécessitant une expertise.

## 20 Administrateur de l'État - participations de la Société Ferroviaire et du Client Fondamental- Sûreté sur les Actions

### 20.1 Administrateur de l'État

- (a) À tout moment à compter de la Date d'Entrée en Vigueur, sur simple demande écrite adressée à la Société Ferroviaire, l'Etat devra bénéficier d'un siège au sein du conseil d'administration de la Société Ferroviaire. Cet administrateur aura notamment un devoir d'alerte en cas de décision ou de non prise de décision du conseil d'administration susceptible d'affecter la qualité, la propriété ou la performance des Infrastructures et Matériels Ferroviaires.
- (b) Le vote favorable de l'administrateur représentant de l'Etat sera requis et l'accord préalable et écrit de l'Etat sera requis, à peine de nullité, pour toute décision des organes de direction de la Société Ferroviaire, impliquant la cession, immédiate ou à terme, la cessation ou la suspension de l'Activité Ferroviaire. Cette disposition devra être reprise dans les statuts de la Société Ferroviaire.
- (c) Dans l'hypothèse où la Société Ferroviaire viendrait à sous-traiter l'exploitation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires, l'Etat devra bénéficier d'un siège au sein du conseil d'administration de l'Exploitant qui aura à son tour un devoir d'alerte et des droits de veto tels que prévus aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus.

### 20.2 Participations de la Société Ferroviaire et du Client Fondamental

- (a) Toute cession de contrôle de la Société Ferroviaire avant que le Programme d'Investissements ait été réalisé est subordonnée (i) à l'acceptation irrévocable et

*[Signature]*

écrite par le cessionnaire des termes et conditions de la présente Convention et (ii) à l'accord préalable et écrit de l'Etat qui ne pourra être refusé sauf juste motif.

- (b) Le Client Fondamental s'engage à détenir pendant toute la Durée de l'Exploitation le contrôle de la Société Ferroviaire, de sorte que la Société Ferroviaire soit toujours son Affilié. Toute cession de contrôle de la Société Ferroviaire, sauf à un Affilié, est subordonnée à un agrément préalable et écrit de l'Etat du candidat cessionnaire qui ne pourra être refusé sauf juste motif. La cession de contrôle à un Affilié ne libère ni le Client Fondamental ni la Société Ferroviaire de leurs obligations et responsabilités aux termes de la présente Convention Ferroviaire.
- (c) La Société Ferroviaire s'engage à détenir pendant toute la Durée de l'Exploitation le Contrôle de l'Exploitant de l'Infrastructure, si elle lui sous-traite cette exploitation, de sorte que l'Exploitant soit toujours son Affilié. Toute cession de Contrôle de l'Exploitant, sauf à un Affilié, est subordonnée à un agrément préalable et écrit de l'Etat du candidat cessionnaire qui ne pourra être refusé sauf juste motif. La cession de Contrôle à un Affilié ne libère pas la Société Ferroviaire de ses obligations et responsabilités aux termes de la présente Convention.

## 21 Régime fiscal, douanier et comptable

### 21.1 Dispositions générales

Compte tenu de la nature particulière du Projet Ferroviaire qui nécessite des investissements à une échelle exceptionnelle, en particulier pour des infrastructures de base importantes qui ont un impact significatif pour l'économie nationale, l'Annexe Fiscale détermine le traitement préférentiel applicable au Projet Ferroviaire. Ce régime s'applique à partir de l'Entrée en Vigueur de la Convention, et jusqu'à l'expiration de la Durée de la Convention.

### 21.2 Stabilisation du Régime fiscal et douanier

Compte tenu du niveau d'investissement important, l'Etat garantit à la Société Ferroviaire et à ses Sous-Traitants Exclusifs la stabilisation du régime fiscal et douanier prévu par la présente Convention Ferroviaire pour une durée de trente-cinq (35) ans à compter de la date de signature de la présente Convention Ferroviaire (la « Période de Stabilisation »).

Pour préserver l'équilibre financier du Projet pendant la Période de Stabilisation, l'Etat garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant le cas échéant et aux Sous-Traitants Exclusifs que pendant la Période de Stabilisation toutes modifications ultérieures au régime fiscal et douanier y compris à la législation fiscale et douanière et ayant un impact financier défavorable sur le Projet, ses Actionnaires et Affiliés, ne seront pas appliquées à la Société Ferroviaire, ses Sous-Traitants Exclusifs et ses Affiliés sans leur consentement écrit préalable.

Pendant la Période de Stabilisation :

- (a) les taux des impôts, droits et taxes ne sont sujets à aucune augmentation ou diminution. Ces taux demeurent tels qu'ils sont à la date de signature de la présente Convention Ferroviaire; et
- (b) aucune nouvelle taxe ou imposition autres que celles mentionnées dans la présente Convention Ferroviaire n'est applicable à la Société Ferroviaire et aux Sous-Traitants Exclusifs.

En revanche, la Société Ferroviaire et les Sous-Traitants Exclusifs pourront valablement et après notification adressée à la Direction Générale des Impôts, se prévaloir de telles modifications si celles-ci avaient pour effet de réduire leurs charges fiscales et/ou douanières ou d'élargir le champ des garanties octroyées au titre de la réglementation des changes, à l'exception toutefois des dispositions plus favorables qui pourraient exister à la date de la signature de la Convention.

La Société Ferroviaire et les Sous-Traitants Exclusifs auront le droit de bénéficier après notification aux administrations concernées, de toute disposition économique, fiscale et douanière plus favorable accordée à toute entreprise exerçant les mêmes activités en République de Guinée et sous réserve que le niveau d'investissement soit similaire.

Après l'expiration de la Période de Stabilisation, tous les impôts, droits et taxes existants en vertu du Droit en Vigueur, y compris les taux et assiettes de ces impôts, droits et taxes, seront applicables et opposables à la Société Ferroviaire sauf dispositions contraires convenues entre la Société Ferroviaire et l'État.

### 21.3 Principes comptables

- (a) Chaque société intervenant dans le cadre du Projet Ferroviaire tiendra une comptabilité conforme au Système Comptable OHADA « SYSCOHADA », au Droit en Vigueur et aux IFRS le cas échéant. La Société doit conserver un exemplaire de ses registres comptables en République de Guinée conformément au Droit en Vigueur et au format SYSCOHADA.
- (b) Toutefois, compte tenu des spécificités du Projet Ferroviaire, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs respectifs sont autorisés à tenir en Guinée, leur comptabilité en Dollars américains (USD), mais dans le respect des principes comptables de l'Acte Uniforme portant Organisation et Harmonisation des Comptabilités d'Entreprises (OHADA), étant toutefois précisé que dans leurs relations avec l'Etat, seule la comptabilité établie en Francs Guinéens selon le système SYSCOHADA fait foi.
- (c) En vertu du Code des Douanes, du Code Général des Impôts et de tout autre texte en vigueur, la Société Ferroviaire et/ou l'Exploitant sont tenus de :
  - i) conserver, pendant la durée requise par le Droit en Vigueur, l'ensemble des documents comptables, registres et pièces justificatives en République de Guinée ;
  - ii) donner accès, sur demande, à ces documents et informations au personnel autorisé de l'Etat aux fins de vérification et de contrôle et
  - iii) faciliter le travail de vérification et de contrôle du personnel autorisé de l'Etat.
- (d) Les états financiers seront présentés, conformément aux règles de l'Acte Uniforme relatif au Droit Comptable OHADA (bilan, compte de résultat, tableaux de flux de trésorerie, états annexes, etc.).
- (e) Pour chaque exercice comptable, la Société Ferroviaire et/ou le cas échéant l'Exploitant sont tenus de faire certifier leur bilan financier et leurs comptes d'exploitation par un commissaire aux comptes agréé en République de Guinée. La Société Ferroviaire et/ou l'Exploitant doivent transmettre leurs états financiers pour l'exercice comptable au Ministre en charge des Mines et à la Direction Nationale des Impôts avant le 30 avril de l'exercice suivant.

#### 21.4 Principe de non-discrimination

Sans préjudice des clauses relatives au Régime Fiscal et Douanier, l'État ne pourra de manière discriminatoire :

- (a) imposer, ni permettre ou autoriser une quelconque Autorité de l'État à imposer, des impôts, taxes, taux, de quelque nature que ce soit, sur ou concernant le terrain, les biens immobiliers ou autres actifs, produits, matériaux ou services utilisés ou produits grâce ou via les activités de la Société Ferroviaire, de l'Exploitant le cas échéant et des Affiliés ou des Sous-Traitants Exclusifs de la Société Ferroviaire, en lien avec les Activités Ferroviaires; ou
- (b) prendre, ni permettre la prise par l'État ou par toute Autorité de l'État, susceptible de priver la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Affiliés respectifs ou Sous-Traitants Exclusifs, de la pleine jouissance des droits qui leur sont accordés ou qui sont destinés à leur être accordés en vertu de la présente Convention.

#### 21.5 Règles d'amortissement des Constructions et Acquisitions

Les règles d'amortissement des Constructions et Acquisitions sont définies dans l'Annexe Fiscale.

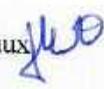
Nonobstant ce qui précède, la Société Ferroviaire s'engage à ce que l'ensemble des investissements relatifs à la Construction et à l'Acquisition soient amortis de telle sorte qu'au terme de la Durée, l'ensemble de ces investissements ait été amorti. En cas de manquement à cet engagement non consécutif :

- (i) à une demande de l'État d'augmenter les Constructions et/ou les Acquisitions ne permettant pas à la Société Ferroviaire d'amortir ces nouveaux investissements sur la période restant à courir de la Durée de la Convention au terme normal de la Durée de la Convention ou,
- (ii) à un Evènement de Force Majeure,

l'État ne sera pas tenu d'indemniser la Société Ferroviaire de la fraction non amortie des investissements.

## 22 Garanties

### 22.1 Garanties générales

- (a) La Société Ferroviaire s'engage à respecter, et garantit que les sous-traitants du Projet Ferroviaire respecteront, l'ensemble des dispositions de la présente Convention Ferroviaire et des accords contractuels qui en sont la résultante.
- (b) La Société Ferroviaire et ses sous-traitants réaliseront les Activités Ferroviaires conformément au Droit en Vigueur et à la présente Convention Ferroviaire. En cas de manquement non corrigé d'un sous-traitant aux dispositions de la présente Convention, ce manquement non corrigé sera considéré comme un manquement non corrigé de la Société Ferroviaire au titre de la présente Convention.
- (c) L'État garantit le respect et se porte fort du respect par les Autorités de l'État des obligations de l'État au titre de la présente Convention.
- (d) L'État garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant, au Client Fondamental, aux 

sous-traitants à leurs Actionnaires et Affiliés, la sécurité de leurs employés et de leurs biens, ainsi que la stabilité et la non-perturbation des Activités Ferroviaires pendant toute la Durée et les périodes de renouvellement, grâce à diverses mesures de sécurité conformément aux modalités d'un accord de sécurité conclu à ces fins.

- (e) L'Etat reconnait que les accords destinés à être conclus par la Société Ferroviaire, le cas échéant, l'Exploitant, le Client Fondamental, leurs sous-traitants et tous leurs Affiliés respectifs sont exclusivement régis par le droit privé et le cas échéant également les avantages spécifiques accordés par la Loi PPP, le Code des Investissements, le Code Minier et la présente Convention.
- (f) L'Etat garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et aux Sous-Traitants Exclusifs le maintien de tous les avantages économiques ou financiers et des conditions fiscales et douanières prévues dans la Convention pendant la Période de Stabilisation. Toutes les modifications apportées au Droit en Vigueur, en particulier l'introduction de tous lois et règlements (à l'exception de tous les lois et règlements d'ordre public portant sur le droit social, l'environnement, la sécurité, la santé, les communautés, la transparence et la lutte contre la corruption ou des sujets de nature similaire) qui viseraient à réglementer l'exploitation des Infrastructures du Projet ne seront pas applicables à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et aux Sous-Traitants Exclusifs sans leur accord préalable. Toutefois, toutes modifications adoptées après signature de la présente Convention et qui pourraient être considérées comme étant favorables aussi bien à l'égard de la Société Ferroviaire, de l'Exploitant le cas échéant, des Affiliés et des Sous-Traitants Exclusifs pourront, à leur demande, être étendues par l'Etat à ceux d'entre eux qui le demanderaient.

## 22.2 Garanties sur les Infrastructures et Matériels Ferroviaires

- (a) La Société Ferroviaire s'engage à informer l'Etat sans délai et par écrit de tout événement justifiant l'appel d'une ou plusieurs des garanties reçues des constructeurs et des fournisseurs des Infrastructures Ferroviaires et à tenir informer l'Etat des suites en résultant.
- (b) La Société Ferroviaire fera en sorte que les garanties reçues des constructeurs et des fournisseurs des Infrastructures Ferroviaires profitent automatiquement à l'Etat au jour du transfert des Infrastructures Ferroviaires au terme de la Durée ou en cas de résiliation anticipée.

## 22.3 Garantie de tenue des comptes et de transferts en devises étrangères

- (a) Pour les revenus issus des Services Ferroviaires et tous autres revenus générés dans le cadre des Infrastructures, la Société Ferroviaire, l'Exploitant, les Sous-Traitants Exclusifs, leurs Actionnaires et Affiliés sont autorisés à ouvrir des comptes à l'étranger en devises étrangères auprès de banques commerciales étrangères de renommée mondiale. Ces personnes ne seront pas obligées de rapatrier en Guinée les sommes créditées sur ces comptes en devise étrangère, à l'exception des sommes requises pour les dépenses (y compris taxes) de toutes sortes nécessaires aux Activités Ferroviaires.
- (b) Il est garanti à ces personnes le libre transfert à l'étranger de tout dividende et remboursement du capital investi, de tout paiement d'intérêt, de même que le libre transfert de tout produit provenant de la liquidation ou de la réalisation de leurs actifs

sans aucune restriction ni aucun frais.

- (c) Des garanties sont aussi octroyées aux employés résidents étrangers en Guinée pour la libre conversion et le libre transfert vers leur pays d'origine, de tout ou partie des salaires ou de tout autre élément de rémunération, qui leur sont payés ou dus, dans la mesure où ils se sont acquittés de leurs impôts dus en Guinée conformément au Droit en Vigueur.

#### 22.4 Garanties administratives et foncières

- (a) L'État garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant le cas échéant et à leurs sous-traitants conformément au Décret PIN et à la présente Convention Ferroviaire la liberté d'occuper et d'utiliser tous les Terrains du Projet Ferroviaires nécessaires aux Activités Ferroviaires ainsi que les libres occupations et utilisations des droits de passage sur les terrains qui sont nécessaires à la Construction et l'exploitation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires.
- (b) L'État garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant le cas échéant et à leurs sous-traitants conformément au Décret PIN et à la présente Convention Ferroviaire l'accès aux et l'utilisation des infrastructures publiques ou infrastructures destinées au public, y compris routes, ponts, aérodromes, installations ferroviaires, ainsi qu'aux canalisations d'eau, lignes électriques et lignes de communication fournies ou développées par une entité que détient ou contrôle l'État, dans les mêmes conditions que celles applicables aux autres utilisateurs.
- (c) L'occupation et l'utilisation desdits terrains n'obligeront la Société Ferroviaire, l'Exploitant et leurs sous-traitants à aucun paiement de frais ou de taxes autres que ceux spécifiquement prévus par le Droit en Vigueur.
- (d) À la demande de la Société Ferroviaire, l'État apportera toute assistance requise dans le cadre de la réinstallation et/ou de la compensation (sous réserve d'une indemnisation dans les délais par la Société Ferroviaire) de toute personne dont la présence et/ou les droits sur lesdits terrains entraveraient les Activités Ferroviaires.
- (e) L'État garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant et aux Sous-Traitants Exclusifs ainsi qu'à leurs Affiliés le droit d'acquérir, d'utiliser et d'exploiter tous les moyens de communication, tous les moyens de transport de même que les installations annexes et équipements que requièrent les Activités Ferroviaires dans les conditions prévues par le Droit en Vigueur.
- (f) L'État garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant et aux Sous-Traitants Exclusifs ainsi qu'à leurs Affiliés le droit de transférer les équipements introduits par ces derniers sur le territoire Guinéen sous le bénéfice d'un régime fiscal de faveur au titre de leur inscription sur la liste d'un autre projet vers le Projet sans qu'aucun impôt, charge, frais ou redevance ne soit imposé.
- (g) La Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs auront le droit de procéder aux activités suivantes dans la mesure où elles sont nécessaires pour le Projet Ferroviaire et conformes au Décret PIN et au Droit en Vigueur :
- (i) le débroussaillage du terrain de tous les arbres, buissons ou autres obstacles et l'abattage de bois de construction, y compris en dehors des terrains que détient la Société Ferroviaire : *MSE* *M*

- (ii) le développement de sources d'eau non utilisées et réservées ainsi que l'exploitation et le stockage de telles eaux pour les besoins des activités en question ;
  - (iii) prélever de l'eau des rivières, puiser de l'eau souterraine et développer une installation de traitement des eaux ; et
  - (iv) la mise en place de centrale électrique et de stations d'électricité.
- (h) Sous réserve du respect du Chronogramme, l'État garantit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant le cas échéant et aux Sous-Traitants Exclusifs la priorité du Décret PIN sur tout autre projet.

#### 22.5 Garanties de protection des biens, des droits, des titres et des intérêts

- (a) Sous réserve des dispositions de la présente Convention, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant, le Client Fondamental et les Sous-Traitants Exclusifs ainsi que leurs Affiliés respectifs (chacun séparément désigné comme « **Entité Protégée** »), ont le droit et la liberté illimitée de posséder, d'administrer, d'entretenir, d'utiliser, de jouir et de disposer de tous ses biens, droits, titres et intérêts, et d'organiser leur activité dans leur meilleur intérêt.
- (b) L'État s'engage à ne pas exproprier, ni nationaliser tout ou partie des propriétés, droits, titres et intérêts de la Société Ferroviaire, de ses Affiliés et de ses Actionnaires, à moins qu'une telle mesure d'expropriation ou de nationalisation ne soit conforme aux règles du droit international et :
- (i) qu'elle soit prise pour des raisons d'intérêt général et en conformité avec la Droit en Vigueur, notamment avec la Constitution de la République de Guinée ; et
  - (ii) qu'elle ne soit pas discriminatoire ; et
  - (iii) qu'elle donne à la Société Ferroviaire, à ses Actionnaires et à ses Affiliés le droit à une indemnisation d'un montant égal à la valeur marchande de l'intérêt concerné juste et équitable.
- (c) L'indemnisation visée dans le présent article 23.5(b)(iii) sera déterminée à la demande de l'État, de la Société Ferroviaire ou de ses Affiliés et de ses Actionnaires par un expert indépendant ayant de l'expérience en matière d'évaluation des actifs d'infrastructure, et désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale.
- (d) L'indemnisation visée dans le présent Article 23.5(b)(iii) déterminée par cet expert indépendant sera, sur demande de la Société Ferroviaire, de ses Affiliés ou de ses Actionnaires, payable en Dollars ou en toute autre devise librement convertible et acceptable, sans autre compensation ou déduction que toute somme dont la Société Ferroviaire, ses Affiliés et leurs sous-traitants pourraient être redevables envers l'État en vertu de la présente Convention Ferroviaire. La compensation inclura les intérêts, qui prendront effet à compter de la date d'expropriation ou de la date de nationalisation, au Taux d'Intérêt Contractuel.
- (e) L'État s'engage à ne pas interférer avec la pleine jouissance par la Société Ferroviaire, ses Affiliés et ses Actionnaires des droits légitimes qu'ils détiennent en relation avec leur propriété, leurs droits, leur titres et intérêts.

- (f) Les Parties acceptent que tout litige entre elles découlant de, afférant aux ou en lien avec les dispositions de la présente Convention concernant les actes d'expropriation, de nationalisation ou autres mesures d'effet équivalent à l'expropriation ou à la nationalisation, en tout ou partie, couvrant sans s'y limiter à cet Article 22.5 (**Litige d'Expropriation**), sera résolu par arbitrage CIRDI selon les modalités exposées à l'Article 29.2. Aux seules fins du règlement des Litiges d'Expropriation :
- (i) « Parties » et « parties » signifieront l'État et le cas échéant la Société Ferroviaire, ses Affiliés ou ses Actionnaires ;
  - (ii) le terme « Litige » signifiera « Litige d'Expropriation » ;
  - (iii) les négociations se tiendront entre, d'une part, selon le cas un cadre dirigeant de la Société Ferroviaire, de ses Affiliés ou de ses Actionnaires, d'autre part, le Ministre en charge des Mines ou un haut représentant du Ministre en charge des Mines, au nom de l'État ; et
  - (iv) l'État confirme que son consentement à l'arbitrage du CIRDI et à l'arbitrage de la CCI est applicable au règlement du Litige d'Expropriation.
- (g) L'État reconnaît et accepte que la Société Ferroviaire, l'Exploitant, le Client Fondamental et leurs Affiliés sont tenus d'entreprendre les Activités de Financement, y compris, sans s'y limiter, par la voie d'apports en fonds propres ou de prêts émanant des actionnaires et prêts des Parties au Financement. Si la Société Ferroviaire, l'Exploitant, le Client Fondamental et leurs Affiliés entreprennent les Activités de Financement, l'État doit fournir ses meilleurs efforts pour les assister à conclure ou finaliser les Activités de Financement et à satisfaire aux exigences des Parties au Financement y afférentes, y compris la conclusion d'accords directs avec les Parties au Financement afin de fournir certaines clarifications et assurances au regard du Projet Ferroviaire, à la condition qu'il ne soit à aucun moment demandé à l'État de fournir quelque assistance financière ou d'assumer quelque responsabilité financière que ce soit relative aux Activités de Financement.
- (h) L'Etat reconnaît et accepte que, pour les Activités de Financement, tous les Actifs du Projet (y compris tous les Droits Fonciers relatifs aux Infrastructures et Matériels Ferroviaires), ainsi que toutes les Actions et autres droits existants, puissent être fournis en tant que sûretés si les Parties au Financement le requièrent.
- (i) Nonobstant, la généralité des dispositions ci-dessus, l'Etat accepte et s'engage à faciliter et à garantir toutes les autorisations et exigences prescrites par l'Acte Uniforme OHADA ou tout autre droit applicable aux sûretés.

## 23 Garanties pour la protection de l'environnement et du patrimoine culturel

### 23.1 Contexte général

- (a) La Société Ferroviaire et l'Exploitant s'engagent à mener les Activités Ferroviaires dans le respect de l'environnement, de la santé, de la sécurité et du bien-être des employés et de la communauté.
- (b) La Société Ferroviaire et l'Exploitant doivent respecter et s'engagent à ce que leurs sous-traitants et Affiliés respectent les Standards du Projet et le Droit en Vigueur en cette matière.

À cet égard, ils intégreront à la planification et l'administration la conduite des activités des mesures appropriées, y compris des mesures qui permettront de préserver les caractéristiques naturelles de la zone intérieure au Corridor et des autres

terrains qu'ils occupent ou affectent, y compris la réhabilitation des terrains que les Activités Ferroviaires ont affectés.

### 23.2 **Gestion environnementale et sociale**

- (a) L'État et la Société Ferroviaire conviennent que la Société Ferroviaire soumettra à l'État l'Étude d'Impact Environnemental et Social et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale, lesquels seront conformes au Droit en Vigueur et aux Standards du Projet.
- (b) Les Parties conviennent de ce que, sous réserve du respect par la Société Ferroviaire et l'Exploitant du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, la Société Ferroviaire et l'Exploitant n'auront d'obligations autres que celles issues du Droit en Vigueur et des Standards du Projet.

### 23.3 **Patrimoine culturel**

- (a) Dans l'éventualité où serait découvert un site archéologique à l'intérieur des Terrains du Projet, les Travaux de Construction doivent être précédés, aux frais de la Société Ferroviaire avec l'accord de l'État, par des études appropriées menées par des agences qualifiées.
- (b) S'il est découvert au cours des activités de recherche un élément du patrimoine culturel national qu'il est possible ou non de déplacer, la Société Ferroviaire s'engage à ne pas déplacer les objets en question, et à prévenir l'État sans délai par Notification. La Société Ferroviaire s'engage à supporter les frais raisonnables d'une récupération et pourra se faire assister aussi bien techniquement que financièrement par tout organisme à but non lucratif intéressé.
- (c) Une procédure de découverte fortuite de patrimoine culturel sera mise au point dans le cadre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale. Elle précisera notamment les procédures de notification et de sauvegarde applicables en cas de découverte fortuite au sens des Standards du Projet.

### 23.4 **Plan de Développement Local**

- (a) Dans un délai maximum de quarante-huit (48) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur, la Société Ferroviaire est tenue de soumettre à l'État une Convention de Développement Local conclue avec la Communauté Locale résidant à l'intérieur ou à proximité des Terrains du Projet, qui doit avoir fait l'objet de consultations approfondies avec chacune des communautés locales concernées et de leur accord, et inclure, entre autres :
  - (i) des stipulations relatives à la formation de la Communauté Locale ;
  - (ii) les mesures à prendre pour la protection de l'Environnement et de la santé de la Communauté Locale ;
  - (iii) les processus pour le développement de projets à vocation économique, sociale, environnementale ou autre au bénéfice de la Communauté Locale concernée ; et
  - (iv) toutes autres stipulations requises par arrêté conjoint du Ministre en charge des Mines et du Ministre en charge de la décentralisation.
- (b) La Convention de Développement Local est soumise aux principes de transparence, ce qui implique qu'elle soit :
  - (i) publiée dans le journal local et/ou dans un autre support ; et
  - (ii) rendue accessible à la Communauté Locale concernée pour information.

### 23.5 Cession des droits de la Convention

La Société Ferroviaire aura le droit de transférer tout ou partie de ses droits et obligations en vertu du présent Contrat à tout Affilié, sous réserve que cet Affilié demeure Affilié et que la Société Ferroviaire reste conjointement responsable des actes et obligations dudit Affilié vis-à-vis de l'exécution des obligations de la Société Ferroviaire, résultant de la présente Convention.

## 24 Dédommagement

### 24.1 Dispositions générales

- (a) Dans l'éventualité d'une violation de la présente Convention, la Partie en violation dédommagera l'autre ou les autres Partie(s) de la perte occasionnée par ladite Partie, de façon que le dédommagement couvre la totalité du montant du dommage.
- (b) Le terme de "dommages" comprend toute perte directe, réelle et définitive, y compris notamment tout coût, toute dépense, tout intérêt ou frais raisonnables relatifs à des conseillers et experts juridiques que la ou les Parties subissant la perte aurait à encourir.

### 24.2 Calcul des Versements d'Indemnisations

- (a) Le montant de l'indemnisation sera versé dans les quatre-vingt-dix (90) jours de la date de détermination de l'indemnisation après la survenance du dommage. Chaque Partie concernée devant être indemnisée, devra s'efforcer de convenir avec la Partie responsable, du montant de l'indemnisation à payer dans les soixante (60) jours de la survenance du dommage. Dans le cas où les Parties ne peuvent pas s'entendre sur le montant de l'indemnisation, les dispositions de l'Article 27 s'appliqueront.
- (b) Dans tous les cas, le paiement de l'indemnisation sera porteur d'intérêts avec effet à compter de la date de sa détermination, jusqu'au paiement complet de l'indemnisation. Ces intérêts seront calculés au Taux d'Intérêt Contractuel.

### 24.3 Devise des paiements d'indemnités

À moins qu'il existe un accord antérieur contraire entre les Parties, toute indemnité sera payée exclusivement en Dollars.

## 25 Événement de Force Majeure

- (a) Aucune des Parties ne sera tenue pour responsable d'une impossibilité de s'acquitter de ses obligations issues de la Convention en cas de survenance d'un Événement de Force Majeure. Pendant toute la durée de l'Événement de Force Majeure, et sous réserve des dispositions de la Convention, les obligations affectées par l'Événement de Force Majeure seront suspendues.
- (b) Aux fins de la présente Convention « Événement de Force Majeure » désigne tout acte ou événement imprévisible, insurmontable et indépendant de la volonté de la Partie s'appuyant sur cet acte ou événement qui empêche cette Partie d'exécuter une ou plusieurs de ses obligations en vertu de la présente Convention, y compris les événements et circonstances qui suivent, dans la mesure où ils satisfont aux exigences contenues dans le présent Article 25(b):

- (i) pandémie, épidémie;
  - (ii) acte de guerre (déclaré ou non et que la Guinée participe ou non), invasion, conflit armé ou agissements armés d'un ennemi étranger, blocus, embargo, révolution, émeute, insurrection, troubles civils ou actes de terrorisme, de sabotage ou de kidnapping;
  - (iii) explosion, accident, contamination chimique ou incendie chimique;
  - (iv) éclairs, typhon, inondation, tremblement de terre, tempête de sable, tornade, cyclone ou autre condition météorologique sévère ou désastre naturel ;
  - (v) la découverte d'un site archéologique au sein des Terrains du Projet;
  - (vi) l'effondrement total du marché de minerai de fer ; et
  - (vii) toute grève et/ou arrêt de travail ou conflit de travail qui n'est pas circonscrit à la Société Ferroviaire, à l'Exploitant le cas échéant ou à leurs Activités, toute grève et/ou arrêt de travail ou conflit de travail qui n'est pas causé par la violation du Droit en Vigueur ou la présente Convention par la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant ; et
  - (viii) tout événement ou circonstance d'une nature analogue aux précédents.
- (c) Ne constitue pas un Evénement de Force Majeure au sens de la présente Convention un acte ou un événement dont la survenance aurait pu être anticipée et dont les effets auraient pu être empêchés par des mesures de précaution prises dans l'exercice d'une raisonnable diligence. De même, ne constitue pas un Evénement de Force Majeure un acte ou un événement qui ne ferait que rendre la réalisation d'une obligation plus difficile ou plus pénible pour la Partie affectée.
- (d) La Partie qui invoque l'Evénement de Force Majeure doit, immédiatement après la survenance ou la découverte de l'Evénement de Force Majeure, et dans une période maximum de quinze (15) jours, soumettre à l'autre Partie une Notification précisant les facteurs qui constituent l'Evénement de Force Majeure et ses possibles conséquences dans la mise en œuvre de la Convention.
- (e) Dans tous les cas, la Partie concernée prendra toutes les mesures utiles afin de minimiser l'impact de l'Evénement de Force Majeure sur l'exécution de ses obligations et s'assurera le plus rapidement possible de la reprise normale de l'exécution des obligations affectées par l'Evénement de Force Majeure.
- (f) En cas de litige survenant du fait de ou en relation avec les mesures à adopter trois (3) mois après la survenance de l'Evénement de Force Majeure, le processus de négociation pourra être immédiatement mis en œuvre à la demande de la Partie la plus diligente.
- (g) Si l'Evénement de Force Majeure dure plus de 270 jours, les Parties acceptent et conviennent que la Convention pourra être résiliée par l'une ou l'autre des Parties sauf décision contraire de la Société Ferroviaire.

## 26 Résiliation anticipée

### 26.1 Cas de résiliation anticipée

La résiliation anticipée de la présente Convention ne pourra avoir lieu que dans les cas prévus au présent Article :

- (a) Accord mutuel :  
Si les Parties conviennent mutuellement de la résiliation de la présente Convention et des conséquences en résultant.
- (b) Violation Substantielle de la Société Ferroviaire :  
Résiliation par l'État, dans le cas d'une Violation Substantielle de la Société Ferroviaire sur Notification de l'État.
- (c) Violation Substantielle de l'Etat :  
Résiliation par les Parties autres que l'Etat dans le cas d'une Violation substantielle de l'Etat, sur Notification des Parties autres que l'Etat.
- (d) Événement de Force Majeure Prolongée :  
Si un Événement de Force Majeure Prolongée survient, la présente Convention pourra être résiliée par l'une des Parties par Notification aux autres Parties sauf décision contraire de la Société Ferroviaire.
- (e) Renonciation par la Société Ferroviaire :  
La Société Ferroviaire pourra renoncer à la présente Convention Ferroviaire dans le cas, et sous les conditions prévues à l'Article 3.4 de la présente Convention Ferroviaire.

Toute Notification de résiliation ne produira effet qu'à l'expiration d'un délai minimum de trente (30) jours après la date de réception de la Notification et ne pourra intervenir dans les cas visés aux (b) et (c) ci-dessus avant que la Partie défaillante ait été sommée en vain par lettre de mise en demeure de remédier à son défaut dans les six (6) mois de la lettre de mise en demeure.

### 26.2 Conséquences

En cas de résiliation anticipée de la présente Convention, quelle qu'en soit la cause et au choix de l'Etat, les Infrastructures Ferroviaires ou les Actions de la Société Ferroviaire seront transférées à l'Etat ou à tout tiers désigné par l'Etat. Il est précisé que dans la mesure où les indemnités d'assurances sont versées à une Partie pour réparer un dommage ou une perte subie par elle, tout montant dû par une autre Partie à celle-ci au titre de ce dommage ou cette perte sera diminué du montant desdites indemnités d'assurances perçues.

- (a) Accord mutuel :  
Si la présente Convention est résiliée par Accord mutuel, les Parties détermineront les modalités et conséquences de la résiliation mutuelle.
- (b) Violation Substantielle de la Société Ferroviaire :  
Si la présente Convention est résiliée pour cause de Violation Substantielle de la Société Ferroviaire

- i L'Etat versera à la Société Ferroviaire le montant le plus élevé entre la valeur non amortie des Infrastructures et Matériels Ferroviaires et celle équivalente à la valeur marchande pour une exploitation commerciale similaire des Infrastructures et Matériels Ferroviaires.

L'Etat pourra fixer la valeur marchande par le biais d'un appel d'offres compétitif où l'offre financière la plus haute sera réputée être la valeur marchande. Dans cette hypothèse l'Etat pourra faire en sorte que la compensation soit versée directement à la Société Ferroviaire par l'adjudicataire de l'appel d'offres en lieu et place de l'Etat ce qui déchargera l'Etat de toute obligation à ce titre. La Société Ferroviaire sera tenue de coopérer pleinement avec l'Etat et d'apporter toute son assistance pour que le processus d'appel d'offres réussisse. Dans l'hypothèse où l'appel d'offres n'attire aucun soumissionnaire, la valeur marchande sera déterminée par un expert indépendant désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les Parties dans un délai de deux (2) semaines désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive.

- ii l'Etat aura droit à une indemnité payable par la Société Ferroviaire à hauteur d'une somme égale aux dommages directs réels et définitifs ou à la perte subie par l'Etat en conséquence directe de la Violation Substantielle de la Société Ferroviaire (à l'exclusion de tout manque à gagner sur revenus futurs) ainsi que les honoraires d'avocats, de conseillers juridiques et d'experts, frais d'arbitrage et de procédures judiciaires et administratives, tous débours et charges fiscales encourus par l'Etat au titre de la procédure relative à la résiliation anticipée.

(c) Violation Substantielle de l'Etat :

Si la présente Convention est résiliée pour Violation Substantielle de l'Etat, la Société Ferroviaire aura droit à une indemnité égale :

- i. au montant le plus élevé à la date de résiliation entre la valeur nette comptable des Actifs et le montant du financement desdits actifs non encore remboursé et ;
- ii. aux dettes du passif circulant de la Société Ferroviaire (y compris les pénalités dues par la Société Ferroviaire en raison du préjudice causé par cette Violation Substantielle de l'Etat) en vertu des Documents de Financement conclus avec les Principales Parties au Financement ; et
- iii. aux pertes cumulées non encore absorbées ayant fait l'objet d'un audit indépendant ainsi que les honoraires d'avocats, de conseillers juridiques et financiers et d'experts, frais de procédures judiciaires et administratives, ainsi que tous débours et charges fiscales, encourus par la Société Ferroviaire au titre de la procédure relative à la résiliation anticipée.

Ces versements déchargeront l'Etat de toute responsabilité vis-à-vis des autres Parties et des Principales Parties au Financement.

Tout paiement effectué par l'Etat entre les mains des autres Parties vaudra paiement entre les mains des Principales Parties au Financement et inversement.

- (d) Événement de Force Majeure Prolongée :  
Si la présente Convention est résiliée pour Événement de Force Majeure Prolongée, l'État devra racheter les Infrastructures Ferroviaires et le Matériel Roulant si ceux-ci demeurent exploitables contre une compensation égale à la somme la plus élevée entre leur valeur nette comptable à la date de la résiliation et le montant non encore remboursé des financements de ces Infrastructures et Matériels Ferroviaires.

Tous les montants payables en vertu du présent Article 26.2 seront payables sous quatre-vingt dix (90) jours à compter de la date de détermination de l'indemnisation et seront majorés au Taux d'Intérêt Contractuel au terme de ce délai jusqu'à ce qu'ils soient payés en totalité.

### 26.3 **Transfert des Infrastructures Ferroviaires ou des Actions de la Société Ferroviaire après Résiliation**

En cas de résiliation de la présente Convention, qu'elle qu'en soit la cause, l'Etat pourra demander à son choix :

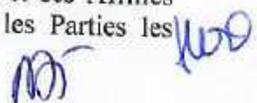
- (a) Le transfert par la Société Ferroviaire à l'Etat ou toute entité désignée par l'Etat de l'ensemble des Infrastructures Ferroviaires en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance et libres de tous droits des tiers. Ce transfert sera à titre gratuit et ne pourra intervenir qu'après le paiement de toutes les sommes dues par l'Etat à la Société, ses Actionnaires et Affiliés, étant entendu que ce transfert ne pourra donner lieu en lui-même à aucun paiement de l'Etat à la Société Ferroviaire.
- (b) Le transfert à titre gratuit par l'Actionnaire de la Société Ferroviaire, directement ou indirectement, à l'Etat ou à toute entité désignée par l'Etat de l'ensemble des Actions composant le capital social de la Société Ferroviaire dont les Infrastructures Ferroviaires devront être en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance et libres de tous droits des tiers. Les Actions devront être libres de tous droits des tiers. Ce transfert sera à titre gratuit et ne pourra intervenir qu'après le paiement de toutes les sommes dues par l'Etat à la Société, ses Actionnaires et Affiliés, étant entendu que ce transfert et ne pourra donner lieu en lui-même à aucun paiement de l'Etat à la Société Ferroviaire mais devra donner lieu à l'émission par le(s) cédant(s) des Actions d'une garantie de passif au profit de l'Etat.

## 27 **DISPOSITIONS GENERALES SUR L'INDEMNISATION**

- 27.1 Le montant des indemnités dues au titre de l'Article 27 ci-dessus sera déterminé par un Expert Indépendant qui devra rendre ses conclusions dans un délai n'excédant pas six (6) mois. Les conclusions de l'Expert Indépendant s'imposent aux Parties. La rémunération des prestations de l'Expert Indépendant est payable d'accord parties.

- 27.2 En cas de Violation Substantielle de l'Etat, les indemnités retenues à la charge de l'Etat seront payables en Dollars américains ou en toute autre devise acceptable par le bénéficiaire suivant un échéancier et dans un délai convenu entre les Parties.

- 27.3 La Société et ses Affiliés demeurent autorisés à poursuivre dans un cadre à convenir entre les Parties les



- Activités Ferroviaires en qualité d'opérateur pendant la période d'évaluation de l'Expert Indépendant et pendant la période de paiement des indemnités.
- 27.4 Les revenus nets issus de l'exploitation pendant cette période seront déduits du montant des indemnités dues par l'Etat.
- 27.5 Le transfert des Actifs du Projet Ferroviaire au profit de l'Etat interviendra lorsque la Société Ferroviaire aura été satisfaite de l'échéancier mentionné à l'Article 27.2 ci-dessus et des conditions de paiement des indemnités en sa faveur.
- 27.6 Pendant la période de paiement des indemnités, la Société Ferroviaire s'engage à collaborer de bonne foi avec l'Etat ou toute entité désignée par l'Etat en vue de faciliter le transfert non seulement des Actifs du Projet Ferroviaire mais également la technologie, le savoir-faire, les manuels, instructions et autres données nécessaires à la poursuite de l'exploitation après le transfert des actifs à l'Etat.

## 28 Notifications

### 28.1 Formulaire de Notification

L'ensemble des notifications, demandes, approbations, consentements et autorisations qu'une Partie est tenue d'effectuer ou de remettre dans le cadre de la présente Convention (individuellement, une « Notification ») doit :

- (a) être rédigé en français par écrit ;
- (b) être remis en main propre (contre récépissé) et envoyé par fax ou coursier ou encore transmis par courriel, auquel cas une copie papier devra être également remise par l'un des autres moyens approuvés, aux adresses suivantes :

- (i) Pour la République de Guinée :

**Ministre des Mines et de la Géologie**

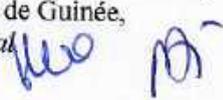
Immeuble OFAB, Boulevard du Commerce, Almamy, Commune de Kaloum,  
BP : 295, Conakry, République de Guinée,  
à l'attention du Ministre des Mines et de la Géologie

- (ii) Pour la Société Ferroviaire :

**Winning Consortium Simandou Railway SAU**  
Immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum,  
BP : 2162, Conakry, République de Guinée,  
à l'attention du Directeur Général.

- (iii) Pour le Client Fondamental :

**Winning Consortium Simandou SAU**  
Immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum,  
BP : 2162, Conakry, République de Guinée,  
à l'attention du Directeur Général.



## 28.2 Modification des coordonnées pour les Notifications

Une Partie peut modifier son adresse par une Notification adressée à l'autre Partie. Si une Partie remet une Notification informant d'un changement d'adresse, les communications doivent être faites à cette adresse.

## 28.3 Date de remise effective

Toute Notification est effective et considérée comme ayant été reçue à la date suivante :

- (a) si elle est remise en main propre, le jour où elle a été remise à la personne compétente à l'adresse indiquée à l'Article 28.1; et
- (b) si elle est envoyée par coursier, la date de signature du courrier par le destinataire.

## 29 Règlement des litiges

### 29.1 Négociation préalable

Les Parties conviennent de déployer tous leurs efforts pour résoudre tout Différend à l'amiable par consultation mutuelle, à commencer par la notification d'un Avis de contestation par une Partie à l'autre indiquant qu'un Différend est né.

### 29.2 Arbitrage

- (a) Si le Différend n'est pas résolu dans un délai de cent-vingt (120) jours à compter de la réception de l'Avis de contestation, l'Etat et la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et le Client Fondamental consentent par la présente à ce que tout Différend découlant de la présente Convention ou en relation avec celle-ci sera tranché définitivement suivant le Règlement d'Arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ce Règlement. La langue de l'arbitrage sera le français et le tribunal arbitral aura son siège à Paris. Compte tenu du caractère intégré du Projet Ferroviaire, la présente Convention est considérée par les Parties comme découlant du même rapport juridique que la Convention Portuaire et la Convention de Base selon les termes de l'article 10-c) du règlement d'arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale.
- (b) Bien que la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant, et le Client Fondamental soient ressortissants de la République de Guinée, ils sont contrôlés par des ressortissants d'autres Etats parties à la Convention CIRDI et doivent, aux fins de la présente Convention, être considérés comme ressortissants d'un autre Etat partie à la Convention CIRDI. Le Projet Ferroviaire constitue un investissement au sens de cette Convention CIRDI.
- (c) Les Parties reconnaissent par ailleurs la possibilité de soumettre le Différend au CIRDI si les conditions en sont réunies. A ce titre, et par dérogation à la loi d'arbitrage de Guinée, les Parties reconnaissent que des procédures d'arbitrage distinctes peuvent être introduites soit suivant le Règlement d'arbitrage de la Chambre de Commerce International soit devant le CIRDI.

### 29.3 Immunité Souveraine

L'Etat renonce à tout droit d'immunité souveraine le concernant et portant sur sa propriété (à l'exclusion, en ce qui concerne l'immunité d'exécution, des actifs de l'Etat exclusivement réservés aux usages diplomatiques) quant à l'application et l'exécution de toute mesure provisoire ou conservatoire ordonnée par une autorité judiciaire ou autre et de toute sentence

partielle, provisoire ou définitive rendue par un tribunal arbitral constitué conformément à la présente Convention.

#### 29.4 **Droit en Vigueur**

La loi applicable à cette Convention est la loi de la République de Guinée en ce compris le droit OHADA. En ce qui concerne spécifiquement le droit guinéen, le tribunal arbitral se référera en premier lieu à la jurisprudence guinéenne ou, à défaut, à la jurisprudence française pertinente en la matière, en particulier au droit administratif, ou à défaut, aux principes généraux de droit applicable en France.

### 30 **Comité Technique**

Le Comité Technique composé de représentants de l'Etat, (2 membres), de représentants de la Société Ferroviaire (2 membres), de l'Exploitant, (2 membres) et du Client Fondamental (2 membres) et un autre membre représentant tous les Clients Tiers sera mis en place pour le suivi du Projet Ferroviaire et pour donner un avis et des recommandations sur toutes les questions techniques relatives à :

- (a) la Conception ;
- (b) la Construction ;
- (c) l'Acquisition ;
- (d) l'exploitation des Infrastructures ;
- (e) la pertinence des Extensions ;
- (f) au Budget, au Plan d'Exploitation et Maintenance et au Plan de Développement à Long Terme et au Plan d'Intervention d'Urgence ;
- (g) l'adoption d'Indicateurs Clé de Performance ;
- (h) les demandes d'accès aux Infrastructures par des Clients Tiers sur des questions techniques;
- (i) les manuels des opérations ferroviaires ; et
- (j) le modèle type de contrat de mutualisation des Infrastructures.

Le président du Comité Technique sera désigné par la Société Ferroviaire et le quorum sera constitué dès lors que la moitié de ses membres y sont présents ou représentés, comprenant au moins un représentant de la Société Ferroviaire et un représentant de l'Etat et un représentant du Client Fondamental.

Le Comité Technique devra définir les modalités de tenue de ses réunions et de communication de ses recommandations.

### 31 **Autorisation d'investissement et de transfert**

Tous les transferts de fonds vers des destinations étrangères réalisés dans le contexte du Projet Ferroviaire par la Société Ferroviaire, l'Exploitant, leurs Actionnaires et Affiliés sont par les présentes autorisés et peuvent être réalisés conformément au Droit en Vigueur tant en ce qui concerne les opérations courantes qu'en ce qui concerne les opérations en capital.

### 32 **Coopération**

Chaque Partie s'engage à transmettre à l'autre Partie les instruments juridiques nécessaires à l'application de la présente Convention. En outre, chaque Partie s'engage à se conduire d'une manière qui mettra pleinement en œuvre les stipulations de la présente Convention, dans le meilleur intérêt du Projet Ferroviaire.

### 33 Cession des Infrastructures

#### Etat des Infrastructures Ferroviaires au terme de la Convention

- (a) Dans les trois (3) ans précédant la fin de la Convention et dès la Notification de résiliation, la Société Ferroviaire et l'Etat feront une revue contradictoire de l'état des Infrastructures afin d'identifier si celles-ci sont en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance. Sur la base de cette revue, la Société Ferroviaire et l'Etat établiront, d'un commun accord, les mesures correctives éventuellement nécessaires pour en assurer le bon état. A défaut d'accord, les Parties s'en remettront aux dires d'un expert désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les parties dans un délai de deux semaines désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive.
- (b) La Société Ferroviaire s'engage à réaliser les mesures correctives visées à l'alinéa (a) ci-dessus dans les trois (3) ans précédant la fin de la Durée et en cas de résiliation anticipée dans les trois (3) ans suivant cette résiliation. A défaut, l'Etat pourra faire réaliser les mesures correctives par tout tiers de son choix aux frais et risques de la Société Ferroviaire.
- (c) A la date de transfert, la Société Ferroviaire, l'Exploitant et le Client Fondamental remettront à l'Etat ou toute entité désignée par lui tous les manuels, protocoles, guides ou autres documents utiles ou nécessaires pour l'exploitation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires. Ils veilleront également sous l'égide du Comité Technique à ce qu'il y ait eu un transfert de savoir-faire et de compétences vingt-quatre (24) mois avant la date de transfert et de prendre toutes les mesures afin que l'Etat ou toute entité désignée par l'Etat puisse continuer sans aucune perturbation ou diminution de la qualité des prestations à exploiter les Infrastructures et Matériels Ferroviaires à partir de la date de transfert.
- (d) En cas de résiliation anticipée de la présente Convention, quelle qu'en soit la cause, le transfert des Infrastructures et Matériels Ferroviaires à l'Etat substituera l'Etat à la Société Ferroviaire dans toutes les obligations au titre de la Convention et notamment celles relatives à l'Accord de Services Ferroviaires signé avec le Client Fondamental ainsi que tous les autres engagements auxquels la Société Ferroviaire est partie.

### 34 Renonciation partielle

La renonciation implicite ou autre des droits découlant de toute disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme une renonciation aux droits découlant d'autres stipulations (similaires ou non) de la présente Convention et toute renonciation de ce type ne peut être que temporaire, sauf si est présentée une déclaration écrite et dûment signée à cet effet.

### 35 Confidentialité

- (a) L'Etat s'engage à ne pas divulguer à des tiers ou à utiliser au profit de tiers toute information de nature industrielle, financière, commerciale, scientifique, technique ou personnelle de nature confidentielle fournie par les autres Parties ou obtenues par l'Etat autrement que naturellement disponibles dans le domaine public et traitées régulièrement par les autres Parties de manière non-confidentielle, sans le

- consentement exprès et préalable de la Partie concernée.
- (b) Les Parties autres que l'Etat s'engagent à traiter de manière confidentielle toutes les informations que l'Etat leur communique.

**36 Préséance**

En cas de conflit entre les clauses de la présente Convention et tout autre document contractuel se rapportant au Projet ou au Droit en Vigueur, y compris le Code des Investissements, la Loi PPP, le Code Minier et la Réglementation Minière, les termes de la présente Convention Ferroviaire prévalent.

**37 Langue de la Convention et système de mesure**

37.1 Tous les rapports et autres documents établis au titre de la présente Convention Ferroviaire devront être rédigés en langue française. Toutefois, les documents et les annexes peuvent être rédigés en anglais, en précisant qu'en cas de difficultés de compréhension, la Société Ferroviaire s'engage à faire traduire sur demande de l'Etat tout document important ou non sans délai et de le remettre à l'Etat en langue française.

37.2 La présente Convention Ferroviaire est rédigée et conclue en langue française, et chaque Partie conserve un exemplaire en français.

37.3 La traduction de la présente Convention Ferroviaire en toute autre langue sera réalisée aux seules fins d'en faciliter sa compréhension. Dans le cas où il y aurait une contradiction ou incohérence entre le français et le texte traduit dans une autre langue, le texte français fera foi.

37.4 Le système de mesure utilisé sera le système métrique.

**38 Bonne Foi**

Chacune des Parties s'engage à agir de bonne foi et à :

- (a) transmettre aux autres Parties les instruments juridiques nécessaires à la mise en œuvre de la présente Convention Ferroviaire ; et
- (b) se comporter de manière à pleinement mettre en œuvre la présente Convention Ferroviaire, dans l'intérêt du Projet Ferroviaire.

**39 Continuité**

Lorsque le contexte général le requiert, les droits et obligations des Parties perdurent au-delà de la Durée de la Convention.

**40 Cessions, successeurs et bénéficiaires**

La présente Convention lie les Parties, leurs successeurs et leurs bénéficiaires respectifs.

Par les présentes, l'Etat confirme que la Société Ferroviaire et l'Exploitant sont autorisés à désigner un ou plusieurs Affiliés en tant que son mandataire ou délégataire en vertu de tout contrat, et à leur accorder ces droits et/ou obligations nécessaires pour mener à bien les Activités Ferroviaires sous la responsabilité de la Société Ferroviaire ou de l'Exploitant à condition que la Société Ferroviaire et l'Exploitant restent responsables de leurs obligations au titre de la présente Convention.

**41 Intégralité de l'accord**

La présente Convention constitue l'intégralité de l'accord entre les Parties concernant l'objet de la Convention et elle remplace l'ensemble des engagements, déclarations, communications, négociations, accords et contrats (écrits ou verbaux) conclus ou signés par les Parties avant la date de la présente Convention.

**42 Divisibilité**

Les dispositions de la présente Convention Ferroviaire sont distinctes et dissociables les unes des autres. Si l'exécution ou l'application d'une stipulation de la présente Convention Ferroviaire est ou devient interdite, invalide ou inopposable, cette interdiction, invalidité ou inopposabilité n'affecte pas la validité ou le caractère exécutoire des autres dispositions de la présente Convention Ferroviaire.

**43 Avenants**

Toute disposition non prévue dans la présente Convention Ferroviaire peut être proposée par une des Parties et sera examinée avec attention. Chaque Partie s'efforcera de parvenir à une solution mutuellement acceptable en vue d'insérer les nouvelles dispositions dans un avenant signé par les Parties.

Les Parties s'engagent à négocier de bonne foi tout avenant à la présente Convention Ferroviaire qui pourrait être nécessaire, notamment pour permettre la mise en œuvre en temps opportun des financements requis pour développement du Projet Ferroviaire et des Infrastructures et Matériels Ferroviaires.

Fait à Conakry

Le \_\_\_\_\_

**POUR LA RÉPUBLIQUE DE LA GUINÉE**  
  
**Monsieur Abdoulaye MAGASSOUBA**  
**Ministre des Mines et de la Géologie**

  
**Monsieur Ismaël DIOUBATE**  
**Ministre du Budget**

  
**Monsieur Aboubacar SYLLA**  
**Ministre d'Etat, Ministre des Transports**

**POUR LA SOCIÉTÉ FERROVIAIRE**  
  
**Monsieur Jun WU**  
**Directeur Général**

**POUR LE CLIENT FONDAMENTAL**  
  
**Monsieur Eadi Youssef WAZNI**  
**Directeur Général**

## Annexe 1. Régime fiscal et douanier de la Convention Ferroviaire

### 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

La Société Ferroviaire, le cas échéant l'Exploitant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs sont assujettis pendant toute la Durée de la Convention, pour ce qui concerne les Activités Ferroviaires, aux impôts, droits, taxes et redevances de nature fiscale et douanière conformément aux dispositions du Code Général des Impôts, du Code Douanier et du Code des Investissements en vigueur à la date de signature de la présente Convention Ferroviaire. Toutefois, en raison des spécificités et du caractère intégré du Projet Ferroviaire d'une part, et d'autre part des investissements importants qu'il requiert, ayant un impact sur le délai de récupération du capital investi, les clauses spécifiques de la présente Convention Ferroviaire s'appliquent.

Les impôts, taxes, droits, contributions, cotisations, prélèvements et redevances auxquels sont assujettis la Société Ferroviaire, l'Exploitant, leurs Actionnaires, Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs seront calculés, exigibles et recouvrés dans les conditions prévues par les textes en vigueur à la date de signature de la présente Convention Ferroviaire, sous réserve des dispositions de celle-ci.

Sur sa demande, la Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs pourront bénéficier de toute disposition fiscale et douanière plus avantageuse accordée à toute entreprise ayant des niveaux d'investissement et activités similaires et comparables en Guinée.

La Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés, et les Sous-Traitants Exclusifs doivent tenir en République de Guinée une comptabilité conforme au plan comptable SYSCOHADA. Toutefois, compte tenu des spécificités du Projet, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs sont autorisés à tenir en Guinée, leurs comptabilités en Dollars américains (USD), mais dans le respect des principes comptables de l'Acte Uniforme portant Organisation et Harmonisation des Comptabilités des Entreprises (SYSCOHADA). Les états financiers et leurs annexes requis par le Droit en Vigueur sont convertis et présentés en Francs Guinéens aux taux (fixing) de la Banque Centrale de la République de Guinée (BCRG).

Pour chaque exercice fiscal, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs sont tenus conformément au SYSCOHADA de faire certifier par un commissaire aux comptes agréé en République de Guinée leurs bilans et comptes d'exploitation, et communiquer leurs états financiers à chaque fin d'exercice au Ministère en charge du Budget et au Ministère en charge des Mines au plus tard le 30 avril de l'exercice suivant.

En application des dispositions du Code des Douanes, du Code Général des Impôts ou de tout autre texte applicable, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs doivent conserver pendant la durée requise par le Droit en Vigueur, l'ensemble des documents comptables et pièces justificatives en République de Guinée et en donner accès, sur demande, aux fins de vérifications et d'audit, au personnel dûment autorisé par l'État.

Les Activités Ferroviaires sont soumises au régime fiscal et douanier ci-après

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

## 2. RÉGIME FISCAL ET DOUANIER

### 2.1 Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)

2.1.1 Pendant la phase de réalisation des Études de Faisabilité, la phase de Construction et la phase d'Extension et de renouvellement des équipements ferroviaires et la phase de Mise en Exploitation, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée (la « TVA ») sur toutes les importations pour les besoins exclusifs du Projet, y compris des équipements, outillages, matériels, machines, pièces de rechange, matières premières et consommables (y compris le fioul lourd, le gaz naturel, le charbon, autres combustibles et les produits pétroliers à l'exclusion de l'essence) figurant sur la Liste dûment agréée.

Toutefois, ne sont pas exonérés de la TVA, les importations de biens qui sont exclus du droit à déduction en application du Code Général des Impôts, quand bien même ces biens figureraient sur la Liste dûment agréée, à l'exception du fioul lourd, du gaz naturel, du charbon et autres combustibles ainsi que les produits pétroliers.

2.1.2 L'importation du diesel par la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant pour les besoins de la réalisation du Projet est exemptée de la TVA si (i) la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant dispose de ses propres installations pour stocker le diesel, et (ii) le diesel importé est utilisé exclusivement pour les besoins du Projet. Dans le cas où l'État constaterait que le diesel importé par la Société Ferroviaire et l'Exploitant le cas échéant serait utilisé pour des fins autres que la réalisation du Projet, l'État notifiera à la Société Ferroviaire et à l'Exploitant le cas échéant les manquements constatés. La Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant s'engage à prendre des mesures nécessaires dans les meilleurs délais pour empêcher la reproduction des manquements. En cas de manquements graves et répétitifs de la Société, de l'Exploitant le cas échéant ou de leurs Sous-Traitants Exclusifs à leurs obligations prévues au point (ii) ci-dessus, l'État se réserve le droit de retirer le droit d'importation du diesel à la Société sans préjudice des pénalités applicables.

#### **Relations entre la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs :**

2.1.3 Pendant la phase de réalisation des Études de Faisabilité, la phase de Construction et d'Extension, d'Acquisition et de renouvellement des équipements ferroviaires et la phase de Mise en Exploitation et pour les contrats conclus dans le cadre de la réalisation du Projet, la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant formeront avec leurs Sous-Traitants Exclusifs un groupe spécial hors TVA.

2.1.4 Les membres de ce groupe spécial hors TVA seront préalablement identifiés par l'Administration fiscale et les transactions entre les membres du groupe spécial hors TVA seront facturées hors TVA.

2.1.5 L'application de l'exonération de TVA au bénéfice des membres du groupe spécial hors TVA (Sous-Traitants Exclusifs) nécessite :

- a) La notification par la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant à la Direction Nationale des Impôts de la liste des Sous-Traitants Exclusifs qui sont membres du groupe spécial hors TVA précisant les informations suivantes à l'égard de chaque société figurant sur celle-ci

- b) L'identité de la société (nom, siège social, date et lieu d'immatriculation, numéro d'immatriculation sociale et numéro d'immatriculation fiscale) ;
- c) L'objet, la quantité, la valeur et la durée du contrat.
- 2.1.6 La Direction Nationale des Impôts doit réagir dans les dix (10) jours ouvrés à compter de la date de réception de la notification soumise à son appréciation. Passé ce délai, le requérant peut poursuivre ses transactions sans aucune restriction et conséquence de la part de l'Administration fiscale.
- 2.1.7 Afin d'appliquer l'exonération de TVA dans le cadre de la fourniture du carburant à l'exclusion de l'essence, utilisé pour le Projet, et avant l'installation de ses propres installations pour l'importation directe, la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant soumettra une demande à la Direction Générale des Douanes pour la création d'un code d'enlèvement de carburant dans son système informatique ou d'information. Sur la base de son quota de carburant dûment approuvé par le Ministre en charge du Budget, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant enlèvera le carburant pour les besoins du projet en utilisant son code créé à cet effet pour l'imputation du quota approuvé.
- 2.1.8 La Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant aura le droit de mettre à jour la liste des membres du groupe spécial hors TVA par notification écrite à la Direction Nationale des Impôts. Ladite notification écrite devra contenir, pour chaque nouveau membre, toutes les informations indispensables à la validation de l'exonération de la TVA comme énoncé à la clause 2.1.5 ci-dessus. Le processus d'approbation de tout changement est énoncé à clause 2.1.6 ci-dessus.
- 2.1.9 La Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant est tenue d'informer la Direction Nationale des Impôts de toute cessation de contrat intervenue entre elle et ses Sous-Traitants Exclusifs.
- 2.1.10 Dans le cas d'une mutualisation des Infrastructures Ferroviaires, notamment l'utilisation des Infrastructures Ferroviaires par d'autres opérateurs miniers, le Client Fondamental et la société portuaire seront toujours considérées comme Sous-Traitants Exclusifs et continueront à se facturer leurs différentes prestations hors TVA.

**Relations entre les Sous-Traitants Exclusifs du groupe spécial hors TVA et leurs fournisseurs et/ou prestataires :**

- 2.1.11 Pendant la phase de réalisation des Études de Faisabilité, la phase de Construction, d'Extension, d'Acquisition et de renouvellement des équipements ferroviaires et la phase de Mise en Exploitation, les Sous-Traitants Exclusifs bénéficient de l'exonération de la TVA pour les biens et services qu'ils acquièrent pour les besoins de l'exécution des contrats passés avec la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant et qui sont nécessaires aux Activités Ferroviaires.
- 2.1.13 Les prestations effectuées par leurs fournisseurs et prestataires au profit des Sous-Traitants Exclusifs membres du groupe spécial hors TVA sont exonérées et sont facturées hors TVA.
- 2.1.14 Pour ce faire, la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant devra notifier à l'administration fiscale, la liste des fournisseurs et prestataires du Sous-Traitant Exclusif membre du groupe spécial hors TVA précisant les informations suivantes pour chaque société figurant sur celle-ci:

- a) L'identité de la société (Registre du Commerce et du Crédit Mobilier, nom, siège social, date et lieu d'immatriculation, numéro d'immatriculation sociale et numéro d'immatriculation fiscale) ; et
- b) L'objet, la quantité, la valeur et la durée du contrat.

#### **Achats Locaux :**

- 2.1.15 Afin de maximiser l'impact économique et social des projets miniers, l'État par le biais du Code Minier et d'autres textes législatifs et réglementaires, a mis en place une politique de contenu local.
  - 2.1.15.1 Dans le cadre de la mise en œuvre de cette politique et pour favoriser et faciliter le recours par la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant aux entreprises à capitaux guinéens ou contrôlés par des Guinéens, ces dernières pourront créer des sociétés dédiées uniquement à l'exécution de leurs contrats conclus avec la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant ou ses Sous-Traitants Exclusifs. Les prestations effectuées par ces sociétés dédiées au profit de la Société et de ses Sous-Traitants Exclusifs dans le cadre du Projet seront exonérées et facturées hors TVA.
  - 2.1.15.2 Sont exonérés de TVA, les contrats de prestations et de fournitures conclus par les très petites entreprises, coopératives ou groupements créés et détenus par les habitants établis et vivant dans les communautés impactées par le Projet et la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant, leurs Sous-Traitants Exclusifs membres du groupe spécial hors TVA.
  - 2.1.15.3 Les modalités d'exonération sont celles prévues à l'Article 2.1.4

#### **Remboursement du crédit de TVA**

- 2.1.16 Pendant la phase de Mise en Exploitation, la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs sont assujettis à la TVA pour tout leur approvisionnement sur le marché local non effectué auprès des fournisseurs membre du groupe spécial y compris en carburant à l'exclusion de l'essence. Toute TVA supportée pendant cette phase par la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant, et leurs Sous-Traitants Exclusifs et facturée par les fournisseurs concernés leur sera remboursée dans un délai maximum de 45 jours à compter de la demande de remboursement de la Société (le « **Délai de Remboursement de TVA** »), selon les modalités détaillées ci-après :
- 2.1.17 Toute TVA supportée par la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs et facturée par les fournisseurs et prestataires concernés leur sera remboursée dans le Délai de Remboursement de TVA. A défaut, l'État, la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs se réuniront sans délai afin de convenir d'un échéancier de remboursement sur douze (12) mois. Si, l'une quelconque des échéances de l'échéancier de remboursement de TVA convenue n'est pas respectée, la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant notifiera la Direction Nationale des Impôts avec copie aux fournisseurs la suspension du paiement de la TVA. Si trois (3) échéances consécutives de l'échéancier de remboursement ne sont pas respectées, la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs procéderont à une compensation du crédit de TVA validée par l'administration fiscale avec les impôts et taxes qui leur sont exigibles.

- 2.1.18 Pendant la phase de réalisation des Études de Faisabilité, la phase de Construction, d'Extension, d'Acquisition et de renouvellement des équipements ferroviaires et la phase de Mise en Exploitation, les prestations de services fournies pour les besoins du Projet par les entreprises n'ayant pas d'établissement stable en Guinée en faveur de la Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-traitants Exclusifs sont exemptées de la TVA. Cette exonération emporte dispense d'auto-liquidation de la TVA sur ces prestations.
- 2.1.19 La Société Ferroviaire ou l'Exploitant le cas échéant s'engage à fournir à l'administration fiscale l'identité de ses fournisseurs et sous-traitants visés à l'Article 2.1.14 au moment de leur première intervention dans le cadre du Projet, ainsi qu'une copie des contrats conclus avec ces derniers.

## 2.2 PHASES DE REALISATION DES ÉTUDES DE FAISABILITÉ, DE CONSTRUCTION, D'EXTENSION ET D'ACQUISITION DES EQUIPEMENTS ET MATÉRIELS FERROVIAIRES

Pendant cette phase, la Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs bénéficieront des allègements fiscaux et douaniers suivants :

### 2.2.1 Allègements fiscaux

La Société Ferroviaire, l'Exploitant et leurs Sous-Traitants Exclusifs seront exonérés de/du:

- (a) l'impôt minimum forfaitaire (IMF);
- (b) la patente professionnelle ;
- (c) la Contribution Foncière Unique (CFU) ;
- (d) la taxe d'apprentissage ;
- (e) tous droits d'enregistrement ;
- (f) toute taxe, droit, paiement ou redevance liés à l'Activité ferroviaire et à l'importation, l'exploitation et l'exportation des équipements, matériels et services nécessaires à l'Activité Ferroviaire, la taxe sur les substances et carrières à condition que ces carrières soient exploitées par des entreprises appartenant et contrôlées par des Guinéens ;
- (g) la contribution à la formation professionnelle ;
- (h) toutes redevances de nature fiscale ou non, liées au transfert à la Société Ferroviaire des équipements d'un projet d'un Affilié ou Sous-Traitant Exclusif vers un autre en République de Guinée sous réserve de l'information et de l'avis préalable des services compétents de l'Etat, notamment de la Direction Générale des Douanes;
- (i) la retenue à la source sur :
  - toutes sommes versées aux Affiliés, et Sous-Traitants Exclusifs n'ayant pas d'établissement stable en Guinée ;
  - les intérêts payés par la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs relatifs aux prêts souscrits auprès de banques ou établissements financiers ou autres entités et aux prêts et avances consentis par les actionnaires ou autres entités Affiliées sous réserve qu'ils aient entièrement libéré leur part de capital social pour financer les investissements de l'Infrastructure Ferroviaire ;

La Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants communiqueront dès leur signature au Ministre en charge des Mines et au

Ministre en charge du Budget copies des accords de prêt visés au présent paragraphe.

Le taux de la retenue à la source au cas où elle n'est pas exonérée par le présent point (i) est de 10%.

- (j) l'impôt sur les sociétés (IS), y compris la possibilité de déduire intégralement toutes les charges justifiées de l'exercice ; et les amortissements calculés selon le mode linéaire ou dégressif, sous réserves des taux et durées d'utilisation présentés au tableau en phase d'exploitation ci-dessous, plafonnés à la Durée de la Convention.
- (k) Report déficitaire : Compte tenu de la difficulté à générer des résultats d'exploitation bénéficiaires à moyen terme en raison des investissements importants qui seront réalisés, les déficits fiscaux subis par la Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs, y compris durant les phases précédant l'exploitation ferroviaire seront reportables dans la limite de huit (8) exercices fiscaux suivant l'exercice au titre duquel ils sont constatés.

## 2.2.2

### Allègements douaniers

#### (i) Admission temporaire

La Société Ferroviaire, l'Exploitant, les Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs bénéficieront du régime de l'admission temporaire en suspension totale de droits et taxes d'entrée (y compris la TVA) pour les importations de matériels, équipements, engins, véhicules de chantier et groupes électrogènes utilisés dans le cadre de la réalisation de l'Infrastructure du Projet Ferroviaire et ce jusqu'à la Date d'Échéance de Démarrage du Projet.

#### (ii) Droits de douanes

La Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs sont exonérés de droits et taxes d'entrée (y compris la TVA) sur les importations entrant dans le cadre de la réalisation des Études de Faisabilité, de la Construction, de l'Extension et d'Acquisition et de renouvellement des équipements ferroviaires des Infrastructures Ferroviaires et notamment :

- o matériels, matériaux, équipements, gros outillages et pièces détachées incorporés à l'Infrastructure Ferroviaire,
- o locomotives, wagons, et tous autres équipements destinés à la logistique, au transport ferroviaire et plus généralement à l'exploitation ferroviaire, notamment la ligne ferroviaire, l'équipement de signalisation et tout le matériel connexe,
- o matières premières, carburants (à l'exclusion de l'essence), fioul lourd, énergies, électricité, combustibles, lubrifiants nécessaires aux travaux de construction et de démarrage de l'activité ferroviaire,
- o d'effets personnels des employés non-Guinéens.

Les importations ci-dessus listées seront soumises uniquement à la Taxe d'Enregistrement (TE) au taux de 0,5%, au Prélèvement Communautaire (PC) au taux de 0,25% de la valeur CAF des biens importés et à la Redevance sur les Prestations Administratives (RPA).

La Société Ferroviaire l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs établiront une liste des biens et équipements à importer et s'engageront à ce que ces biens

soient exclusivement utilisés pour les besoins du Projet Ferroviaire. Cette liste sera communiquée à l'Administration des Douanes avant les importations pour validation. La Liste fera l'objet d'approbation préalable par les Ministres en charge des Mines, des Transports, et du Budget à travers le Guichet Unique du Secrétariat Permanent CISPMI (Comité Interministériel de Suivi des Projets Miniers Intégrés). Elle pourra faire l'objet de révision par la Société Ferroviaire et l'Exploitant le cas échéant et agréée selon la même procédure.

## 2.3 PHASE D'EXPLOITATION

Pendant la phase de Mise en Exploitation, la Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs bénéficient des allègements fiscaux et douaniers suivants :

### 2.3.1 Taxe sur les substances de carrières

La Société Ferroviaire, l'Exploitant, les Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs sont assujettis à la taxe sur les substances de carrières conformément à l'article 162 du Code Minier à l'exception des substances de carrières exploitées par des sociétés appartenant à des Guinéens et/ou contrôlées par des Guinéens utilisées pour les besoins exclusifs du Projet Ferroviaire et dans le cadre des conventions de développement communautaire.

### 2.3.2 Allègements fiscaux

Pendant la phase de Mise en Exploitation, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs bénéficient des allègements fiscaux et douaniers suivants :

#### (i) Exonérations

La Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-traitants Exclusifs sont exonérés de :

- (a) la patente professionnelle pendant toute la durée de la Convention étant entendu que le chiffre d'affaires visé à l'article 22.5.2. f) de la Convention de Base pour la détermination de la Contribution au Fonds de Développement Local visée dans la Convention de Base est la valeur FOB du minerai exporté ;
- (b) la Contribution Foncière Unique (CFU) pendant toute la durée de la Convention étant entendu que le chiffre d'affaires visé à l'article 22.5.2. f) de la Convention de Base pour la détermination de la Contribution au Fonds de Développement Local visée dans la Convention de Base est la valeur FOB du minerai exporté ;
- (c) exonération de taxes et redevances ferroviaires le cas échéant ou liées à l'exploitation ferroviaire à l'exclusion des taxes et redevances supportées par les tiers utilisateurs ;
- (d) toute taxe, droit, paiement ou redevance liés à l'Activité ferroviaire et à l'importation, l'exploitation et la réexportation des équipements, matériels et services nécessaires à l'Activité Ferroviaire conformément à la présente Convention ;
- (e) toutes redevances de nature fiscale ou non, liées au transfert à la Société Ferroviaire des équipements d'un projet d'un Affilié ou Sous-Traitant

Exclusif vers un autre en République de Guinée sous réserve de l'information et de l'avis des services compétents de l'Etat, notamment de la Direction Générale des Douanes;

(f) la contribution à la formation professionnelle au taux d'un et demi pour cent (1,5%) pour les salaires versés à ses employés nationaux et étrangers, en Guinée et hors Guinée si la Société Ferroviaire dispose de son propre centre de formation permanent en Guinée qui dispose d'un budget au moins équivalent à celui du montant de la taxe. Un centre de formation permanent se définit comme étant un endroit où l'on retrouve des salles de classes et de formation pour la tenue de cours par un personnel qualifié, visant la formation et le développement de compétences et d'habiletés pour le personnel participant directement aux Activités Ferroviaires. Le plan de formation annuel devra être soumis pour avis à l'ONFPP.

(g) la retenue à la source sur :

➤ toutes sommes versées par la Société Ferroviaire aux actionnaires, Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs n'ayant pas d'établissement stable en Guinée ;

➤ les intérêts payés par la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs relatifs aux prêts souscrits pour les besoins du Projet auprès de banques ou établissements financiers à hauteur d'un taux LIBOR 12 mois + 7 points sur les tirages effectués en fonction des besoins de financement du Projet Ferroviaire ;

➤ les intérêts payés par la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs relatifs aux prêts et avances consenties par les actionnaires ou leurs Affiliés pour financer les investissements de l'Infrastructure Ferroviaire à hauteur d'un taux LIBOR 12 mois + 7 points dans les conditions prévues par l'Acte Uniforme de l'OHADA portant sur le droit des sociétés commerciales et du GIE, relatives aux conventions réglementées ; et

➤ les dividendes versés par la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs aux Actionnaires pendant les dix (10) premiers exercices à compter de la Mise en Exploitation.

La Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs communiqueront dès leur signature au Ministre en charge des Mines et au Ministre en charge du Budget les copies des accords de prêt visés au présent paragraphe.

Le taux de la retenue à la source au cas où elle n'est pas exonérée par le présent point g) est de 10%.

(h) les droits d'enregistrement sur tous les actes, contrats et marchés ;

(i) la plus-value de cession : la Société Ferroviaire, l'Exploitant et leurs actionnaires seront soumis à l'impôt sur la plus-value de cession au taux de 10% à l'exclusion des opérations entre actionnaires ou entre Affiliés.

(ii) Réductions d'impôts

La Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs participant directement à l'exploitation ferroviaire et/ou à la maintenance des Infrastructures Ferroviaires y compris les opérations de stockage et de vente du carburant dans les dépôts de stockage de carburant destinés exclusivement aux Activités Ferroviaires (à l'exclusion expresse des Sous-Traitants Exclusifs en charge du transport et de la distribution du carburant, de la communication y compris par fibres optiques, du traitement des eaux usées, d'approvisionnement en eau potable, de gestion et d'élimination des déchets, de l'hébergement, de la restauration, du gardiennage et de la surveillance ou autres activités similaires) sont soumis à l'Impôt sur les Sociétés (IS) au taux de 25%. Toutefois, ils bénéficient des réductions d'impôts et taxes suivants :

(a) Impôt sur les sociétés :

- Exonération totale pendant dix (10) exercices fiscaux à compter du premier exercice suivant la Mise en Exploitation.
- Réduction de 70% sur les cinq (5) exercices fiscaux suivant la période d'exonération totale.
- Réduction de 20% sur les cinq (5) exercices fiscaux suivant la période de réduction de 70%.
- ❖ Déductibilité du résultat fiscal des charges suivantes :
  - les intérêts, frais d'études, de gestion, de redevances et toutes autres charges, payés aux Actionnaires et aux Affiliés dans la limite de LIBOR 12 mois + 7 points et dans les conditions prévues par l'Acte Uniforme de l'OHADA portant sur le droit des sociétés commerciales et du GIE, relatives aux conventions règlementées;
  - les dons et œuvres sociales à condition qu'ils bénéficient à des entités ou personnes établies en Guinée considérées comme d'utilité publique;
  - toutes dépenses effectuées dans le cadre du développement agricole sur le Corridor ferroviaire sous réserve de l'avis préalable des services compétents de l'Etat ;
  - les provisions constituées, en tenant compte des spécificités suivantes:
    - provisions pour déplacement, indemnisation des populations impactées par le Projet sur la base de l'Étude environnementale et sociale approuvée ;
    - provisions pour renouvellement d'équipements,
    - provisions pour grosses réparations,
    - provisions pour réhabilitations,La partie de la provision qui n'aurait pas été utilisée dans les cinq (5) ans de sa constitution doit être rapportée aux résultats du sixième exercice qui suit celui au titre duquel elle a été constituée.
  - les amortissements calculés conformément aux dispositions du Code Général des Impôts sous réserves des taux et durées d'utilisation présentés au tableau ci-dessous, plafonnés à la Durée de la Convention :

Immobilisations amortissables	Durée d'utilisation	Taux d'amortissement
Frais d'établissement	5 ans	20 %
Voie ferrée	20 à 35 ans	5% à 2,86 %
Déboisement Terrassement Superstructure Ponts et ponceaux Passage à niveaux Environnement Organisation de chantier	10 à 35 ans	10% à 2,86%
Signalisation	5 à 10 ans	20 à 10%
Constructions en dur	20 ans	5%
Base vie, non en dur	10 ans	10%
Matériel de transport ferroviaire	10 à 20 ans	10 à 6,67 %
Véhicule de tourisme	3 ans	33,33%
Camion et véhicule tout terrain	5 ans	20%
Matériel et outillage	5 ans	20%
Mobilier et matériel de bureau	10 ans	10%
Aménagements et agencements autres que ferroviaires	10 ans	10%
Matériel informatique	3 ans	33,33%

(iii) Les amortissements réputés différés :

La Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs pourront constituer des amortissements réputés différés en période déficitaire (ou ARD) à hauteur du montant des amortissements comptabilisés, dans la limite de la perte comptable de l'exercice fiscal concerné. Les ARD constitués au titre d'un exercice fiscal au cours duquel des pertes sont encourues peuvent être accumulés et reportés sans limitation de durée.

La Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs peuvent différer les amortissements des immobilisations acquises avant la phase de Construction au démarrage de la Mise en Exploitation.

(iv) Autre aménagement fiscal

Report déficitaire : Compte tenu de la difficulté à générer des résultats d'exploitation bénéficiaires à moyen terme en raison des investissements importants qui seront réalisés, les déficits fiscaux subis par la Société Ferroviaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs seront reportables dans la limite des huit (8) exercices fiscaux suivant l'exercice au titre duquel ils sont constatés.

Il est entendu que les déficits enregistrés au cours de la période d'exonération d'Impôt sur les Sociétés telle que prévue à l'article 2.3.2.iii. a) ci-dessus ne peuvent être reportés sur les exercices non exonérés à l'exception des amortissements réputés différés (ARD) qui peuvent être reportés indéfiniment.

Les déficits fiscaux subis par la Société à compter du onzième exercice fiscal demeurent reportables sur les huit (8) exercices fiscaux suivant l'exercice de leur constatation.

### **2.3.3 Allègements douaniers**

#### **2.3.3.1 Admission temporaire**

La Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs bénéficient du régime de l'admission temporaire en suspension totale de droits de douanes et taxes d'entrée (y compris la TVA) pour les importations de matériels, équipements et engins nécessaires à la Mise en Exploitation de l'Activité Ferroviaire et destinés à être réexportés.

#### **2.3.3.2 Droits de douanes**

Pendant la Mise en Exploitation, la Société Ferroviaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs sont soumis uniquement à la Taxe d'Enregistrement (TE) au taux de 0,50%, au Prélèvement Communautaire (PC) au taux de 0,25% à la Redevance sur les Prestations Administratives (RPA) et à un Droit Fiscal d'Entrée (DFE) au taux unique de 5,6% de la valeur CAF de toutes les importations nécessaires au Projet Ferroviaire et notamment :

- i. les biens y compris les matériels, outillages, équipements, engins, véhicules utilitaires, machines et pièces de rechange ;
- ii. les matières premières, carburants (à l'exclusion de l'essence), fuel lourd, énergies, électricité, combustibles, lubrifiants.

Les biens et équipements à importer feront l'objet de la Liste établie par la Société Ferroviaire, et validée suivant la même procédure qu'en Phase de Construction.

Les effets personnels, importés en quantités raisonnables par les employés expatriés de la Société Ferroviaire, de l'Exploitant le cas échéant et de leurs Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs, et qui incluent des effets à usage domestique n'ayant aucun caractère commercial, sont exonérés de droits de douanes.

REPUBLIQUE DE LA REPUBLIQUE  
SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DE LA GUINEE  
Travail-Justice-Solidarité

DECRET  
194  
D/2020/ /PRG/SGG

PORTANT DECLARATION DE PROJET D'INTERET NATIONAL (PIN)  
POUR LA PRODUCTION, L'EXPLOITATION DE MINERAL DE FER, LA CONSTRUCTION ET  
L'EXPLOITATION D'INSTALLATIONS FERROVIAIRES, D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES,  
DE BASES VIE ET D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT DE MINERAIS MULTI-UTILISATEURS  
ET MULTI-USAGERS PAR LA SOCIETE WINNING MINING CONSORTIUM SIMANDOU.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR PROPOSITION DU MINISTRE DE LA  
VILLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- VU- La Constitution ;
- VU- L'Ordonnance O/92/019/PRG/SGG du 30 Mars 1992 portant promulgation du Code Foncier et Domanial de la République de Guinée;
- VU- La Loi L/98/01 du 13 Juillet 1998 portant Code de l'Urbanisme de la République de Guinée;
- VU- La Loi L/2011/006/CNT du 09 Septembre 2011 portant Code Minier de la République de Guinée telle que modifiée par la Loi L/2013/053/CNT du 08 Avril 2013, portant modification de certaines dispositions du Code Minier de 2011;
- VU- La Loi L/2019/0034/AN du 04 Juillet 2019 portant Code de l'Environnement de la République de Guinée;
- VU- La Convention de base conclue le 09 Juin 2020 entre la République de Guinée et la Société Winning Consortium Simandou;
- VU- Le Décret D/2018/067/PRG/SGG du 21 Mai 2018, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- VU- Le Décret D/2018/072/PRG/SGG du 25 Mai 2018, portant structure du Gouvernement, tel que modifié à ce jour ;
- VU- Le Décret D/2020/122/PRG/SGG du 19 Juin 2020, portant réaménagement du Gouvernement ;
- VU- Le Décret D/2018/288/PRG/SGG du 05 décembre 2018, portant organisation et attributions du Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire ;

- DECRETE -

**ARTICLE 1er/** : Est déclaré Projet d'Intérêt National (PIN), conformément aux dispositions définies à l'article L.121.14 du Code de l'Urbanisme, le projet de construction, de production, d'exploitation de minerai d'une capacité de soixante millions (60.000.000) à quatre-vingt millions (80.000.000) de tonnes au moins, la construction et l'exploitation d'infrastructures ferroviaires, portuaires, de bases vie ainsi que des installations connexes et la réalisation d'un corridor d'évacuation de minerai de fer par la société **Winning Consortium Simandou**.

**ARTICLE 2/** : Le périmètre au sein duquel seront délimités le périmètre minier et les emprises nécessaires à la réalisation des infrastructures << Périmètre de l'Opération >>. est délimité par

des coordonnées géographiques fixées sur une carte annexée au présent Décret qui en fait partie intégrante.

Il est caractérisé par :

- ❖ Le périmètre minier des blocs 1 et 2 de Simandou;
- ❖ Un chemin de multi-utilisateurs et multi-usagers qui sera construit pour le transport du minerai de Kérouané à Forécariah sur une distance linéaire de 650 kilomètres environ;
- ❖ Des installations de déchargement et de chargement ferroviaires;
- ❖ Des installations de transbordement pour le chargement du minerai de fer en haute mer;
- ❖ Des infrastructures routières et des cités d'habitation construites y compris à la mine et au port ;
- ❖ Une zone portuaire en eaux profondes et industrielle pour l'exportation du minerai de fer.

**ARTICLE 3/:** Le Périmètre d'Opération constitue un périmètre d'intervention foncière créé au profit de l'Etat. Il est expressément prévu que l'Etat ou toute entité désignée par l'Etat, dispose à l'intérieur de ce périmètre, d'un droit de préemption sur tout immeuble bâti ou non bâti faisant l'objet d'une aliénation volontaire à titre onéreux sous quelque forme que ce soit.

Ce droit sera mis en œuvre conformément aux articles L.312.1 et suivants du Code de l'Urbanisme, étant précisé que tout projet d'opération devra, avant toute réalisation, être notifié au Préfet de la localité concernée.

Obligation est faite au Service des Domaines, aux Notaires, ainsi qu'à tout officier public intervenant dans le Périmètre d'Opération à quelque titre que ce soit, d'informer les parties concernées du droit de préemption de l'entité qui dispose d'un droit de préemption.

Toute opération conclue sans respecter cette procédure, est nulle et de plein droit.

Les immeubles nécessaires à la réalisation des infrastructures du projet ou acquis par l'Etat (ou l'entité désignée par l'Etat), en application du présent article ou de toute autre manière, pourront faire l'objet de réserves foncières et ne pourront être cédés, sauf s'ils sont nécessaires à la réalisation des infrastructures du projet.

**ARTICLE 4/:** La validité du Projet d'Intérêt National (PIN) demeure conditionnée à la soumission, la validation par l'Etat et l'exécution correcte d'un plan de développement du contenu local prenant en compte les dispositions de la Conventions de base conclue le 09 Juin 2020 entre la République de Guinée et la Société Winning Consortium Simandou S.A. (Winning Consortium Simandou) pour l'exploitation et la commercialisation du minerai de fer des blocs 1 et 2 du Simandou, relatives au contenu local et au développement d'un corridor agricole.

Le plan de développement du contenu local devra indiquer, outre les ressources humaines guinéennes, les travaux, services et biens devant être sous-traités avec des entreprises détenues ou contrôlées par les Guinéens.

En application du présent article, la fourniture de ciments et produits similaires ainsi que l'exploitation de carrières et bans d'emprunts destinés à la production de matériaux tels que les granites, les sables, graviers, latérites, etc... ne peuvent être assurées que par des personnes physiques de nationalité guinéenne ou des personnes morales détenues et/ou contrôlées par des Guinéens.

b/- L'Emprise des Routes Nationales n°2 (Mamou-Faranah, Beyla-Faranah, Mamou-Kindia) et n°4 (Forécariah-Pamliap) ;

c/- L'emprise du tracé du corridor (Kérouané-Faranah-Mamou-Kindia et Forécariah).

**ARTICLE 9/ :** Le présent Décret ne fait pas obstacle à une coopération entre la Société Winning Consortium Simandou et tout autre opérateur détenteur de titre(s) miniers(s) en République de Guinée en vue de la réalisation commune de tout ou partie d'infrastructures à l'intérieur du Périmètre d'Opération sans que cette coopération, que l'Etat encourage et soutient, ne porte pas préjudice à la réalisation dans les délais du Projet au titre des engagements de la Société Winning Consortium Simandou.

**ARTICLE 10/ :** Le domaine du PIN inclut la zone d'un Port de service qui sera aménagé et exploité dans les aires réservées de Senguelen sur les deux rives du bras de mer de Morebayah pour servir de site portuaire initial nécessaire à la construction du Port en eaux profondes de Matakang et pendant la montée en régime de croisière de la production et de l'exportation du minerai de fer.

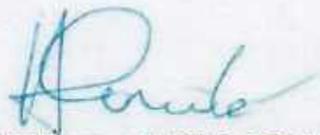
Les infrastructures déjà réalisées par d'autres entités sur ce site ou sur tout autre site, pouvant être achevées et/ou utilisées pour les besoins du projet, feront l'objet de discussions permettant de compenser les ayants-droit et/ou de partager lesdites infrastructures conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Décret.

Au terme de la phase de construction, le Port de service pourra servir de Port commercial qui sera régi par une convention séparée entre les parties.

**ARTICLE 11/ :** Les Ministres des Mines et de la Géologie, de la Ville et de l'Aménagement du Territoire, des Travaux Publics, de l'Environnement, des Eaux et Forêts, de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation, de la Sécurité et de la Protection Civile, de la Pêche, de l'Aquaculture et de l'Economie Maritime, de l'Agriculture, de l'Energie, de l'Hydraulique et de l'Assainissement, des Transports, du Tourisme, de l'Hôtellerie et de l'Artisanat, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent Décret.

**ARTICLE 12/ :** Le présent Décret qui abroge toutes dispositions antérieures, sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

Conakry, le 14 AOUT 2020 2020

  
**Professeur ALPHA CONDE**