

Il est très important et essentiel pour Bellzone de s'assurer que les espérances nationales, régionales et locales créées par le Projet soient étudiées, comprises et, si faire se peut, réalisées. Avec la coopération et l'appui des autorités nationales, régionales et locales appropriées, Bellzone développera et mettra en place des plans de gestion socio-économique et environnementale qui seront bénéfiques aux Guinéens tout au long de la durée du Projet et des opérations qui lui succéderont.

Bellzone a adopté l'essentiel des 10 principes définis par le Pacte Mondial de l'ONU. Ceux-ci formeront la base des principes socio-économiques et des plans de Bellzone. Les dossiers prioritaires sur lesquels Bellzone entend se concentrer dans le cadre du développement socio-économique sont :

- Un Port à utilisateurs multiples ;
- Un Système ferroviaire à utilisateurs multiples ;
- Le développement de l'infrastructure d'accès ;
- Le développement de la formation professionnelle et des ressources humaines ;
- Le développement du commerce local ;
- L'appui aux programmes socio-économiques nationaux en place ;
- La gestion de l'occupation des terres et des Communautés affectées.

2 INTRODUCTION

Bellzone Mining Limited développe actuellement un projet viable d'exploitation de fer en République de Guinée, en Afrique de l'ouest. Ceci mènera à la construction et l'exploitation d'une mine et d'une installation de traitement produisant 50 millions de tonnes de minerai de fer par an, qui nécessiteront une source d'alimentation en énergie, un système ferroviaire et un port d'exportation en eau profonde.

Au cours des deux dernières années, BML a conduit des travaux intensifs de recherches géologiques et un programme de forage, qui se sont traduits par une certification initiale de Code JORC pour une ressource présumée de magnétite de 2,4 milliards de tonnes et l'identification d'un potentiel considérable de minerai à enfournement direct (« DSO »).

3 LOCALISATION ET GEOGRAPHIE DU PROJET

3.1 LOCALISATION

La ressource du Projet de fer de Kalia est située à 360 km à l'est, par la route, de la capitale, Conakry, qui borde l'Océan Atlantique, et à 60 km à l'ouest, par la route, de la ville régionale de Faranah, en Guinée, Afrique de l'ouest. La ressource de minerai de fer de Kalia est accessible par une route goudronnée qui relie Conakry à Faranah, à l'est, en passant par les villes de Kindia et de Mamou.

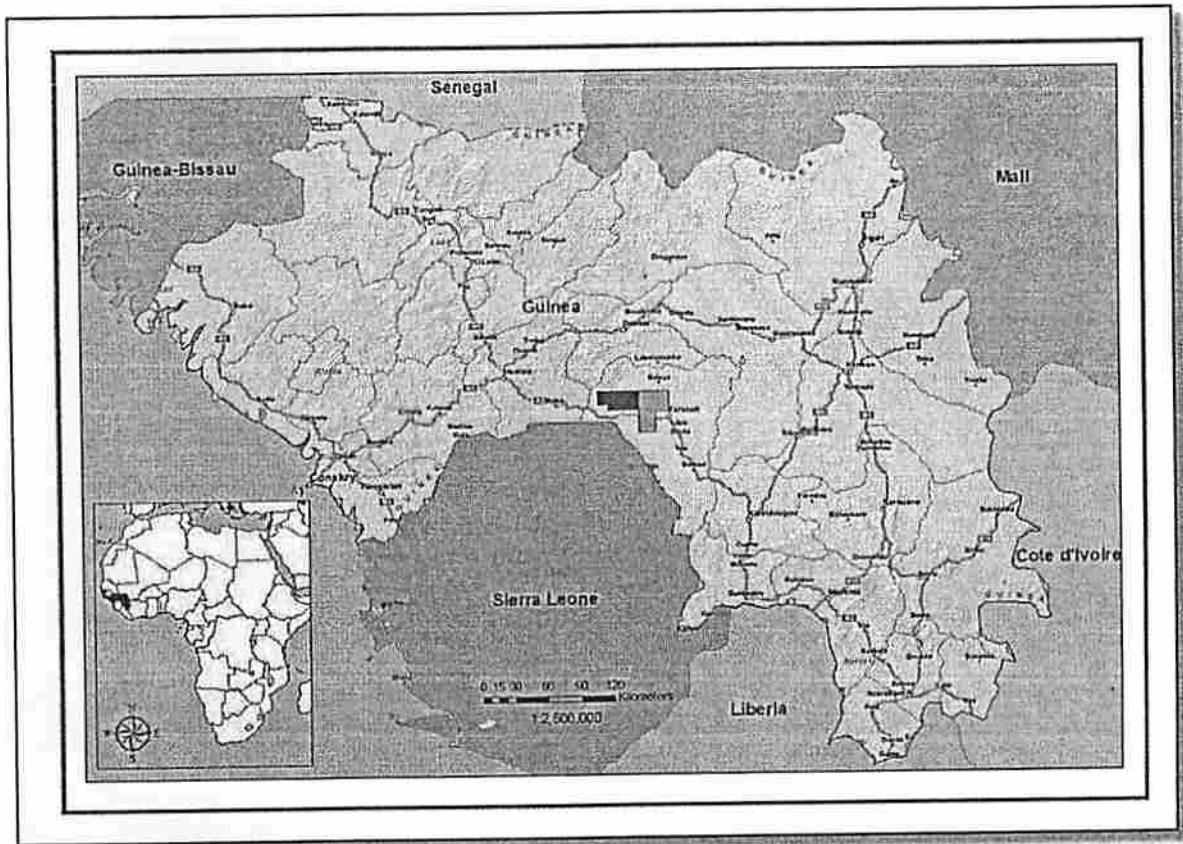
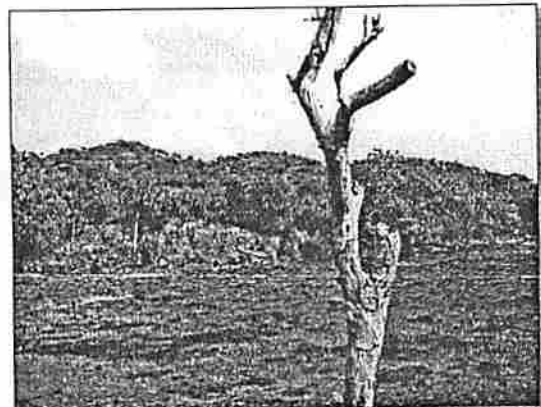


Illustration 1 – Localisation du Projet

3.2 GEOGRAPHIE

Le relief des secteurs de Kalia - Faranah du Projet varie des collines à la moyenne-montagne, avec une altitude maximum de 1100 m au-dessus du niveau de la mer. Dans la région de Kalia où la ressource initiale a été définie, les montagnes atteignent 1085 m d'altitude et les basses-terres autour de 400 m au-dessus du niveau de la mer. Les altitudes relatives varient de 450 à 550 m.

La zone est une ancienne surface d'érosion, compliquée par les lignes de crêtes des collines d'orientation nord-ouest et la majorité des vallées fluviales. Les pentes sont inclinées entre 10 et 35° avec d'occasionnels plateaux. La surface du gisement est couverte par une croûte altérée. Les affleurements de roche fraîche sont rares.



Handwritten signature or initials.

Le climat de la région est tropical, avec une alternance prononcée des saisons des pluies et des saisons sèches. La saison sèche dure d'octobre à avril et la saison des pluies de mai à septembre. La température annuelle moyenne est d'environ 25°C. La température minimum peut descendre jusqu'à 12 ou 15°C la nuit, au début de la période sèche. La température maximale peut atteindre 45°C à la fin de la saison sèche.

Le secteur est situé dans le bassin versant du fleuve Niger. Le réseau hydrographique est très dense. Il se compose de rivières permanentes (affluents du Niger) et de cours d'eau saisonniers. Les précipitations annuelles varient de 2 à 2,5 m. Les travaux de recherches géologiques se poursuivent sans relâche pendant la saison des pluies. Les grosses tempêtes qui se sont produites durent rarement plus d'une (1) journée.

La végétation est représentée par des forêts et buissons secondaires qui alternent avec des prairies ouvertes. On trouve des forêts de bambou sur les flancs de colline. Les champs cultivés sont fréquemment placés dans les vallées des rivières et des ruisseaux. L'agriculture sur brûlis est très répandue dans la région, ce qui influence l'état de la végétation normale. Les récoltes sont le riz, les melons, les arachides, le manioc, la patate douce, le maïs, le sorgho, les bananes, le café, les ananas, les citrons et les noix.


4 RESUME DE LA RESSOURCE

Les travaux complétés sur le Projet de fer de Kalia ont démontré l'existence d'un gisement de classe internationale avec la forte probabilité que le tonnage courant de la ressource soit largement révisé à la hausse. Les données tirées des forages récents confirment l'existence de prolongements à la ressource déjà classifiée et que le tonnage de la ressource devrait être revu à la hausse lors de la prochaine réévaluation.

Travaux achevés

- 746 km d'itinéraires pour levés magnétométriques dégagés
- 146 km² de cartographie magnétométrique du sol
- 838 km d'itinéraires de recherches géologiques cartographiés
- 150 km de route d'accès ouverts
- 30.316 m de forage d'exploration (28.559 m de forage au diamant) au 18 nov. 09.

En juillet 2009 *Bellzone Mining* a annoncé pour la première fois une ressource présumée de magnétite de 2,4 milliards de tonnes selon le Code JORC dans la zone de Kalia I du gisement de fer de Kalia.



Bellzone - Kalia Magnetite Deposit - Mineral Resource Estimate as at 22 nd July, 2009									
JORC RESOURCE CLASS	Magnetite Host Material	Billion Tonnes	Fe %	S %	SiO ₂ %	Al ₂ O ₃ %	P %	LOI	In-situ Dry Bulk Density
INFERRED	BIF	2.06	29.8	0.81	45.2	2.1	0.07	0.8	3.4
INFERRED	Schist	0.33	8.9	0.13	47.0	7.7	0.04	8.4	2.9
TOTAL INFERRED		2.39	26.9	0.72	45.5	2.9	0.07	1.9	3.3
EXPLORATION POTENTIAL	BIF + Schist	0.6 - 1.0	20 - 30	0.1 - 0.9	44 - 50	2 - 8	0.04 - 0.08	3 - 9	2.9 - 3.3

Tableau 2 - La ressource JORC en chiffres

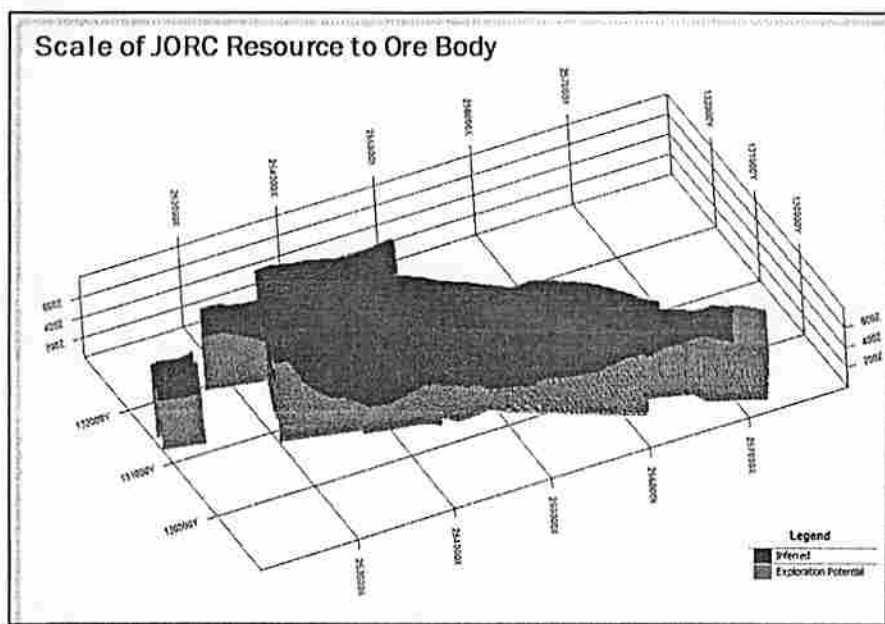


Illustration 2 - Evaluation graphique de la ressource présumée de Code JORC

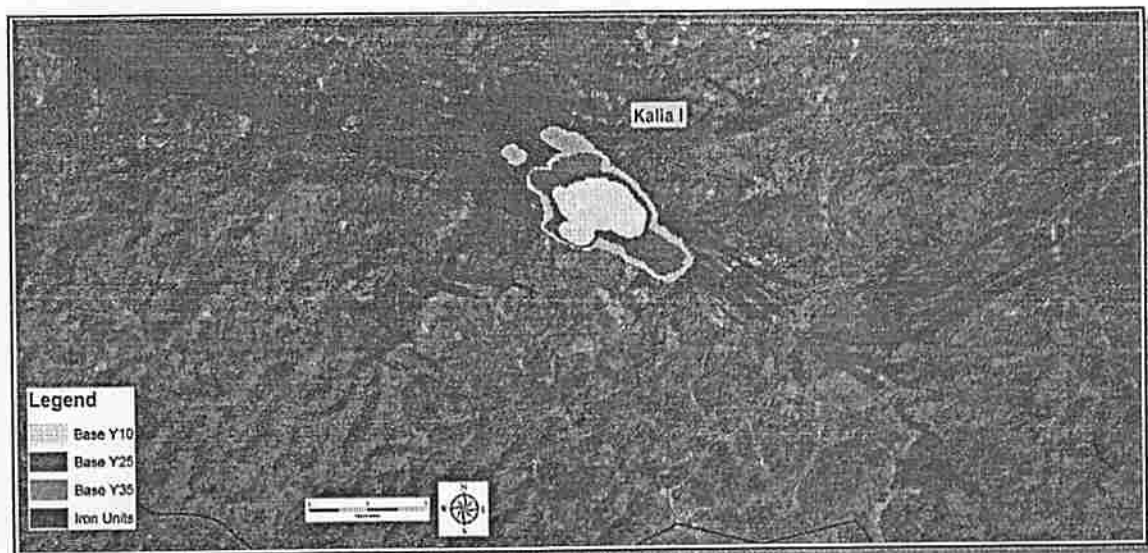


Illustration 3 - Ampleur de la ressource de Code JORC par rapport à la carte des formations de fer rubané (BIF) à Kalia I

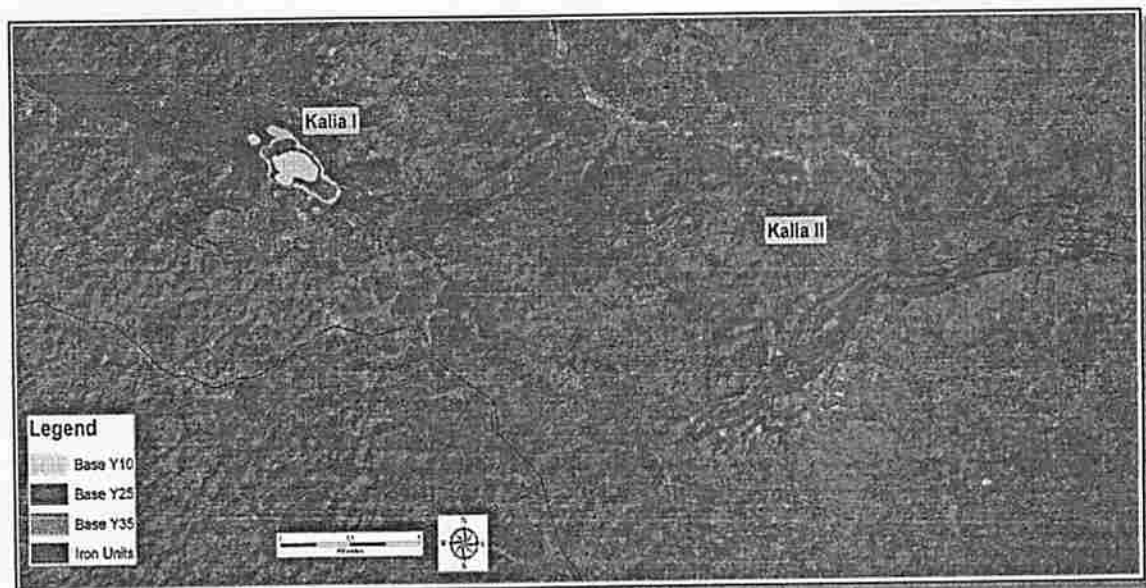


Illustration 4 – Localisation et ampleur de la ressource de Code JORC

L'aptitude de la magnétite à être enrichie sous forme de concentré commercialisable a été confirmée par des tests en laboratoire sur séparateur magnétique de type « Tube Davis ». Le tableau ci-dessous illustre le potentiel d'enrichissement de la magnétite de Kalia 1. Les résultats de qualité du concentré ont été obtenus avec une granulométrie 100% inférieure à 65 microns ($P_{100} 65\mu$), indiquant que les coûts de traitement de la magnétite devraient être inférieurs à ceux généralement atteints en Australie occidentale pour un produit commercialisable, en raison de sa friabilité supérieure.

Type de minerai	Fe %	SiO ₂ %	Al ₂ O ₃ %	P %
Magnétite – teneur moyenne	29,8	45,2	2,1	0,07
Concentré - teneur moyenne	68,64	3,4	0,12	0,009

Tableau 3 - Qualité de concentré

- Rétablissement de masse - 35.3%
- Taille de réduction : ($P_{100} 65\mu$)
- Récupération de fer magnétique : 95%
- Récupération théorique de Fe : 81,3%

5 DESCRIPTION DES OPERATIONS

Le modèle opérationnel du Projet de fer de Kalia a été développé autour des principes d'opérations durables et efficaces, d'accès à l'infrastructure par des tiers, tout en réduisant au minimum les inconvénients pour la population locale et l'environnement.

Le modèle opérationnel retenu, tel que décrit ci-dessous, est sujet à des études comparatives appliquées à la mine, au chemin de fer, au port et à l'alimentation en énergie et peut être affecté par les exigences socio-économiques et environnementales telles qu'elles seront déterminées par les études appropriées à entreprendre.

Afin de mener à bien les études comparatives, les données existantes devront être justifiées et vérifiées ; et les données et concepts requis comprennent, mais ne se limitent pas à la liste suivante:

- Caractérisation métallurgique du matériau ;
- Levés topographiques détaillés ;
- Levés géotechniques ;
- Levés bathymétriques et océanographiques ;
- Levés d'infrastructure ;
- Sélection et disponibilité des ressources humaines pour le Projet ;
- Conditions et critères environnementaux ;
- Conditions et critères socio-économiques ;
- Sélection d'équipement à long délai de livraison et délais de livraison.

L'incorporation de ces données et le raffinement du modèle opérationnel sont cruciaux pour le succès du Projet. Ceci sera entrepris pendant l'EFB. Les principaux facteurs de réussite incluent :

- Une conception qui se traduira par un environnement opérationnel durable et sûr ;
- Un modèle qui ouvrira des débouchés aux Guinéens ;
- Le respect de l'échéancier du Projet ;
- Le non-dépassement du budget du Projet ;
- Un modèle de qualité.

BML entend atteindre une production minière régulière par étape ; Ceci permettra de mitiger les défis logistiques et assurera le développement de qualifications professionnelles en Guinée. Cela permettra également de consacrer plus de temps au

développement d'autres possibilités d'alimentation en énergie, aux besoins en ressources et surtout de générer rapidement des revenus.

Phase 1

- production de 20 mtpa de DSO en 2014
- production de 10 mtpa de concentré en 2015

Phase 2

- 30 mtpa de DSO en 2017
- 20 mtpa de concentré en 2018

Note : Les échéanciers de progression vers la mise en service et la production seront confirmés au cours de l'EFB.

5.1 OPERATIONS EXTRACTIVES

(La conception technique de BML présentée ci-dessous est fondée sur des concepts opérationnels et des hypothèses de conception classiques)

La cible principale d'exploitation est la zone centrale du gisement de Kalia I. La définition de Code JORC et les analyses métallurgiques initiales ont été effectuées dans ce secteur et les résultats ont montré que le matériau vaut la peine d'être extrait et traité. Les simulations de fosse initiales à l'aide du logiciel *Whittle* ont indiqué que la zone centrale contient suffisamment de minerai de magnétite pour soutenir une durée de vie de 40 ans pour la mine.

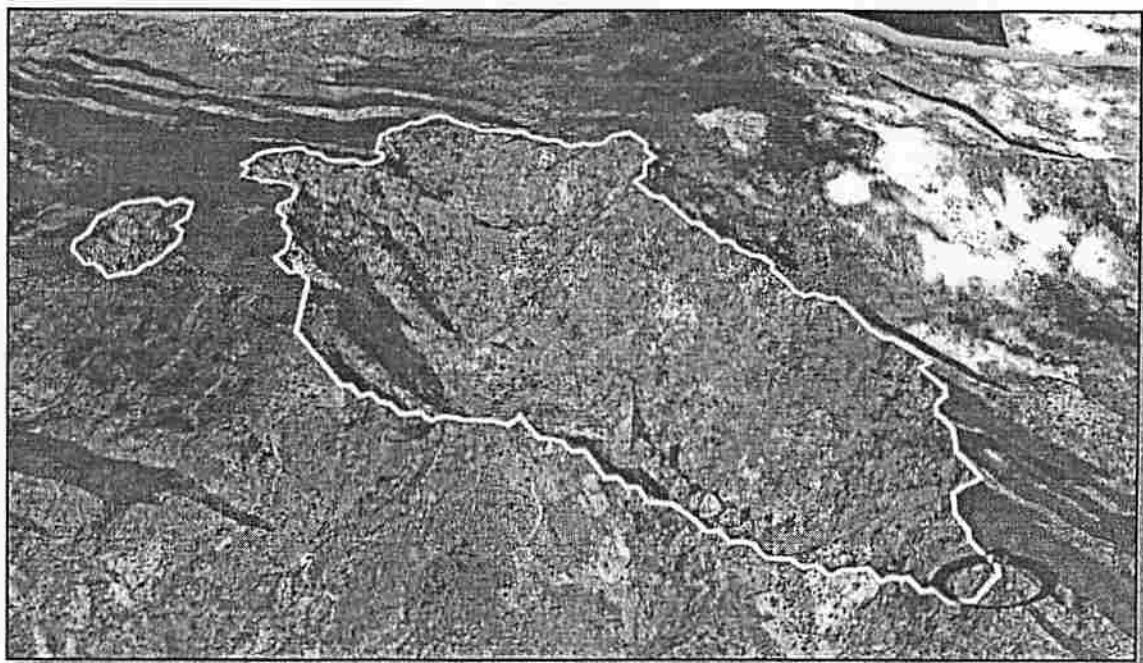


Illustration 5 – Conception ultime de la fosse

Le relief de la zone centrale est caractérisé par un grand secteur plat dont l'altitude diminue de 1080 m à 900 m vers le nord-ouest et à 700 m vers le sud-est. Cette zone est longue d'environ 6 km et large de près de 2,5 km.

Les trous de forage indiquent que la zone oxydée de surface a des profondeurs variables allant jusqu'à 70 m et se caractérise par une couche compétente de surface de 5 à 10 m de profondeur.

Des techniques minières classiques de forage, d'abattage et de transport seront employées pour extraire à la fois les corps minéraux d'oxyde de la surface et de magnétite en profondeur. Le matériau oxydé de surface sera extrait pendant la première année de production, ce qui découvrira les zones riches en minerai de magnétite plus profondes. En pratique, les terrains de couverture de la magnétite sont composés de matériau oxydé commercialisable.

Le Tableau 4 indique les paramètres standards de conception de fosse à ciel ouvert auxquels on peut s'attendre pour des opérations minières dans ce secteur. Ces critères de conception seront justifiés et vérifiés pendant l'EFB au moyen d'un programme exhaustif de géotechnique et de modélisation de fosse pour évaluer les paramètres des zones de matériaux.

Paramètres d'exploitation de la Zone Centrale

Les paramètres d'exploitation suivants ont été supposés pour le développement de la fosse et seront confirmés par une recherche minière et géotechnique détaillée qui sera entreprise dans le cadre de l'EFB.

	Paramètres
Zone compétente (zone 1)	47° - 52°
Zone altérée (zone 2)	37° - 40°
Zone de magnétite (zone 3)	47° - 52°
Inclinaison de la rampe	10%
Hauteur des banquettes	Zone 1 – 10 m
	Zone 2 – 10 m
	Zone 3 – 20 m
Largeur de la rampe	20 m

Tableau 4 - Paramètres d'exploitation supposés

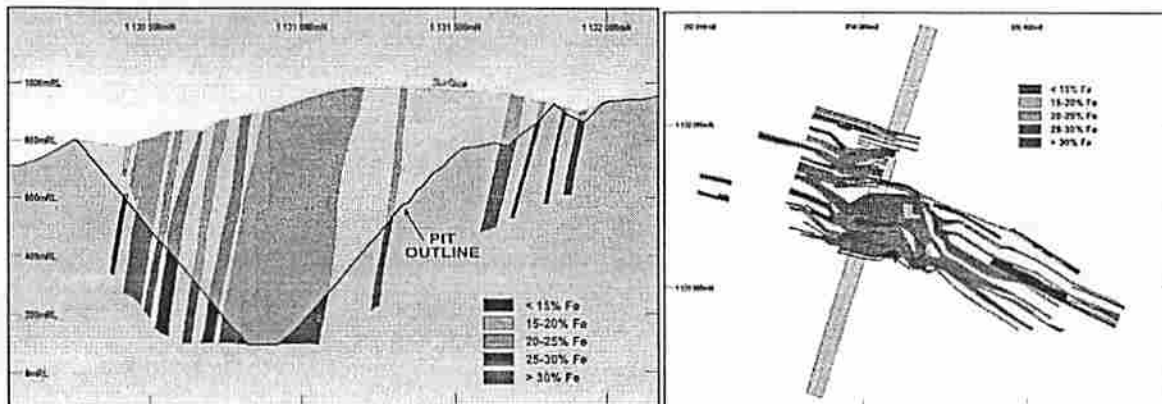


Illustration 6 – Coupe transversale faite à l'aide du logiciel Whittle

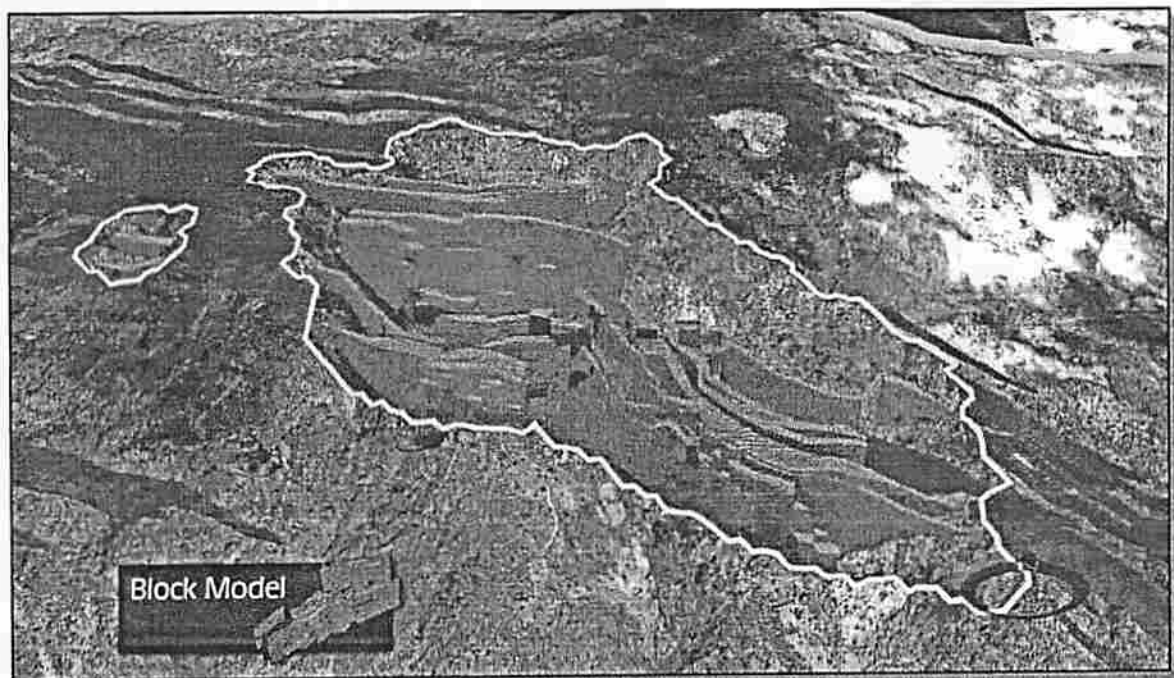


Illustration 7 – Conception de fosse à l'aide du logiciel Block Model

Trois types de matériau seront extraits pendant la durée de vie des opérations minières. Le premier matériau extrait sera constitué des sols arables et de tous les matériaux non ferrifères de surface.

Les déchets des opérations minières seront stockés dans des parcs de stockage prédéfinis et progressivement remis en état selon le Plan de gestion environnementale. Les terres arables seront stockées séparément et utilisées comme sol arable de réhabilitation après la fermeture de la mine ou pour remettre en état des secteurs miniers épuisés.

Le second matériau et le premier composant de minerai économiquement viable à être extrait sera le minerai d'oxyde. Comme le minerai d'oxyde se trouve sur la surface au-dessus des zones de magnétite, l'extraction de ce matériau consistera en pratique à effectuer les opérations de découverte de la magnétite.

Le minerai extrait sera chargé dans des tombereaux de chantier de 150 à 200 t à l'aide d'excavatrices ou de pelles hydrauliques. Les tombereaux de chantier déposeront leur chargement directement dans la section primaire de l'usine de traitement.

Les simulations de fosse indiquent que les tombereaux chargés suivront un itinéraire en descente en direction des sections de concassage primaire pendant environ les 10 premières années de l'opération. Ceci créera un impact positif sous forme de réduction de la consommation de carburant et devrait se traduire par des économies sur le plan opérationnel.

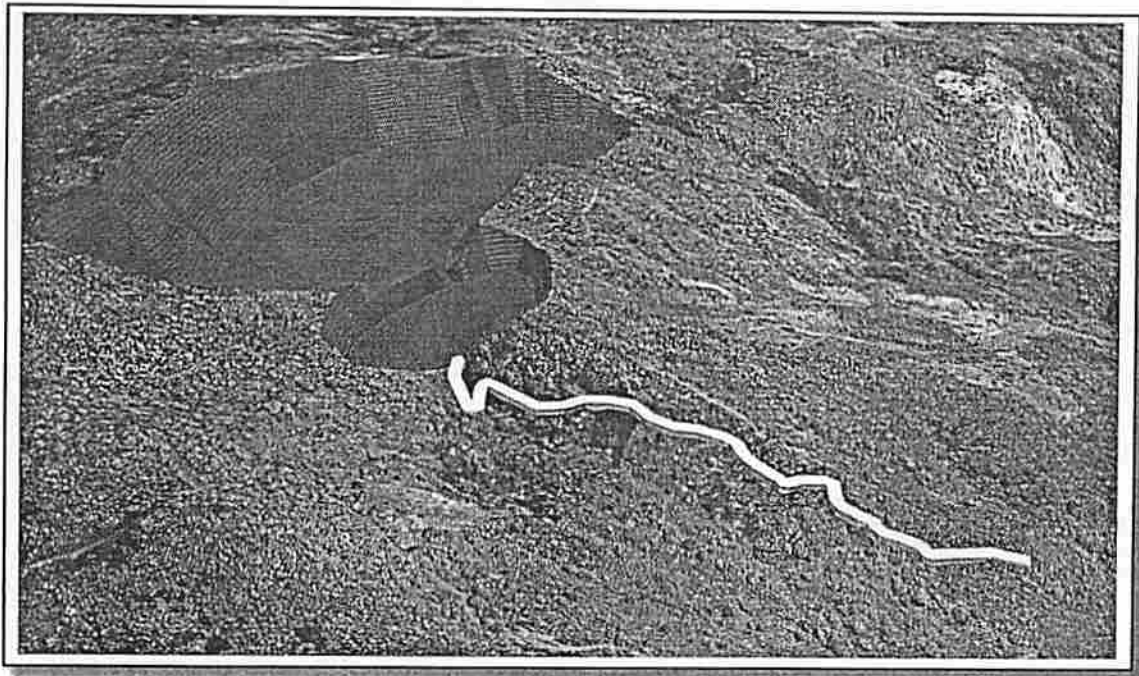


Illustration 8 – La fosse après 10 ans, avec la route proposée pour le transport au concasseur primaire

En raison des précipitations annuelles potentiellement élevées et de la fréquence des anomalies de taille des déblais d'abattage, une aire de stockage du Tout-venant a été prévue. Ceci améliorera l'efficacité des opérations minières en introduisant une zone pour entasser les matériaux inaptes à un traitement immédiat, tel que des déblais humides ou surdimensionnés, pour les prétraiter avant de les réintroduire dans l'usine de transformation. Ceci augmentera le temps de fonctionnement des opérations de traitement en réduisant le risque de temps d'arrêt causé par une alimentation inadaptée de l'usine de traitement. Les matériaux en provenance de l'aire de stockage du Tout-venant seront récupérés au moyen d'une chargeuse sur pneus et déversés dans la section primaire.

5.2 USINE DE TRAITEMENT

(La conception technique de BML présentée ci-dessous est fondée sur des concepts opérationnels et des hypothèses de conception classiques)

L'usine de traitement recevra deux types de matériaux, des minerais d'oxyde et des minerais de magnétite, pour fabriquer trois produits commerciaux : (1) des fines d'oxyde

d'une fraction inférieure à 8 mm, (2) des morceaux d'oxyde d'une fraction de 8 à 32 mm et (3) un concentré de magnétite.

Des technologies d'efficacité énergétique seront étudiées, comme l'utilisation de la topographie (c.-à-d. pour activer des Systèmes de Récupération de l'Energie Cinétique - SREC ou KERS en Anglais) et de l'énergie solaire (éclairage etc.), pour réduire les besoins en électricité. L'usine sera conçue et construite pour fonctionner selon un processus d'autosuffisance qui équilibrera la technologie et les qualifications disponibles pour assurer à la fois sa fiabilité et une efficacité opérationnelle de haut niveau.

Le choix final de l'équipement dépendra de son coût, de sa disponibilité et de son service après-vente et sera déterminé pendant l'EFB.

5.2.1 Traitement du minerai d'oxyde (DSO)

Le minerai d'oxyde, qui est le « minerai à enfouement direct » (« DSO »), est constitué d'hématite et de goéthite et se rencontre sous forme de couche de surface atteignant jusqu'à 70 m d'épaisseur au-dessus de Kalia I et de Kalia II. Pour réaliser le taux de production initial de 20 mtpa, il a été prévu de consacrer une section de concassage primaire au traitement de l'oxyde en provenance des zones centrale et nord-ouest du corps minéralisé de Kalia I.

Le matériau transporté sera déversé dans la section de concassage primaire, qui sera composée d'une trémie à Tout-venant, du concasseur et d'un alimenteur à tablier. Le concasseur réduira le Tout-venant à un diamètre nominal inférieur à 250 mm, à partir d'une taille maximum de Tout-venant de 1,2 m. Le produit du concassage primaire sera convoyé jusqu'à la pile de stockage primaire. La pile de stockage primaire constituera une capacité d'alimentation autonome de 6 heures environ. Un excédent de stockage permettra le fonctionnement constant de l'usine, ce qui améliorera le temps de fonctionnement de l'usine et l'efficacité opérationnelle.

Le matériau sera extrait de la pile de stockage primaire et convoyé à la section de criblage primaire. Les tamis secs à deux étages tamiseront le matériau en trois tailles de produit : supérieure à 32 mm, entre 8 et 32 mm et inférieure à 8 mm. La fraction supérieure à 32 mm sera réduite à une taille inférieure à 32 mm dans la section de concassage secondaire et retamisée en fractions de taille de produit entre 8 et 32 mm et inférieure à 8 mm. Les fractions de produit entre 8 et 32 mm et inférieure à 8 mm seront convoyées et entassées par taille respective à l'aide de « stackers » sur les piles de stockage des morceaux et des fines. Une capacité de stockage équivalente à une autonomie minimum de 30 heures permettra de couvrir les temps d'arrêt dus à l'entretien, à l'horaire des trains et aux besoins de mélanges. La capacité de stockage finale sera établie par simulation au cours de l'EFB.

Les roues-pelles récupéreront le produit stocké, qui sera acheminé par convoyeurs à la section de chargement des trains. Les wagons seront chargés et le produit expédié par chemin de fer aux installations de stockage portuaires. La section de chargement des trains devra avoir la capacité d'assurer le chargement complet des 20 mtpa de la production initiale de DSO. Par la suite, une seconde section de chargement des trains sera introduite pour faire face aux besoins de l'accroissement de la production de DSO et de magnétite et fonctionnera en parallèle à l'aide d'une boucle ferroviaire à deux voies.

La production de 20 mtpa d'oxyde passera à 30 mtpa d'ici 2017. Ceci nécessitera probablement l'établissement d'une section uniquement consacrée au concassage et stockage primaires, alors que les sections existantes de criblage et de concassage

secondaire seront agrandies pour faire face à l'accroissement des flux de production. Ceci permettra l'utilisation commune des infrastructures électriques et de contrôle-commande, ainsi que installations de stockage des produits, réduisant par là le coût des installations.

Il n'est pas prévu d'agrandir les capacités de la gare de triage car un accroissement du matériel roulant et une seconde section de chargement des trains amélioreront l'efficacité globale de l'opération.

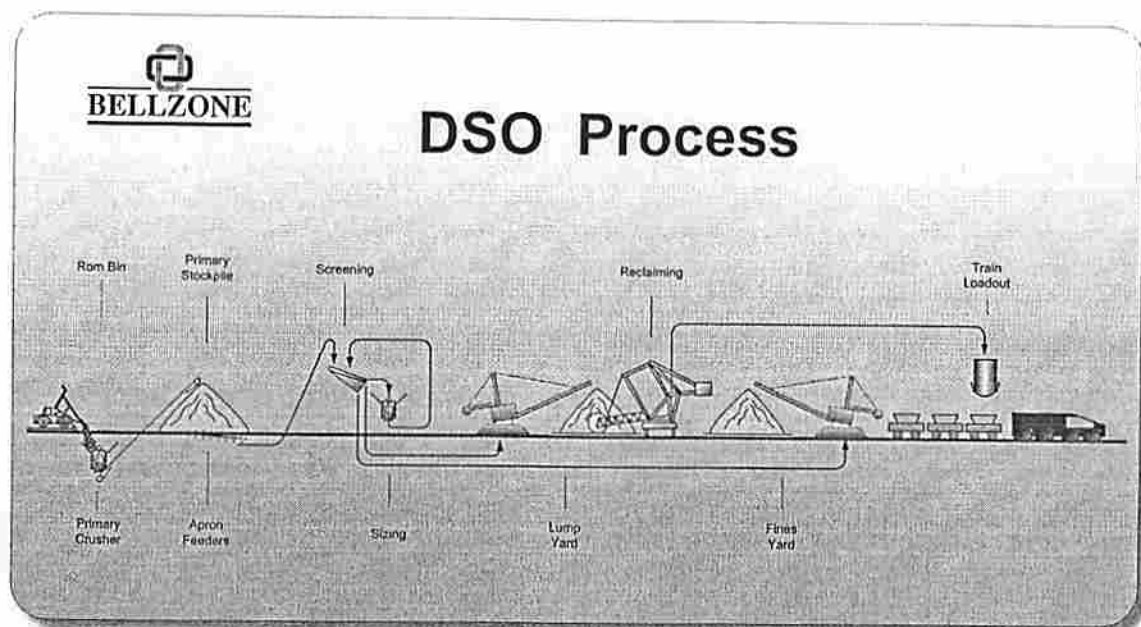


Illustration 9 - Diagramme de traitement du DSO

5.2.2 Traitement de la magnétite

Le produit du concassage primaire sera convoyé vers une pile de stockage primaire unique, qui réglera l'alimentation des broyeurs autogènes. La pile de stockage primaire constituera une capacité d'alimentation autonome de 6 heures environ. L'alimentation des broyeurs autogènes sera régulée pour maintenir une efficacité opérationnelle optimale du broyeur. Le broyeur autogène se déversera sur un trommel. Le matériau surdimensionné du trommel tombera par gravité dans un coffre. Ce matériel sera retourné à l'alimentation de broyeur autogène à l'aide d'une chargeuse sur roues et constituera un élément du processus de broyage « pierre contre pierre ».

Le matériau sous-dimensionné du trommel gravitera vers un crible banane à deux étages. Le produit de l'étage supérieur sera convoyé vers le circuit de broyage à galets pour être réduit avant d'être retourné à l'alimentation du broyeur. Le produit de l'étage inférieur, d'une taille nominale supérieure à 6 mm sera retourné à l'alimentation du broyeur autogène.

Le matériau sous-dimensionné de l'étage inférieur sera dilué par addition automatique d'eau jusqu'à ce qu'il constitue une pulpe avec une concentration de solides nominale de 15% et pompé vers la classification primaire.

La sousverse plus grossière du cyclone retournera à l'alimentation du broyeur par gravitation, alors que la surverse plus fine du cyclone sera canalisée vers la section de séparation magnétique.

[Signature]

La section primaire de séparation magnétique enlèvera tout le matériau magnétique, ce qui représente la libération de la magnétite brute.

Le matériau non magnétique sera pompé vers la section d'épaississage des résidus.

La partie magnétique sera pompée dans le cyclone classificateur secondaire, qui produira des coupures nominales inférieures à 65 microns ($P_{100, 65\mu}$).

La surverse sera envoyée à la deuxième étape de la section de séparation magnétique. La sousverse sera dépêchée vers un broyeur à boulets pour y être encore réduite. Cette étape est importante pour la libération des déchets non ferrifères qui sont toujours incorporés à la magnétite brute. L'élimination de ces déchets assurera la production d'un concentré de qualité supérieure.

Le produit du broyeur à boulets sera combiné avec celui de la séparation magnétique primaire et classifié dans les cyclones classificateurs secondaires.

La seconde étape de séparation magnétique produira un concentré magnétique de magnétite avec une teneur en Fe d'environ 69%.

Les déchets éliminés seront envoyés à la section d'épaississage des résidus.

Le concentré obtenu sera séché par filtration et convoyé jusqu'à sa pile de stockage couverte.

Le filtrat constituera l'alimentation en eau du broyeur à boulets.

La section d'épaississage des résidus permettra au matériel non magnétique fin d'être épaissi. Ce produit sera pompé dans les bassins à stériles. L'eau récupérée sera réutilisée dans les opérations de traitement.

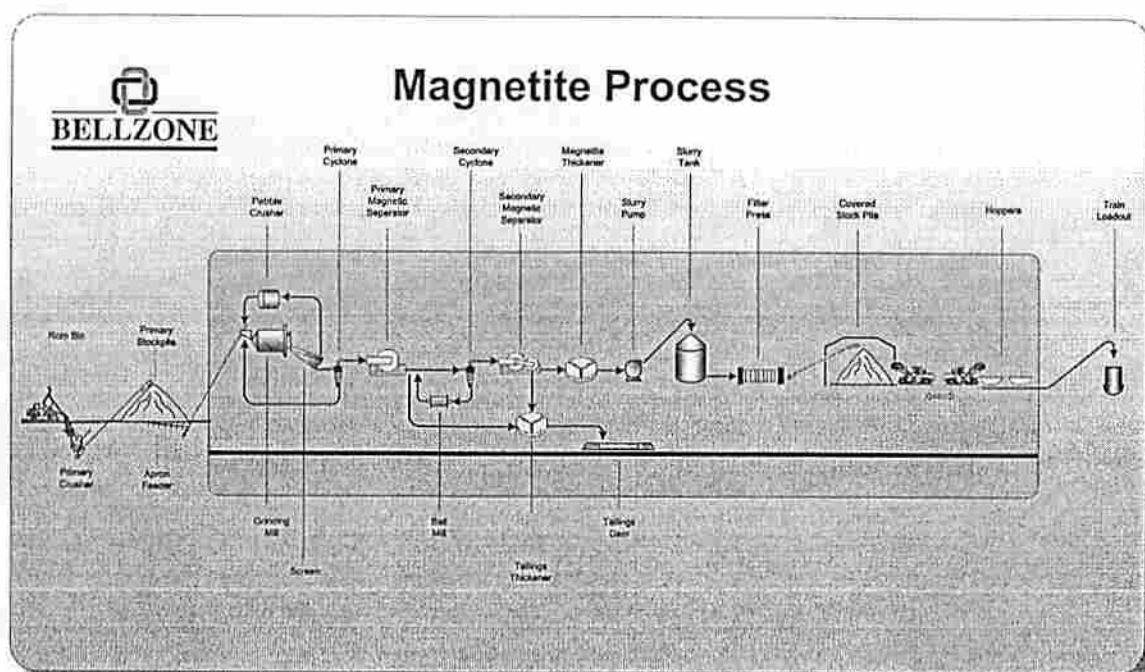


Illustration 10 - Diagramme de traitement de la magnétite

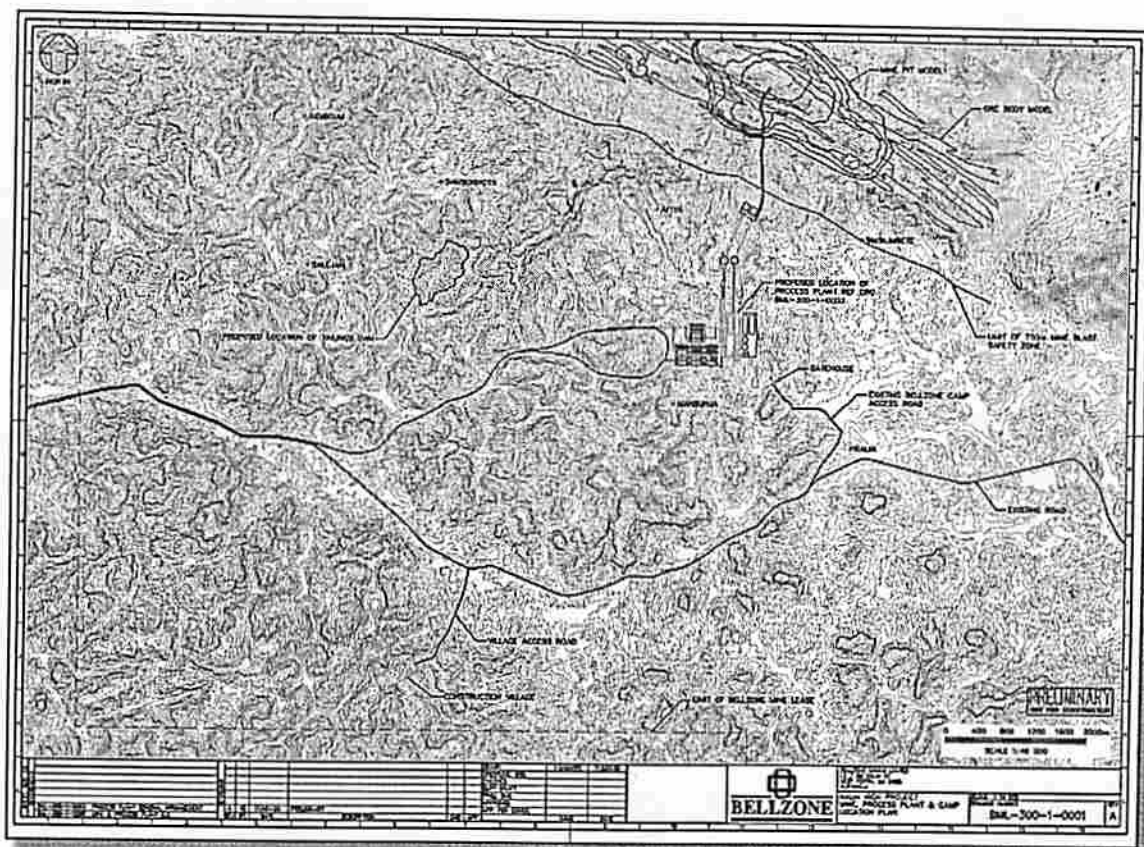


Illustration 11- Plan des concepts de mine et de camp

L'usine de traitement proposée et l'infrastructure associée seront idéalement placées pour tirer le meilleur avantage du terrain et réduire au minimum les travaux de terrassements, ainsi que les impacts sur les communautés locales.

L'alimentation en électricité de toutes les installations sera assurée au départ par une centrale thermique ou des générateurs au gazole ou au mazout. La possibilité de développer l'énergie hydro-électrique locale sera étudiée au cours de l'EFB (Cf. section 5.5 pour plus de détails).

Le carburant pour les opérations minières sera livré par un train de carburant en provenance du port et stocké dans un dépôt de carburant sécurisé qui approvisionnera l'ensemble des opérations minières.

Des ateliers et installations communs assureront l'entretien des opérations minières et de traitement.

Les opérations minières et de traitement partageront les services d'assistance technique, qui comprendront au minimum :

- Sécurité et le contrôle d'accès
- Les installations administratives
- Les vestiaires du personnel, bloc sanitaire

- Installations médicales
- Services d'urgence et de secours
- Centre de formation professionnelle
- Logement et équipements récréatifs
- Dépôts/entrepôts
- Dépôt de carburant
- Ateliers des engins lourds
- Ateliers des véhicules légers
- Eau potable
- Egouts
- Parc des engins d'entretien, tel que les grues, les chariots élévateurs, les camions de service, etc....

La main-d'œuvre permanente travaillera en travail posté continu selon un cycle 2 et 1. Les opérations fonctionneront en deux douze et nécessiteront trois équipes de travail en rotation.

Il faudra un centre d'hébergement d'environ 400 lits pour appuyer les opérations du site minier. Entre 35 et 65% de la main-d'œuvre locale est supposée être logée dans les villages et les villes locaux.

Un service d'autobus transportera le personnel entre le centre d'hébergement et les villages voisins selon les besoins. L'emplacement des lieux de ramassage sera décidé lors de la complétion de l'étude socio-économique.

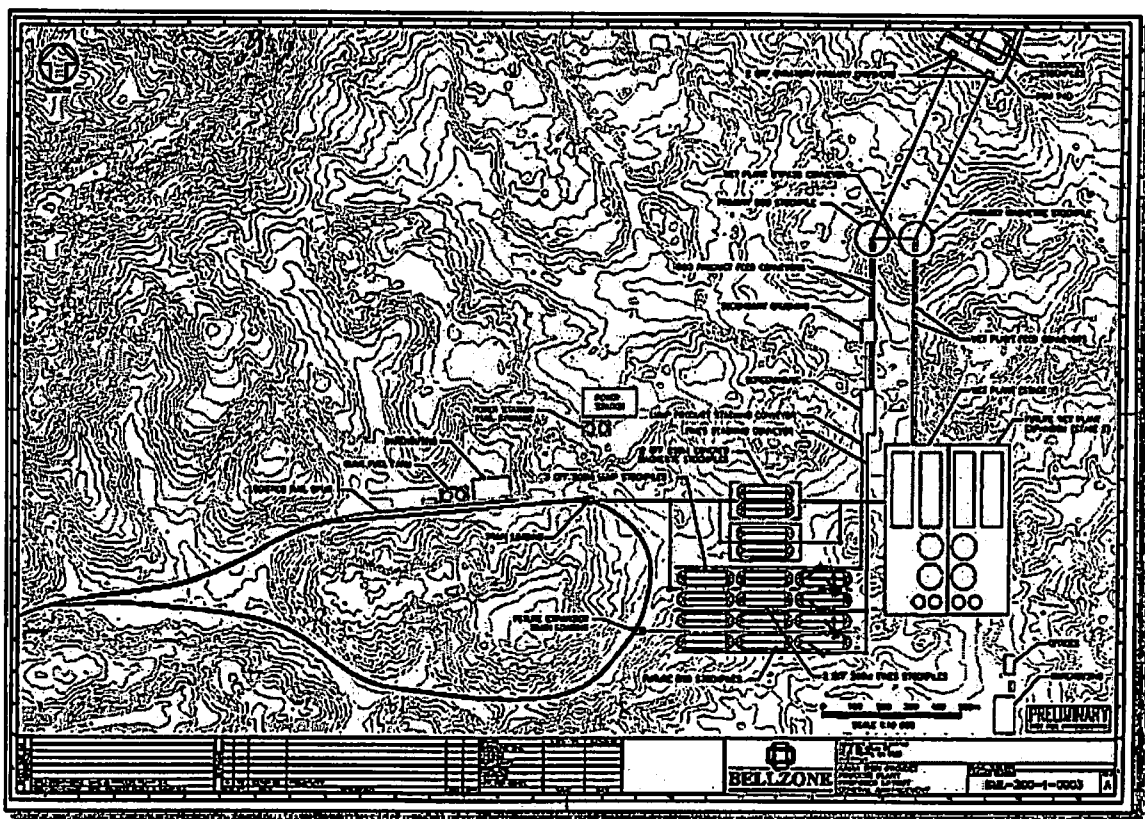


Illustration 12 – Projet de plan des installations minières

- Wagons à déchargement gravitaire ou latéral.

5.3.2 Les Options de tracé de la ligne de chemin de fer

Le tracé définitif de la ligne de chemin de fer qui sera finalement retenu sera déterminé par l'emplacement choisi pour le port. L'emplacement préféré du port est au large de l'île de Matakang, à l'ouest de Kabak et à environ 43 km au sud de Conakry. Le tracé associé de la ligne de chemin de fer (Illustration 14) suit généralement l'itinéraire méridional tel que conçu dans une étude de chemin de fer effectuée par *Nippon Koei* en 1976.

Sous réserve d'une optimisation finale, le tracé mesure 286 km entre le site de la mine et l'emplacement du port. Cinq voies d'évitement longues de 3 km chacune et stratégiquement placées sont prévues, pour permettre aux trains de se croiser.

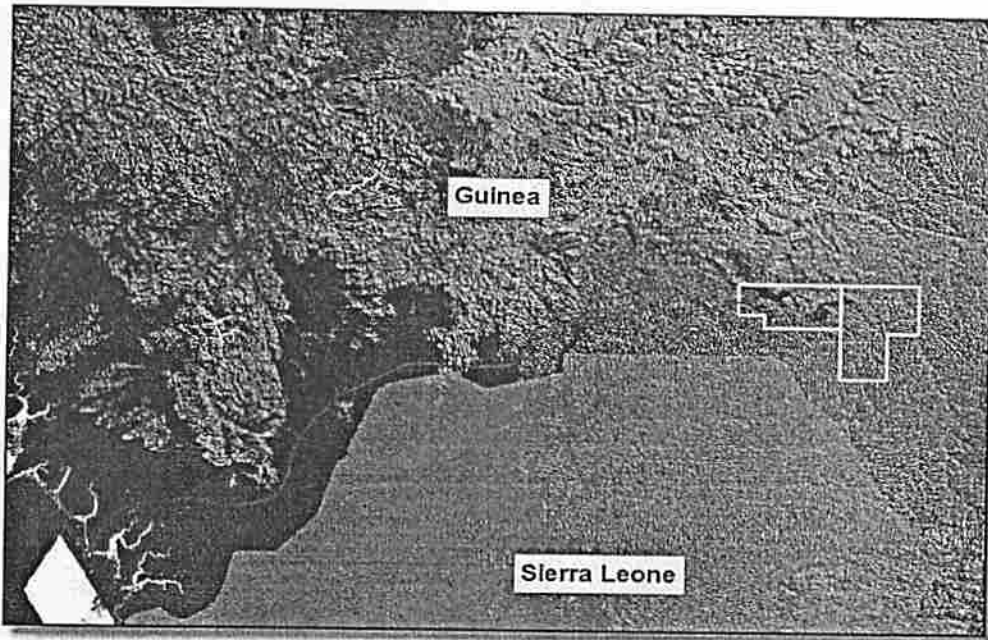


Illustration 14 – Tracé préféré de la ligne de chemin de fer

Un autre site pour l'emplacement du port, sur la péninsule de Benti, sera étudié et comparé au site préféré au large de Matakang. Le tracé de la ligne de chemin de fer jusqu'à ce lieu figure en jaune sur l'illustration 15. Dans les deux cas, l'itinéraire traversera la région montagneuse au sud de Mamou. Une évaluation sur le terrain sera entreprise au cours de l'EFB pour trouver la méthode la plus rentable de traverser ce secteur.

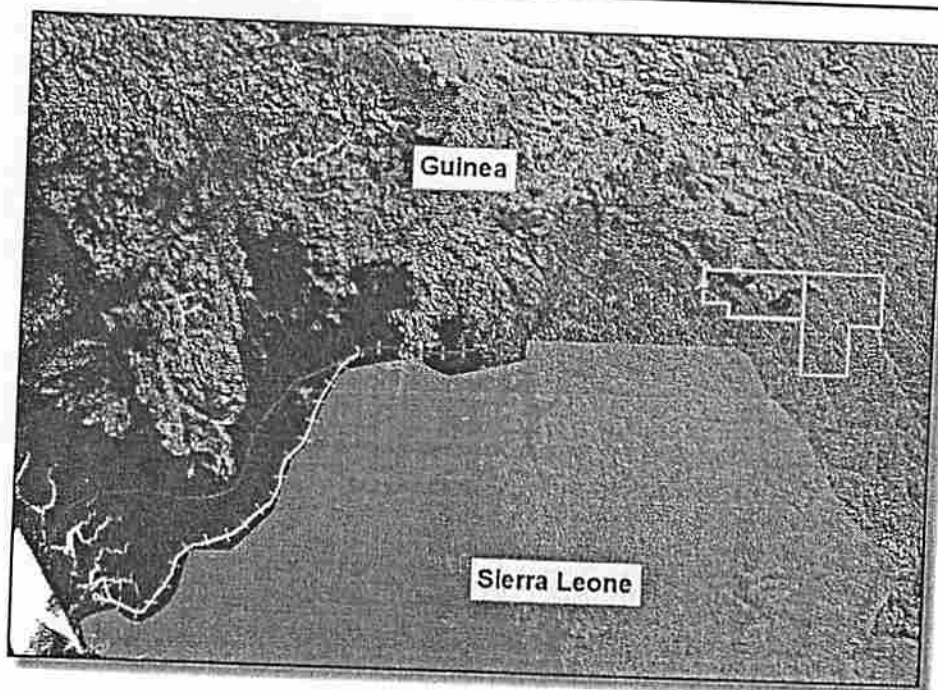


Illustration 15 – Tracés des lignes de chemin de fer

5.4 INSTALLATIONS PORTUAIRES

(La conception technique de BML présentée ci-dessous s'appuie sur des études antérieures de développements portuaires en Guinée, ainsi que sur des hypothèses de conception internes ou sectorielles)

Le port en eau profonde sera conçu comme une installation efficace et adéquate pour recevoir 50 mtpa de minerai de fer destiné à l'exportation, avec la possibilité d'être agrandi par la suite. Le port sera construit par étapes afin de pouvoir faire face aux cadences de production des Phases 1 et 2.

Le port pourra recevoir des vraquiers de 240.000 dwt, qui nécessitent une profondeur de 19 mètres d'eau à pleine charge.

En s'appuyant sur les critères de facilité d'accès, de la construction marine, du calcul des coûts d'agrandissement et de cycle de vie, les options portuaires ont été réduites à deux possibilités, Matakang et Gbessy/Salatougou (Cf. Illustration 16). Entre ces deux options, le site préféré est toujours au large de celui de l'île de Matakang, à 43 km au sud de Conakry.

- Quai spécialisé pour le carburant avec installations de déchargement et pipe-line vers le dépôt de carburant
- Capacité de manutention des produits
- Canal d'accès de 250 m de large - 19 m de profondeur
- Bassin d'amarrage au quai de 450 m de long, 100 m de large et 20 m de profondeur
- Navires de service :
 - 3 remorqueurs
 - 2 bateaux de lamanage
 - 1 bateau pilote
 - Aides à la navigation conformes aux normes internationales

Le déchargement des trains devrait se faire sur l'île de Kabak tandis que les piles de stockage du produit minier seront probablement situées sur l'île de Matakang, à environ 3 km du point de déchargement des trains.

Le minerai de fer sera déchargé au port par les trains au moyen de wagons trémies qui le déverseront latéralement ou par gravitation dans une trémie de réception. Le matériau sera extrait de la trémie et convoyé aux piles de stockage par type de produit. Les piles de stockage de concentré devraient être entièrement couvertes.

Le minerai en morceaux sera retamisé avant d'être stocké pour enlever les fines générées pendant le chargement et le déchargement. Les piles de stockage seront construites par des « stackers » sur rail en longs rangs par type de produit.

Les piles de stockage auront une capacité d'environ 250.000 t chacune, par type de produit. Pendant la Phase 1 il y aura 5 piles de stockage ; et le parc de stockage sera agrandi pour accommoder les conditions liées à une production de 50 mtpa et verra sa capacité accrue à 4 piles de morceaux, 4 de fines et 2 de magnétite.

Le matériau sera expédié à un taux de 10.000 tph vers le chargeur de navire. Une benne de trop-plein de 1000 tonnes située avant le chargeur de navire permettra de réguler le passage du matériau dans l'écouille. Le chargeur de navire, opérera au taux de 12.000 tph et traversera le vraquier en remplissant chaque compartiment de manière à maintenir la stabilité du navire.

Le produit sera transporté par convoyeur sur environ 4 km vers une île artificielle. L'île mesurera environ 400 x 60 m et abritera les équipements de chargement de navire. Un canal de 11 km sera dragué depuis la ligne des 20 m de profondeur vers l'île. Le chenal sera large de 250 m et profond de 19 m. Les vraquiers seront escortés et positionnés par les remorqueurs sur les bassins de chargement. L'île servira de brise-lames contre les courants méridionaux et les intempéries. L'île pourrait être agrandie pour héberger un second chargeur de navire et bassin d'amarrage pour répondre à toutes les augmentations de production ou les besoins des multiples utilisateurs.

En outre le quai d'exportation aura la capacité de recevoir le carburant en vrac destiné à l'alimentation des opérations par l'intermédiaire d'un bassin de déchargement de carburant spécialisé. Les grands volumes de carburant seront stockés à un service sur terre consacré de stockage de carburant. Un embranchement secondaire vers le dépôt de carburant fera partie du système ferroviaire, permettant ainsi au carburant d'être expédié par train sur le site minier.

Les installations portuaires de services et d'assistance technique incluront :

- Sécurité et le contrôle d'accès



- Les installations administratives
- Les vestiaires du personnel, bloc sanitaire
- Installations médicales
- Services d'urgence et de secours
- Centre de formation professionnelle
- Logement et équipements récréatifs
- Dépôt de carburant
- Ateliers des véhicules légers
- Grues mobiles
- Ateliers de maintenance
- Centrale électrique
- Installations de traitement de l'eau potable
- Services de douane
- Traitement des eaux usées.

Le personnel permanent du port opérera en travail posté continu selon un cycle 2 et 1. Les opérations fonctionneront en deux douze et nécessiteront trois équipes de travail en rotation.

Il faudra un centre d'hébergement d'environ 380 lits pour appuyer les opérations ferroviaires et portuaires. Entre 60 et 65% de la main-d'œuvre locale devrait être logée dans la région de Forecariah.

Un service d'autobus transportera le personnel entre le centre d'hébergement et les divers lieux de ramassage et les installations portuaires et ferroviaires.

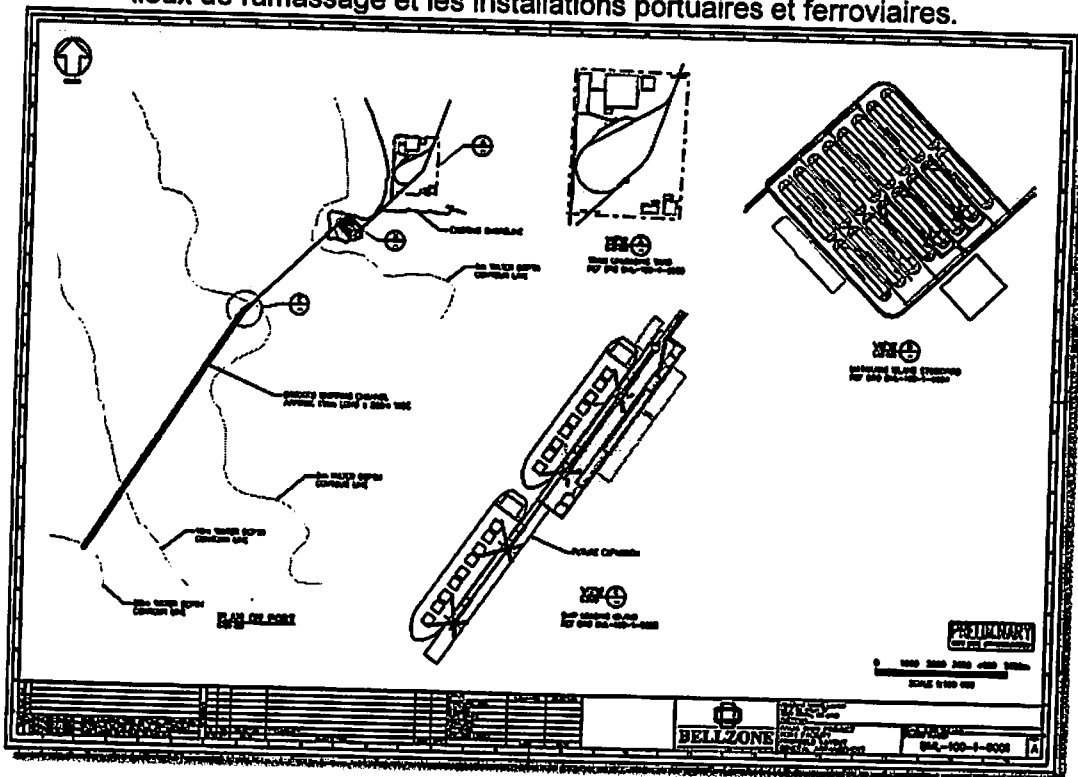


Illustration 17 - Concept général de l'agencement du port (Cf. Annexe)

[Signature manuscrite]

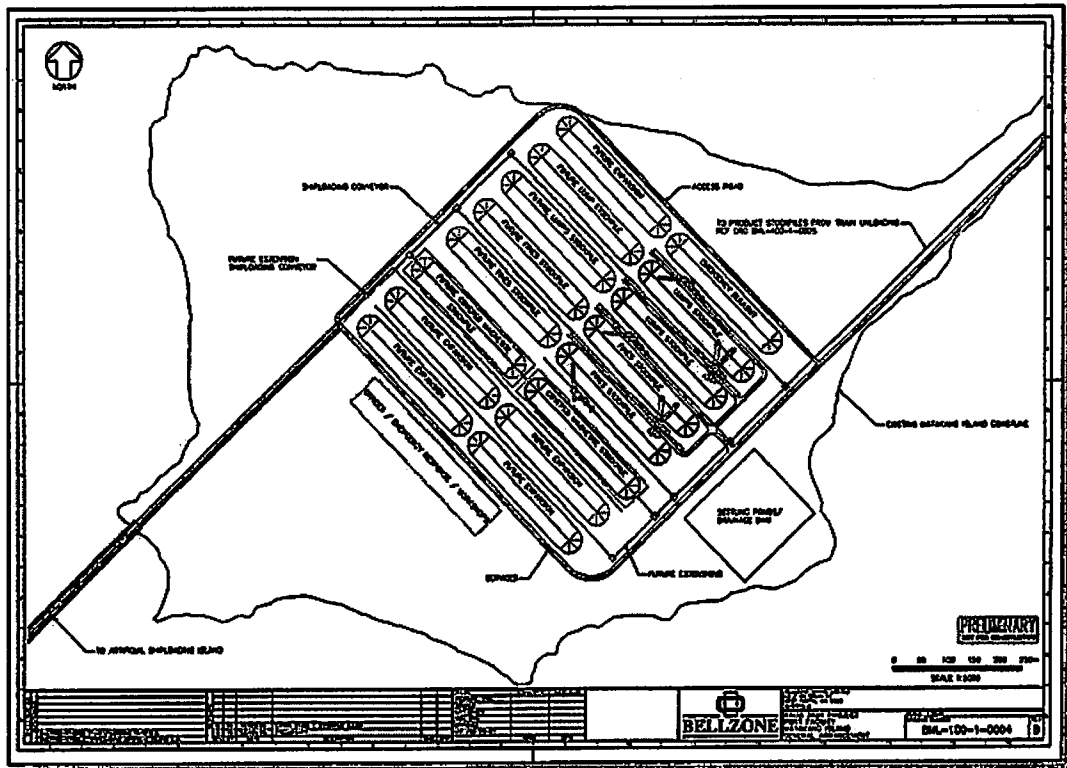


Illustration 18 - Concept de l'agencement du parc de stockage du port (Cf. Annexe)

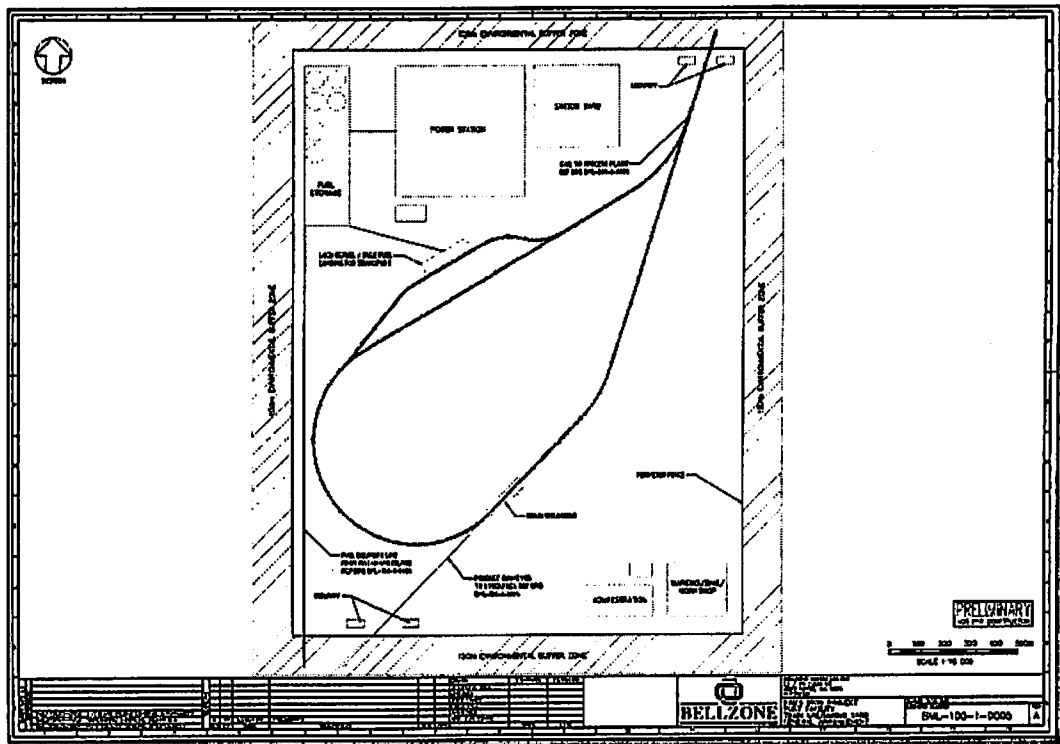


Illustration 19 - Concept de l'agencement des installations ferroviaires (Cf. Annexe)

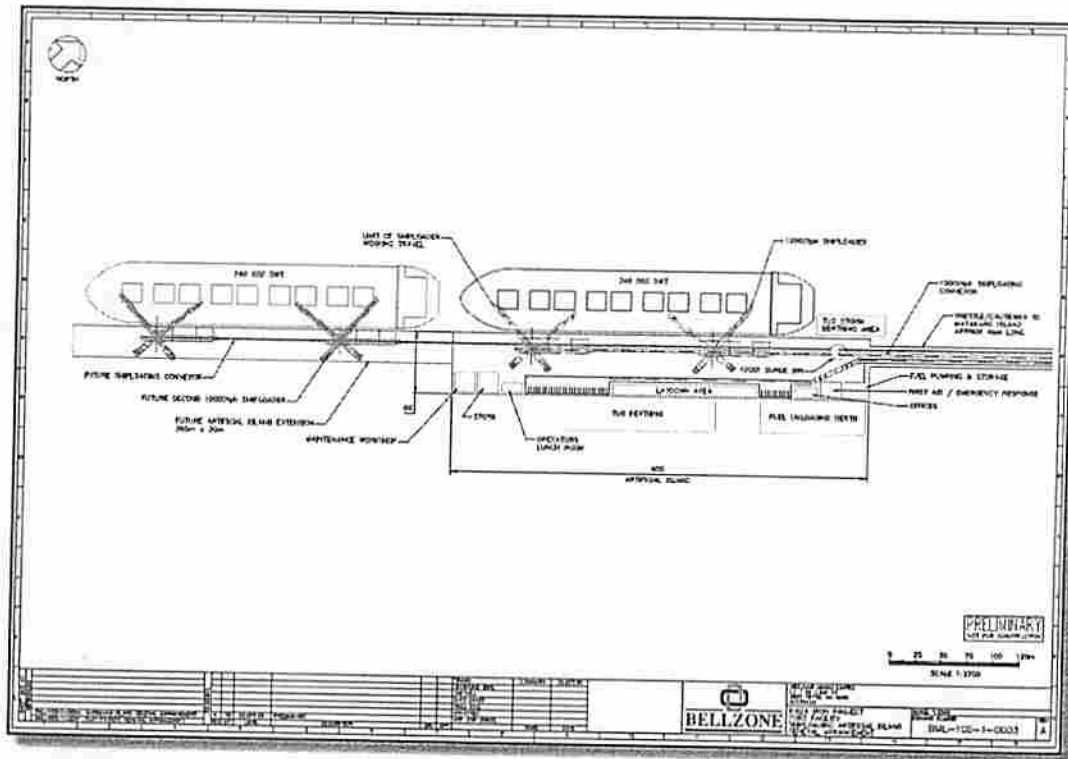


Illustration 20 - Concept de l'agencement général du chargement des navires (Cf. Annexe)

5.5 ENERGIE ELECTRIQUE

La plupart de l'électricité de Guinée est actuellement fournie par une centrale thermique à mazout à Conakry et par l'énergie hydraulique ; toutefois, la distribution est très aléatoire. Un rapport d'évaluation (n° 42451-GN) de la Banque mondiale sur un projet d'amélioration de l'efficacité de secteur de l'électricité (Electricity Sector Efficiency Improvement Project) datant de 2006 indique que la Guinée a un grand potentiel pour le développement de l'hydro-électricité (Illustration 21). Ce potentiel sera étudié pendant l'EFB.

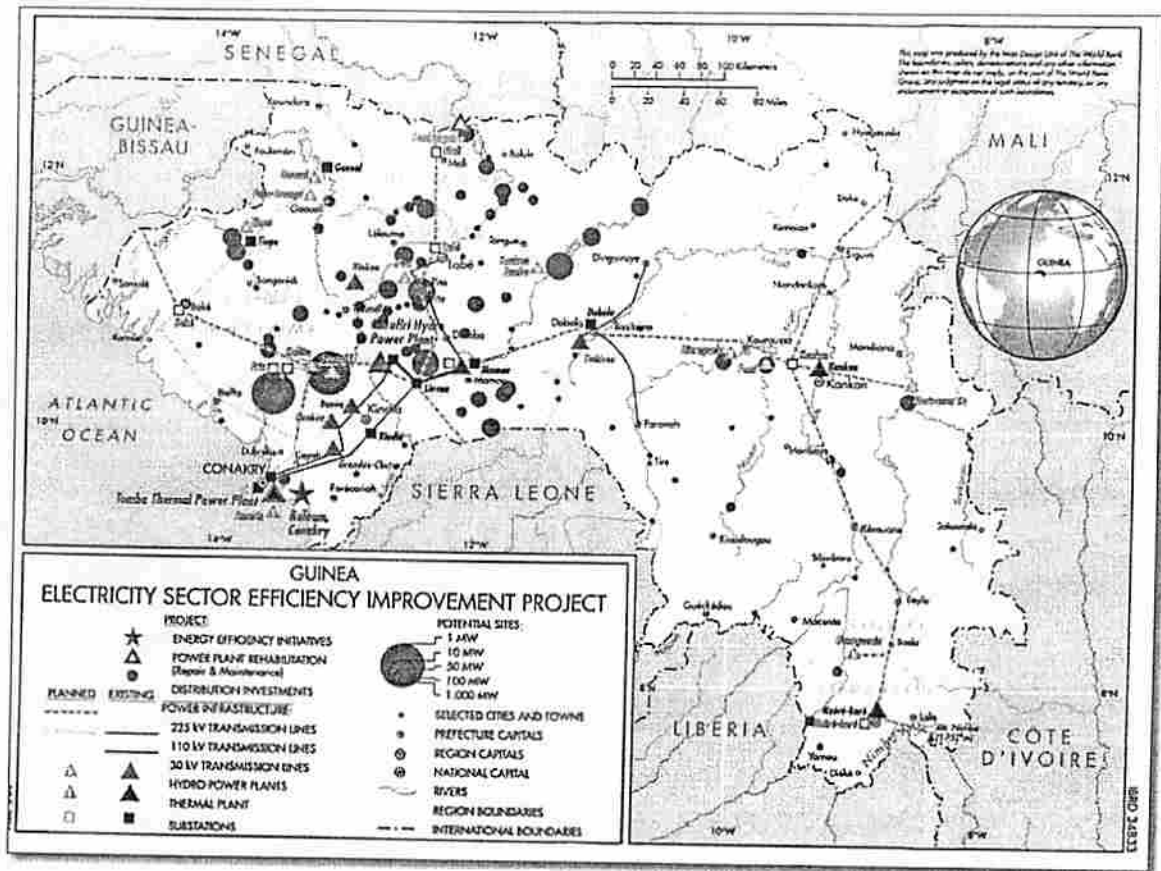


Illustration 21- Banque mondiale : carte des sites potentiels de génération d'hydro-électricité

La demande d'électricité de la mine et des installations de traitement s'accroîtra de 2013 à 2017 avec le passage de la capacité de production à 50 mtpa.

Mine

Les évaluations initiales des besoins en électricité indiquent que la demande sur le site de la mine passera d'environ 30 MW en 2013 à 180 MW en 2017. L'alimentation en électricité sera fournie par des générateurs diesel.

Une étude conduite par la Banque mondiale en 2006 a indiqué un potentiel de production d'hydro-électricité d'une capacité de plus de 200 MW dans la région de Kalia. La faisabilité d'une telle hypothèse sera déterminée pendant l'EFB. Si le développement de l'hydro-électricité s'avère sans avendu, une centrale électrique thermique à mazout sera construite à côté de la mine pour alimenter les opérations et l'infrastructure minières.

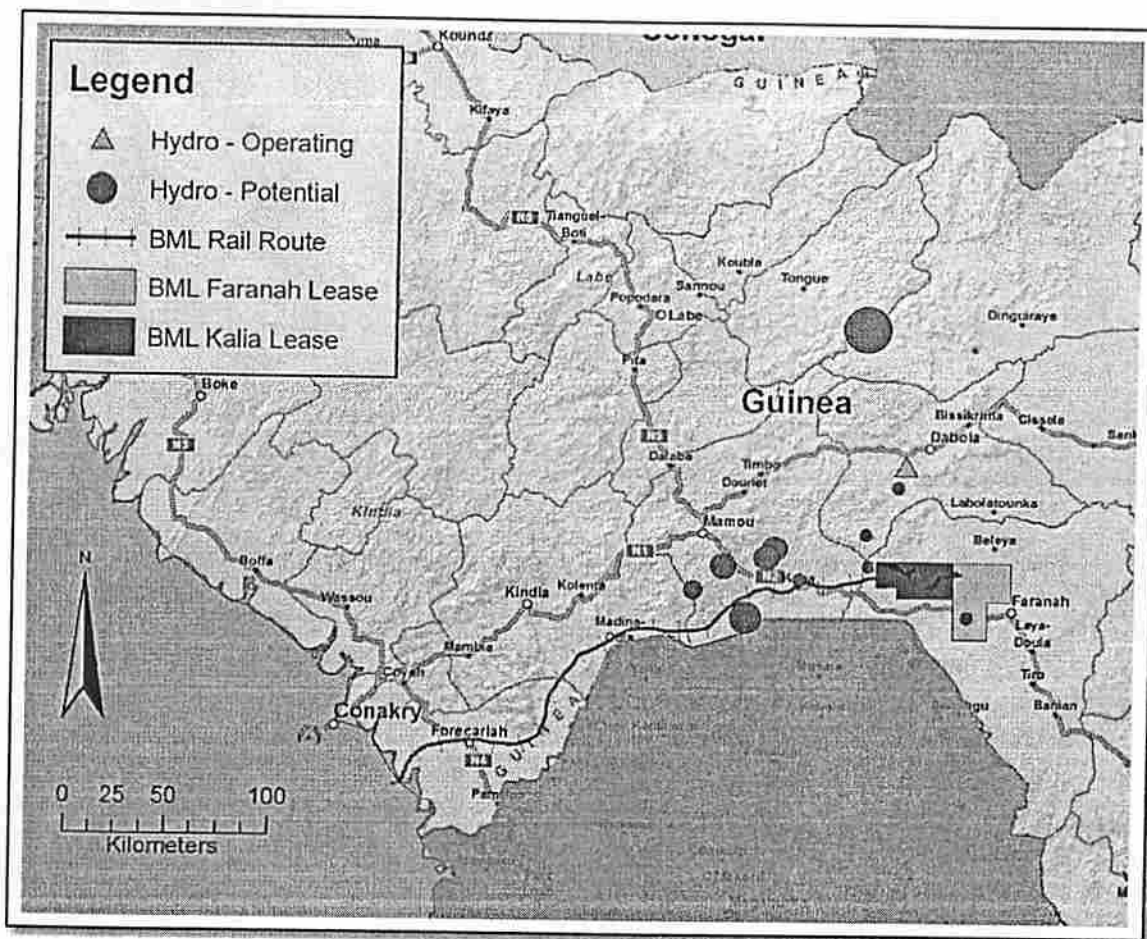


Illustration 22 – Localisation des opérations de BML par rapport au potentiel hydro-électrique

Port

Les besoins en électricité pour le port, les installations de maintenance du chemin de fer et le centre d'hébergement sont estimés à 70 MW. Au commencement, l'alimentation électrique sera assurée par des générateurs diesel ; par la suite, une centrale thermique sera construite à côté du port pour alimenter les opérations portuaires, les installations de maintenance du chemin de fer et toute l'infrastructure associée.

6 STRATEGIE D'EXECUTION

Le projet a été décomposé en cinq secteurs distincts. Ces cinq secteurs diffèrent par leur nature et leur complexité, mais sont intimement liés par l'interface, le produit, l'infrastructure commune et l'échéancier. Ils seront tous confrontés à des défis de disponibilité des compétences et de logistique.

La stratégie que *Bellzone* entend appliquer consistera à placer les cinq composants principaux du projet en parallèle avec des équipes, des domaines de compétence et des technologies distinctes, mais à les garder sous une gestion commune pour s'assurer que les interfaces, les défis et les objectifs globaux de programme restent en place.

Le plan d'exécution de projet a pour objet principal d'amener les installations minières, ferroviaires et portuaires à fonctionner de manière fiable dans les délais assignés.

Afin de gérer et compléter le projet de façon aussi efficace que possible et de s'assurer qu'il adhère aux principes de base du Plan d'exécution, un modèle de gestion de projet à deux niveaux sera mis en place. Ceux-ci sont constitués par :

- La gouvernance d'entreprise et
- La livraison du projet

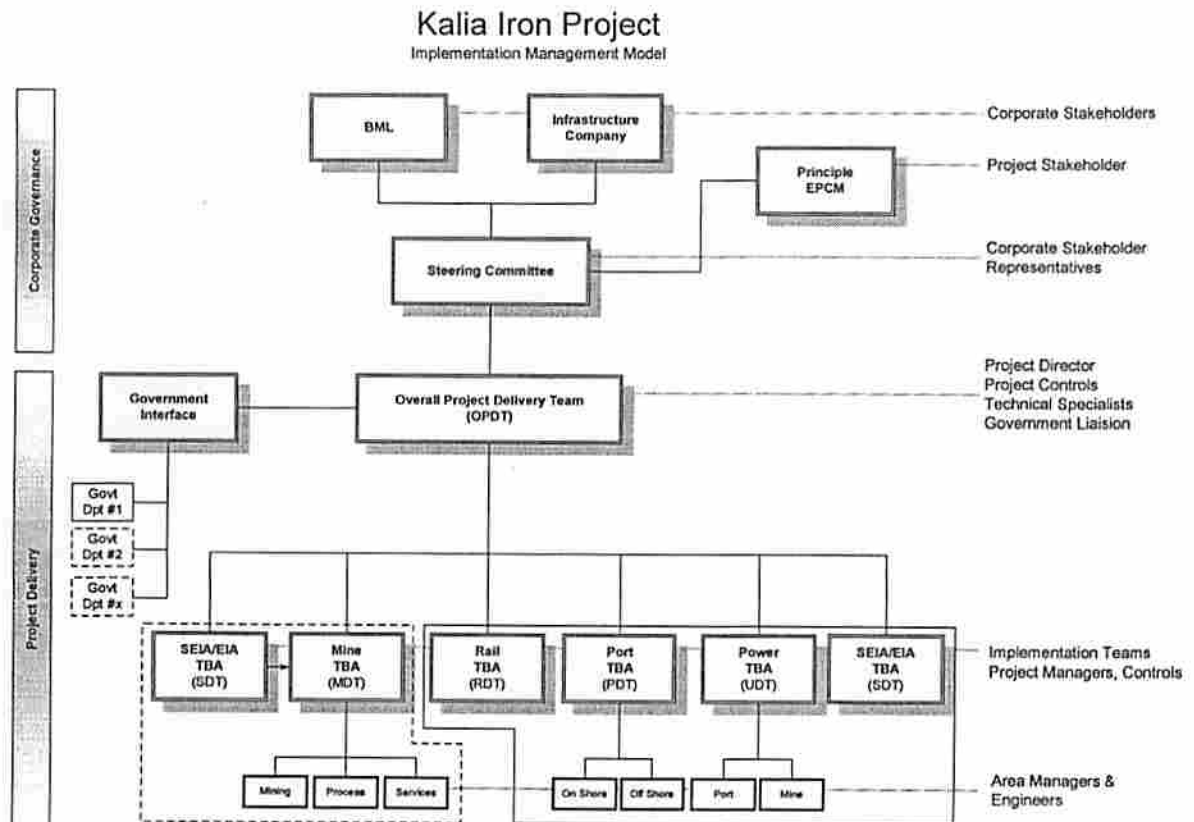


Illustration 23 - Modèle de gestion de projet

7 ASPECTS ECONOMIQUES DU PROJET

Une évaluation interne de coûts d'investissement a été calculée pour la mine, l'usine de traitement, le chemin de fer et le port requis pour exporter la production du gisement de fer de Kalia.

Cette évaluation inclue l'évaluation du besoin de capital requis pour une opération de 50 mpta. Les détails de l'évaluation du besoin de capital figurent en Annexe 4,

Pour les besoins de cette évaluation, les coûts ont été calculés par secteurs suivants :

- Mine et installations de traitement
- Manutention du vrac, installations portuaires et maritimes
- Système de chemin de fer
- Electricité
- Infrastructure d'appui

Des marges pour imprévus de 15 à 20%, selon la quantité et la qualité des informations disponibles, ont été calculées et incluses dans les chiffres pour chaque secteur.

Ces marges ont été instaurées pour couvrir des travaux non spécifiés qui devront être entrepris ou des éléments des coûts qui seront engagés dans les travaux couverts par l'évaluation qui ne pouvaient pas être envisagés ou décrits au moment où l'évaluation a été réalisée en raison de données inexistantes ou incomplètes.

Les marges ne représentent pas un montant compensatoire pour des évaluations erronées ou des changements possibles de l'ampleur des travaux, pas plus qu'ils ne sont destinés à couvrir des risques tels que grèves, forces majeure, fluctuations de devise ou modification des lois.

Les coûts d'IAGC et de la société ont été pris en compte et inclus pour chaque secteur ; ces coût s'appuient sur un pourcentage des coûts totaux et sur des expériences antérieures de développements de projet de cette nature et taille.

Coûts de la mine et du traitement :

Cette section de l'évaluation couvre le développement de la mine et l'équipement, la manutention des matériaux et le traitement du DSO et de la magnétite sur le gisement de Kalia.

Des organigrammes de processus et des bilans matière préliminaires ont été préparés pour les installations de production. Les hypothèses de conception et les données utilisées sont basées sur l'expertise maison et les valeurs types sont dérivées de projets semblables.

Les coûts utilisés dans la préparation de cette évaluation sont une combinaison des prix officieusement obtenus des fournisseurs d'équipement standard de l'industrie, des organismes (sous-traitants et cabinets de conseil) avec des expériences guinéennes, de facteurs typiques et des ajustements basés sur l'expertise et la connaissance internes de projets antérieurs de cette nature.

POSTES D'ÉVALUATION	PHASE 1	PHASE 2	TOTAL
Développement de la mine	\$ 110.100.000	\$ 65.000.000	\$ 175.100.000
Usine de traitement de <u>DSO</u>	\$ 154.000.000	\$ 39.250.000	\$ 193.250.000
Concentrateur	\$ 326.390.000	\$ 219.590.000	\$ 545.980.000
Pièces de rechange, échantillonnage, services	\$ 19.500.000	\$ 8.000.000	\$ 27.500.000
IAGC et coûts maison	\$ 60.999.000	\$ 33.184.000	\$ 94.183.000
Imprévus @ 20%	\$ 134.197.800	\$ 73.004.800	\$ 207.202.600
TOTAL	\$ 805.186.800	\$ 438.028.800	\$ 1.243.215.600

Tableau 5 - Ventilation des coûts de la mine et des installations de traitement

Travaux portuaires et marins :

Les chiffres de cette évaluation incluent toutes les usines et l'équipement requis pour le développement du port, ainsi que tous les composants terrestres et maritimes tels que :

- manutention du vrac, parcs de stockage et chargement de navire
- dragage
- construction de l'île artificielle
- amarrage à quai et dans les bassins
- construction des portiques et de la chaussée sur pilotis
- stockage du carburant
- terrassements
- aménagement des sols
- ateliers et services d'assistance technique.

Les indications préliminaires montrent que le sol devra être aménagé dans quelques secteurs, soit par compaction dynamique ou injection de colonnes de pierres.

Les indications préliminaires montrent que le matériau à draguer est mou ou arénacé et qu'il n'y a aucun matériau rocheux ou dur. Les coûts de dragage ont été obtenus auprès de la société de dragage *China Harbour*. Les tarifs ont été appliqués à une quantité calculée de dragage à entreprendre.

Le coût des structures en mer, des chaussées sur pilotis, des portiques et des bassins d'amarrage ont été obtenus et estimé à partir d'activités semblables de construction marine en Australie et en Guinée. Les conceptions de base des évaluations ont été établies à partir des études précédentes entreprises pour des ports minéraliers en Guinée.

POSTES D'ÉVALUATION	PHASE 1	PHASE 2	TOTAL
Accès et terrassements	\$ 59.000.000	\$ 20.000.000	\$ 79.000.000
Travaux marins	\$ 518.000.000	\$ -	\$ 518.000.000
Navires de service	\$ 42.000.000	\$ -	\$ 42.000.000
Infrastructure et services d'appui	\$ 66.500.000	\$ 8.500.000	\$ 75.000.000
Manipulation du produit en vrac	\$ 243.300.000	\$ -	\$ 243.300.000
IAGC et coûts maison	\$ 92.880.000	\$ 2.850.000	\$ 95.730.000
Imprévus @ 15%	\$ 153.252.000	\$ 4.702.500	\$ 157.954.500

TOTAL	\$ 1.174.932.000	\$ 36.052.500	\$ 1.210.984.500
--------------	-------------------------	----------------------	-------------------------

Tableau 6 - Ventilation des coûts portuaires et marins

Système de chemin de fer :

Les chiffres de cette évaluation incluent toutes les usines et l'équipement requis pour le développement du système ferroviaire et comprend :

- les rails, le ballast, les traverses
- les ponts et ponceaux
- le matériel roulant
- les systèmes d'appui ferroviaires
- les systèmes de signalisation et de communication
- les centres d'entretien et la gare de triage du chemin de fer
- les ateliers et équipements d'appui associés.

L'évaluation inclut d'autres éléments de coût associés, dont les travaux de génie civil, les terrassements, ainsi que des services d'appui tels que les carrières d'emprunt et les centrales à béton.

Pour faciliter l'évaluation, la ligne de chemin de fer a été décomposée en 4 secteurs de caractéristiques distinctes, comme suivant :

- Du site de la mine de Kalla au pied de la section montagneuse, 75 km
- De la section montagneuse à Dar Salam, 70 km
- De Dar Salam à Moussaya, 85 km
- De Moussaya à Kabak (port), 80 km

Les coûts de construction pour la construction ferroviaire ont été obtenus auprès d'entrepreneurs chinois à un tarif de base par kilomètre et comparés aux coûts connus de construction ferroviaire en Australie.

Comme certaines informations relatives aux coûts et à la construction ne sont pas encore disponibles, une estimation dans les règles de l'art basée sur les coûts en Australie a également été employée pour le tracé définitif dans la section de montagne et l'information géotechnique.

Les quantités supposées pour chaque secteur ont été examinées et comparées à d'autres documents disponibles et jugés fiables de calcul des coûts et d'évaluations antérieurs. Les volumes de terrassements sont basés sur des coupes transversales standard et sur l'évaluation (maison) sur le terrain effectuée pour estimer la proportion de matériaux durs et moins résistants pour chaque section de la ligne de chemin de fer.

Les quantités de traverses, de ballast et d'aiguillages ont été estimées à partir de la longueur totale et des schémas du tracé actuellement disponibles. Les matériaux ferroviaires seront probablement importés en Guinée pour le projet (rails et traverses en acier).

Les ateliers, les centres d'entretien et les bureaux du chemin de fer ont été chiffrés sur la base des connaissances maison et d'estimations obtenues pour des installations semblables en Australie.

Les ponts, les viaducs et les ponceaux ont été estimés pour chaque section de chemin de fer basée sur un relevé de reconnaissance (dans la mesure du possible) et par le biais d'imagerie satellite pour déterminer les exigences probables de construction et en appliquant des tarifs modulaires typiques d'installation de pont, de ponceau et de viaduc.

Les prix du matériel roulant comme les locomotives et des wagons trémies de minerai ont été calculés à partir de projets récents entrepris en Australie.

POSTES D'ÉVALUATION	PHASE 1	PHASE 2	TOTAL
Terrassements	\$ 244.320.000	\$ -	\$ 244.320.000
Voie et passages à niveau	\$ 734.550.000	\$ -	\$ 734.550.000
Matériel roulant et consoles de commandes	\$ 143.975.000	\$ 25.850.000	\$ 169.825.000
Services d'appui et d'assistance à la construction	\$ 44.450.000	\$ 3.000.000	\$ 47.450.000
IAGC et coûts maison	\$ 116.729.500	\$ 2.885.000	\$ 119.614.500
Imprévus @ 15%	\$ 192.603.675	\$ 4.760.250	\$ 197.363.925
TOTAL	\$1.476.628.175	\$36.495.250	\$1.513.123.425

Tableau 7 - Ventilation des coûts du système ferroviaire

Infrastructure d'appui :

Cette section de l'évaluation couvre tous les besoins en infrastructure d'appui à la mine, qui incluent :

- Les routes d'accès
- L'hébergement et les cuisines/réfectoires
- Bureaux
- Centres médicaux
- Sécurité
- Entreposage
- Véhicules

Des plans préliminaires de l'emplacement de toute l'infrastructure ont été réalisés de manière interne et chiffrés sur la base des coûts de construction locaux (disponibles grâce à l'expérience maison) et des coûts d'achat/livraison internationaux depuis l'Afrique du Sud et l'Europe.

POSTES D'ÉVALUATION	PHASE 1	PHASE 2	TOTAL
Infrastructure minière	\$ 87.750.000	\$ 28.200.000	\$ 115.950.000
IAGC et coûts maison	\$ 9.150.000	\$ 2.915.000	\$ 12.065.000
Imprévus @ 15%	\$ 14.535.000	\$ 4.667.250	\$ 19.202.250
TOTAL	\$ 111.435.000	\$ 35.782.250	\$ 147.217.250

Tableau 8 - Ventilation des coûts d'infrastructure d'appui

Electricité :

Des sommes forfaitaire ont été allouées pour la construction d'une centrale électrique, basées sur le calcul suivant : 1 MW = 1 million \$US.

Une somme a également été allouée pour le réseau de distribution entre la centrale électrique et les sites.

POSTE D'ÉVALUATION	PHASE 1	PHASE 2	TOTAL
Production d'électricité	\$ 190.000.000	\$ 60.000.000	\$ 250.000.000
Réseau de distribution électrique	\$ 18.000.000	\$ 2.000.000	\$ 20.000.000
IAGC et coûts maison	\$ 20.800.000	\$ 6.200.000	\$ 27.000.000
Imprévus @ 15%	\$ 34.320.000	\$ 10.230.000	\$ 44.550.000
TOTAL	\$ 263.120.000	\$ 78.430.000	\$ 341.550.000

Tableau 9 - Ventilation des coûts de l'énergie électrique

Chemin de fer	\$1.513.123.425
Port	\$1.210.984.500
Electricité	\$341.550.000
Infrastructure d'appui	\$147.217.250

Mine et installations de traitement	\$1.243.215.600
TOTAL (USD)	\$4.456.090.775
(les coûts ci-dessus incluent les coûts d'IAGC)	

Tableau 10 - Récapitulatif de l'estimation du total des coûts d'investissement

8 ÉVALUATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Bellzone reconnaît qu'elle a la responsabilité de développer et de suivre le processus approprié pour assurer le développement social et la protection de l'environnement du peuple et des ressources de la République de Guinée.

Bellzone a adopté les principes du Pacte Mondial des Nations Unies comme base de ses normes socio-économiques internes. Celles-ci incluent ;

- Principe 1 : Bellzone soutient et respecte la protection des droits de l'homme internationalement proclamés
- Principe 2 : Bellzone s'assurera qu'elle n'est pas complice d'abus aux droits de l'homme
- Principe 3 : Bellzone fera respecter le droit à la liberté d'association et la reconnaissance en pratique du droit à la négociation collective
- Principe 4 : Bellzone assurera l'élimination de toutes les formes de travail obligatoire et forcé
- Principe 5 : Bellzone n'utilisera pas le travail des enfants
- Principe 6 : Bellzone s'assurera de la non-discrimination en termes d'emploi et de profession
- Principe 7 : Bellzone soutiendra une approche prudente des défis environnementaux
- Principe 8 : Bellzone lancera des initiatives pour encourager la prise de responsabilité envers l'environnement
- Principe 9 : Bellzone encouragera le développement et la diffusion de technologies favorables à l'environnement
- Principe 10 : Bellzone ne soutient aucune forme de corruption, d'extorsion et de paiement de pots-de-vin

Bellzone s'engage, aux côtés des autorités compétentes et des exigences légales, à développer et à mettre en application un plan socio-économique et environnemental qui s'assurera que le développement du projet et son exploitation répondent aux principes de base ci-dessus et aux attentes de toutes les parties concernées.

8.1 PROPOSITIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET PLANS DE GESTION

Dans le cadre de la stratégie de développement socio-économique, Bellzone évaluera la faisabilité des possibilités suivantes :

- Infrastructure locale

Entreprendre une étude de faisabilité technique de l'amélioration de l'infrastructure routière dans les zones proches du port, des centres d'hébergement et du site minier. On estime qu'une combinaison de construction de nouvelles routes goudronnées et de réparation des routes existantes sera requise. Une route d'entretien longera la voie ferrée quand c'est possible et sera ouverte d'accès aux tiers pour réduire la demande de transport de passagers sur les trains de marchandises.

Ceci améliorera l'accès à la région côtière méridionale de la Guinée de la région enclavée de Faranah.

- **Système de chemin de fer à utilisateurs multiples**

Bellzone se propose d'ouvrir la ligne de chemin de fer de Kalia à des tiers utilisateurs sur la base de tarifs négociés et à condition que la production de minerai de fer du gisement de Bellzone ne soit pas perturbée.

- **Formation professionnelle et développement**

Bellzone développera des centres de formation professionnelle et des programmes pour former et préparer les individus locaux qui sont intéressés à travailler dans les opérations minières, de traitement, ferroviaires et portuaires de Kalia.

- **Programmes nationaux**

Soutenir les O.N.G appropriées et de renom qui mettent en place des programmes nationaux ou régionaux qui bénéficieront à la santé et au bien-être de la population locale près de la mine de Kalia, du port et des infrastructures. Les programmes de la Société se concentreront sur l'amélioration et le soutien des initiatives existantes en matière de santé et d'éducation.

- **Entreprises locales**

Soutenir, encourager les entreprises locales et leur fournir l'occasion de participer à la construction et aux activités opérationnelles des divers services d'appui à la production et d'assistance technique.

- **Utilisation des terres et Communautés affectées**

Comprendre, gérer et compenser les communautés affectées sera crucial pour le respect de l'échéancier du projet et plus encore pour l'image de Bellzone auprès de la communauté. Bellzone adoptera une approche consultative pour le développement et la mise en œuvre des plans de gestion de l'utilisation des terres et communautaire. Un comité composé de représentants de Bellzone et de personnalités nationales, régionales et locales sera formé pour faciliter ce processus. Le Comité sera responsable du développement et de la mise en œuvre des plans de gestion proposés. Ceci permettra à toutes les parties affectées de participer au processus.

Un certain nombre d'études documentaires ont été entreprises pour tenter d'identifier les villages qui pourraient être potentiellement affectés par le site

minier, le corridor du chemin de fer et la construction du port. Celles-ci formeront la base des futures études, qui devraient démarrer dans le cadre de l'étude de faisabilité technologique au premier trimestre 2010.

Des plans de gestion seront développés pour les dossiers suivants :

- Plan de gestion de relocalisation
- Plan de gestion de l'accès aux terres et de leur utilisation
- Plan de santé et de sécurité du travail
- Plan de gestion des secours d'urgence
- Plan de gestion de la formation professionnelle et de développement
- Plan de gestion de l'intégration de l'infrastructure locale
- Plan de gestion de santé et sécurité des travailleurs immigrants
- Plan de gestion de l'intégration ethnique et religieuse des travailleurs étrangers
- Plan de gestion du patrimoine et de l'héritage culturels
- Plan de gestion de la santé et de l'éducation
- Plan d'intégration des entreprises locales
- Plan de gestion des rémunérations et des compensations

8.2 PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

La protection de l'environnement pendant le développement de projet, la durée des opérations et à la fermeture de mine est une considération importante lors de l'élaboration d'un modèle économique viable et acceptable pour le projet de fer de Kalia.

Afin de mieux comprendre les conditions environnementales de la Guinée, Bellzone a commandé un rapport de recherches documentaires pour établir une base de connaissances sur la flore et la faune guinéennes, les sites protégés, les forêts, les sites vulnérables, les espèces protégées et les contraintes sociales. Les résultats de cette étude sont traités dans un rapport écrit par un expert-conseil indépendant, intitulé « Kalia Project, Environmental Requirements - Environmental Flora, Fauna and Social Constraints with respect to a Green Field Project in Guinea, rev D »

Pour s'assurer que les engagements environnementaux sont atteints et maintenus durant toute la vie du projet et des opérations, les plans de gestion suivants seront élaborés :

- Plan de gestion des eaux souterraines
- Plan de gestion du contrôle de l'érosion
- Plan de gestion du dragage et des déblais
- Plan de gestion de la formation professionnelle
- Plan de gestion de la circulation
- Plan de gestion des moustiques
- Plan de gestion de l'aménagement des sols
- Plan de gestion de la réhabilitation minière

- Plan de gestion de la faune
- Plan d'action de la protection des chimpanzés
- Plan de gestion de la flore menacée
- Plan de gestion du patrimoine culturel
- Plan de gestion des incidents et des plaintes
- Plan de gestion de la qualité de l'air
- Plan de gestion de la pollution sonore
- Plan de gestion des déchets
- Plan de gestion des eaux de surface
- Plan de gestion des produits chimiques, carburants et matières dangereux
- Plan de santé et sécurité du travail
- Plan de gestion des secours d'urgence

Ces plans devront être approuvés par les autorités gouvernementales appropriées avant d'être mis en place et seront sujets à des audits périodiques par ces autorités.

Les détails des plans préliminaires de gestion environnementale et des exigences légales associées figurent dans le document d'accompagnement intitulé « Kalia Iron Project, Environmental Management Plan, (BML-EV-PLN-0001 Rev C) ».

Dès l'octroi par la République de Guinée de la Convention et la Concession minière, Bellzone entreprendra des relevés environnementaux de base dans les secteurs qui seront affectés par la mine, le chemin de fer, les aménagements portuaires et toute autre infrastructure associée. Les plans de gestion environnementale seront raffinés et précisés sur la base des résultats de ces relevés environnementaux de base. Dès que les plans de gestion environnementale seront approuvés, Bellzone s'assurera de leur mise en place durant tout le développement du projet et la vie opérationnelle de la mine de Kalia.

Bellzone chargera des experts qualifiés avec une expérience précédente en Guinée de la conduite de ces travaux importants. Des plans *ad hoc* seront développés en consultation avec le CPDM et les agences environnementales nationales de Guinée afin de s'assurer que les résultats sont appropriés et adéquats pour la République de Guinée. Bellzone visera à l'obtention d'une certification ISO 14000 et appliquera les principes associés à la gestion des plans environnementaux.

9 MEDECINE DU TRAVAIL DU PROJET, SANTE ET SECURITE

Pendant l'EFB la Société identifiera les problèmes-clés de santé, sécurité et sûreté qui devront être gérés pendant la construction, la phase de conception détaillée et la phase de mise en service du Projet. Il s'agit de :

- La Conception de l'usine de traitement et des installations d'appui
- Du plan de gestion de la santé et sécurité du travail, qui sera développé pour assurer un milieu de travail et des conditions sûres pour la construction et l'exploitation.
- La sûreté du périmètre et du personnel.

10 TECHNOLOGIE



La conception technique du projet devrait reposer sur l'emploi d'une configuration et d'équipements de traitement conventionnels, afin de réaliser la production prévue. Tout l'équipement majeur de traitement aura fait ses preuves sur d'autres exploitations de minerai de fer. Tous les convoyeurs, trémies et goulottes seront comparables aux opérations existantes ailleurs dans l'industrie du minerai de fer.

Un cabinet de conception et d'ingénierie expérimenté et compétent sera choisi pour mettre en œuvre la conception, la commande/livraison de l'équipement, la construction et la mise en service du projet.

11 COMMANDE/LIVRAISON ET CONTRATS

Un plan de commande/livraison, une liste des fournisseurs préférés et une stratégie d'appels d'offre seront devisés pendant l'EFB au cours de la Phase 2 du Projet. Ceci permettra de réunir une masse d'informations et de coûts d'équipement utiles pour épauler les aspects techniques du projet, l'identification précoce des articles à long délai de livraison et l'exactitude de l'évaluation faite par l'étude.

Tous les articles à long délai de livraison seront identifiés et commandés au fur et à mesure des besoins et de manière à coïncider avec le programme de mise en œuvre. Ceci dans le but de compenser les délais de livraison courants de l'équipement de traitement, qui atteignent jusqu'à 20 mois.

12 CONSTRUCTION

Pendant l'EFB une stratégie complète de construction couvrant la programmation, les ressources et mise en place sera développée. La construction devrait initialement se concentrer sur le développement d'infrastructures comprenant les installations ferroviaires et portuaires, suivi de la construction de la mine et des usines.

Une étude de logistique sera entreprise pour identifier les contraintes et les possibilités des livraisons d'équipement et de ressources sur les chantiers de construction.

La conception des usines sera centrée sur des unités modulaires de préférence pré-assemblées avant livraison. Cette approche permettra également une plus grande flexibilité de choix des lieux de fabrication et de production des éléments.

Le site proposé de la mine est actuellement desservi par une route goudronnée, qui sera mise à niveau au besoin pour supporter le transport d'éléments de taille exceptionnelle.

Les marchandises et l'équipement en provenance de l'Etranger seront livrés au port existant de Conakry.

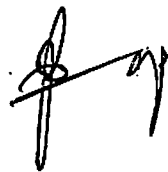
Au cours de l'EFB, la stratégie de mise en œuvre a exigé que les points suivants soient abordés, de manière à ce qu'ils puissent être appliqués dès le début de la construction, dans la mesure du possible, ajoutant par là de la valeur au Projet :

- Perfectionnement de l'expertise de la main d'œuvre locale
- Recrutement et intégration d'expertise internationale
- Plan de gestion de relations syndicales
- Contenu local pouvant être utilisé pendant la construction et les opérations.

13 RECOMMANDATIONS

Bellzone a identifié un certain nombre d'initiatives pouvant générer des économies qui seront étudiées pendant l'EFB. Celles-ci incluent :

- Une équipe maison au lieu d'une équipe d'IAGC indépendante
- 1 équipe d'IAGC centralisée au lieu d'une équipe d'IAGC pour chaque secteur
- Un quai de service contre pas de quai de service
- Exploitation maison de la mine contre exploitation par un sous-traitant
- Gestion maison de l'hébergement contre gestion par un sous-traitant
- Stockage et distribution du carburant par un sous-traitant contre stockage et distribution maison du carburant
- Sites portuaires :
 - Près de Matakang contre Salatougou
 - Près de Matakang contre Gbessy
- Configuration du port :
 - Chenal dragué contre chaussée sur pilotis
 - Installations terrestres contre installations en mer
 - Chaussée contre armature
- Tracé ferroviaire :
 - Solution optimale avec un itinéraire traversant la zone montagneuse au sud de Mamou



ABRÉVIATION	DÉFINITION
EFB	Étude de faisabilité bancable
DSO	Minerai de fer à enfournement direct
EF	Étude de faisabilité
h	Heure
IAGC	Ingénierie, Approvisionnement et Gestion de la Construction (<i>EPCM</i> en Anglais)
M	Mois
m	Mètre
mtpa	Million de tonnes par an
NPV	Valeur nette
OPDT	Équipe globale de la livraison de projet
OPEX	Frais d'exploitation
PDT	Équipe port de la livraison
EPF	Étude de préfaisabilité
ROM (Run Of Mine)	Tout-venant
t	Tonne (1.000 kg)
t/a	Tonne par an
t/h	Tonne par heure
t/M	Tonne par mois
t/m ³	Tonne par mètre cube
TBC	A confirmer
Tpl ou dwt (en Anglais)	Tonnes de port en lourd (Charge maximum d'un navire)

REPUBLIQUE DE GUINEE

Travail – Justice – Solidarité

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

1011

ORDONNANCE N°/PRG/CNDD/SGG/2010

PORTANT RATIFICATION DE LA CONVENTION DE BASE CONCLUE

LE 26 JUILLET 2010 ENTRE LA REPUBLIQUE DE GUINEE ET ET LES

SOCIETES BELLZONE MINING Plc ET BELLZONE HOLDINGS S.A

Le Président de la République par Intérim,

Vice-Président du Conseil National pour la Démocratie et le Développement

- Vu le Communiqué n° 001/CNDD du 23 Décembre 2008, portant prise effective du Pouvoir par le Conseil National pour la Démocratie et le Développement, suspension de la Constitution et dissolution du Gouvernement ;
- Vu la loi L/036/CTRN du 30 Juin 1995, portant Code Minier de la République de Guinée ;
- Vu l'Ordonnance n° 006/PRG/CNDD du 29 décembre 2008, portant création d'un poste de Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le Procès-verbal de la réunion du Conseil National pour la Démocratie et le Développement (CNDD) en date du 26 janvier 2010, désignant Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, 2^{ème} Vice-Président du CNDD comme Président de la République de Guinée par Intérim ;
- Vu le Décret 001/PRG/CNDD/SGPRG/2010, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement d'Union Nationale de Transition ;
- Vu le Décret n° 005/PRG/CNDD/SGG du 15 février 2010, portant nomination des membres du Gouvernement d'Union Nationale de Transition ;
- Vu la Convention de Base conclue le 26 juillet entre la REPUBLIQUE DE GUINEE, d'une part, et les sociétés BELLZONE MINING Plc ET BELLZONE HOLDINGS S.A, d'autre part ;

Sur proposition du Ministre des Mines et de la Géologie,

ORDONNE

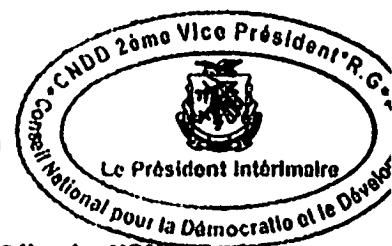
Article 1er : Il est ratifié par la présente et conformément aux dispositions de la l'article 11 du Code Minier, la Convention de Base conclue le 26 juillet 2010 entre la REPUBLIQUE DE GUINEE et

les sociétés **BELLZONE MINING Plc ET BELLZONE HOLDINGS S.A**, pour le Développement, la Préparation, le Traitement, la Transformation, le transport et la Commercialisation des Gisements de Fer de Kalia et la Réalisation des Infrastructures y afférentes ;

Article 2 : La Présente ratification marque l'entrée en vigueur de la Convention de Base dont il s'agit en ce qui est des droits et des obligations qui en résultent pour les parties ;

Article 3 : La présente Ordonnance qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée et publiée au Journal Officiel de la République de Guinée.

Conakry, le..... **10:2 SEP. 2010**2020



Général d'Armée Sékouba KONATE

Président de la Transition

Chef de l'Etat

Ministre de la Défense Nationale

ANNEXE 1

Actionnariat BELLZONE

[Handwritten signature]
[Handwritten mark]

17-JUN-2010 11:51AM Registered Share Holder List – 30 major share holders

Company Code: N641 BELLZONE MINING PLC

Name and Address ORD NPV %AGE

MOREAU MINING PTY LTD 280,250,002 53.17%
22 MOREAU MEWS, APPECROSS, WA 6153, AUSTRALIA

CREDIT SUISSE SECURITIES (EUROPE) LIMITED PRINCIPAL ACCT 29,377,495 5.57%
1 CABOT SQUARE, LONDON, E14 4QJ

TALBOT GROUP INVESTMENTS PTY LTD 20,000,000 3.79%
977 STANLEY STREET EAST, EAST BRISBANE, QLD 4169, AUSTRALIA

HANSCON HOLDING PTY LTD DISC TST ACCT 19,500,000 3.70%
PO BOX 936, CANNINGTON, WA 6987, AUSTRALIA

STATE STREET NOMINEES LIMITED OM02 ACCT 13,400,000 2.54%
525 FERRY ROAD, EDINBURGH, EH5 2AW

RUSSLAN ZUKS 11,700,000 2.22%
532 ALBANY HIGHWAY, BEDFORDALE, PERTH, WA 6112, AUSTRALIA

HANSCON HOLDING PTY LTD DISC TST ACCT 10,000,000 1.90%
PO BOX 936, CANNINGTON, WA 6987, AUSTRALIA

JOHANNES METCHILDA LOUSIA VERSTEEG HV DISCR ACCT 10,000,000 1.90%
PO BOX 936, CANNINGTON, WA 6987, AUSTRALIA

NIKOLAJS ZUKS 9,604,483 1.82%
563 RANFORD ROAD, CHAMPION LAKES, PERTH, WA 6111, AUSTRALIA

STATE STREET NOMINEES LIMITED OM01 ACCT 6,139,000 1.16%
525 FERRY ROAD, EDINBURGH, EH5 2AW

CARLA MICHELLE ZUKS-BAKER 6,000,000 1.14%
563 RANFORD ROAD, CHAMPION LAKES, PERTH, WA 6111, AUSTRALIA

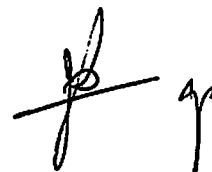
JESSIKA ERIN ZUKS-BAKER 6,000,000 1.14%
11 NARBATHONG ROAD, BEDFORDALE, PERTH, WA 6112, AUSTRALIA

MR ORLOV ALEXANDRE ARKADIEVICH 6,000,000 1.14%
BUILDING 32, APARTMENT 150, KOLTSOV STREET, MINSK, REPUBLIC OF
BELORUSSIA

GOLDMAN SACHS SECURITIES (NOMINEES) LIMITED ILSEG ACCT 5,758,425 1.09%
PO BOX 64374, PETERBOROUGH COURT, 133 FLEET STREET, LONDON, EC4P 4FB

ADAMS REWARD PTY LTD 5,500,000 1.04%
563 RANFORD ROAD, CHAMPION LAKES, PERTH, WA 6111, AUSTRALIA

TROIKA STRATEGIC PTY LTD TROIKA ACCT 5,000,000 0.95%
PO BOX 936, CANNINGTON, WA 6987, AUSTRALIA



NEWCOVE INVESTMENTS INC. 5,000,000 0.95%
SJ FARRELL, LEVEL 1, 173 MOUNTSBAY ROAD, PERTH WA 6000, AUSTRALIA

LYNCHWOOD NOMINEES LIMITED 2006420 ACCT 4,962,125 0.94%
55 MOORGATE, 4TH FLOOR, LONDON, EC2R 6PA

CREDIT SUISSE CLIENT NOMINEES (UK) LIMITED D6M5PB ACCT 4,897,175 0.93%
ONE CABOT SQUARE, CANARY WHARF, LONDON, E14 4QJ

SANTULLU GUIDO 4,500,000 0.85%
5 IMPASSE FOUILLONAZ, SAINT ROMAIN AU MONT D'OR, F-69270, FRANCE

VIDACOS NOMINEES LIMITED FGN ACCT 3,455,000 0.66%
CITIGROUP CENTRE, CANADA SQUARE, CANARY WHARF, LONDON, E14 5LB

CANACCORD NOMINEES LIMITED THNPRN ACCT 3,363,814 0.64%
7TH FLOOR, 80 VICTORIA STREET, LONDON, SW1E 5JL

GOLDMAN SACHS INTERNATIONAL CREPTMP ACCT 3,105,000 0.59%
PO BOX 62663, PETERBOROUGH COURT, 133 FLEET STREET, LONDON, EC4P 4AY

KYLA PTY LIMITED 3,000,000 0.57%
1109 HAY STREET, WEST PERTH, WA 6005, AUSTRALIA

GOLDMAN SACHS SECURITIES (NOMINEES) LIMITED COSEG ACCT 3,000,000 0.57%
PO BOX 64374, PETERBOROUGH COURT, 133 FLEET STREET, LONDON, EC4P 4FB

THE BANK OF NEW YORK (NOMINEES) LIMITED SFTIF ACCT 2,829,000 0.54%
ONE PICCADILLY GARDENS, MANCHESTER, M1 1 RN

BNY MELLON NOMINEES LIMITED BSDTUSD ACCT 2,760,860 0.52%
THE BANK OF NEW YORK MELLON, ONE PICCADILLY GARDENS, MANCHESTER, M1
1 RN

GRAVELSTONE PTY LTD LTKC CIV ACCT 2,500,000 0.47%
PO BOX 936, CANNINGTON, WA 6987, AUSTRALIA

HANOVER NOMINEES LIMITED RESC1 ACCT 2,138,409 0.41%
CHASESIDE (380B), BOURNEMOUTH, DORSET, BH7 7DA

RENAISSANCE ADVISORY SERVICES LIMITED 2,000,000 0.38%
MERCURY HOUSE, 101 FRONT STREET, HAMILTON, HM12, BERMUDA

ANNEXE 2

Permis de Recherches

[Handwritten signature]

ARRETE N°A 2008 / ³⁶⁸⁷ /MMG / SGG
RENOUVELLANT LES PERMIS DE RECHERCHES MINIERES
N°A2005/5755/MMG / SGG ACCORDES A LA SOCIETE
BELLZONE HOLDINGS Pty Ltd.

LE MINISTRE

- Sur Recommandation du Centre de Promotion et de Développement miniers
- Vu La Loi Fondamentale ;
 - Vu La Loi L-95; 036: CTRN portant Code Minier de la République de Guinée ;
 - Vu Le Décret D/2007/004/PRG/SGG du 31 Janvier 2007, portant attribution du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
 - Vu Le Décret D2008/ 021/PRG/SGG du 20 mai 2008, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
 - Vu Le Décret D/2008/024/PRG/SGG du 13 Juin 2008, portant restructuration du Gouvernement ;
 - Vu Le Décret D/2007/025/PRG/SGG du 19 juin 2008, portant nomination des membres du Gouvernement;
 - Vu Le Décret D/2007/040/PRG/SGG du 24 juillet 2008, portant attribution et organisation des Départements Ministérielles, des Secrétariats Généraux et de la Primature;
 - Vu La demande de renouvellement des permis formulée par la SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd. en date du 26 septembre 2008

ARRETE

Article 1^{er} : Il est accordé à la SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd. au titre du présent Arrêté, le premier renouvellement des permis de Recherches Minières susvisé libellé comme suit :

Les permis de recherches ainsi renouvelés après rétrocession de 50% de la superficie initiale sont accordés pour la même substance (Fer) et couvre une superficie totale de 573 Km² dans la préfecture de Faranah.

Article 2 : La durée de validité du présent Permis est fixée à deux (2) ans. Ce Permis est inscrit dans le Registre des Titres Miniers ouvert à cet effet à la Division Informations Géologiques et Minières du CPDM sous le numéro N°A 2008/ 040 /DIGM/CPDM.

Article 3 : Conformément au plan 1/200 000 de la feuille Dabola (NC-29-XIII) le périmètre du permis ainsi renouvelé est défini par les coordonnées géographiques suivantes :

<u>POINTS</u>	<u>LATITUDE NORD</u>	<u>LONGITUDE OUEST</u>
A	10° 15' 00"	11° 20' 00"
B	10° 15' 00"	11° 00' 00"
C	10° 05' 49"	11° 00' 00"
D	10° 05' 49"	11° 14' 42"
E	10° 08' 30"	11° 14' 42"
F	10° 08' 30"	11° 20' 00"

Article 4 : A compter de la date d'effet des présents Titres, le titulaire, la **SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd.** a l'obligation d'exécuter conformément à la réglementation minière en vigueur, son programme des travaux et le budget relatifs à l'exploration, à soumettre dans les Quinze (15) jours qui suivent l'accord de renouvellement, pour approbation au CPDM.

Le début des travaux ainsi que celui de l'exécution de ce budget doivent intervenir dans un délai maximum de six (6) mois à compter de la date de signature du présent Titre. Le titulaire, la **SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd.** fera en sorte que les fonds nécessaires à l'exécution normale et ininterrompue des travaux soient toujours disponibles en Guinée et utilisables pour le projet d'exploration susvisé.

Article 5: En plus du personnel recruté par le titulaire, l'Administration minière mettra à sa disposition des Cadres de l'encadrement et du suivi des activités sur le terrain et dont la prise en charge sera assurée par le titulaire du permis.

Article 6 : Conformément à l'article 128 du Code Minier le titulaire des présents Titres est tenu de faire une déclaration au préalable à la Direction Nationale des Mines un (1) mois avant l'ouverture des travaux et trois (3) mois avant leur fermeture.

Article 7: Conformément aux dispositions visées à l'article 130 du code minier, pendant la validité des présents titres, le titulaire la **SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd.** est soumis aux obligations suivantes :

- De fournir au CPDM les rapports d'activités mensuels et financiers trimestriels en cinq (5) exemplaires.
- De faire-part au CPDM de la découverte de toute autre substance au cours des travaux de recherches.
- De faire suivre les travaux de recherches par la Direction Nationale de la Géologie (DNG).

Article 8: Au titre du présent Permis, les obligations du Titulaire, la **SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd.**, relatives au respect de la réglementation de l'hygiène et de la sécurité des travailleurs, à la préservation de l'environnement et à la remise en état des zones affectées par les travaux sont régies conformément aux dispositions visées aux articles 16, 132, 133, 134 et 135 du code minier et à celles visées aux articles 20, 60, 69 du code de l'environnement.

Article 9 : En cas de mise en évidence d'un ou de plusieurs gisements économiquement exploitables et à la demande du titulaire, un ou plusieurs permis d'exploitation lui seront accordés conformément à la réglementation minière en vigueur.

Article 10 : Outre les dispositions ci-dessus mentionnées, le titulaire du présent Titre est soumis aux paiements :

- Des frais d'instruction fixés forfaitaires suivant l'Arrêté Conjoint N°A2008/.../MEF-MMG/SGG. du Septembre 2008 à Cinq cent (500) Dollars US par permis, à verser au CPDM.
- D'un droit de timbre fixé suivant l'Arrêté Conjoint N°A2008/.../MEF-MMG/SGG. Du.....Septembre 2008 à Quarante (40) Dollars US par Km², soit au total Vingt deux mille neuf cent vingt Dollars US (22. 920 \$US), à verser au Compte du Trésor Public.
- D'une redevance superficière annuelle fixée suivant l'Arrêté Conjoint N°A2008/.../MEF-MMG/SGG. du ... septembre 2008 à Quinze Dollars US par Km² (15 \$US/Km²/an), soit au total Huit mille cinq cent quatre vingt quinze (8.595) Dollars US, à verser au lieu d'implantation du permis de recherches sus visé. Cinq copies certifiées du reçu de versement doivent être déposées obligatoirement au CPDM, pour enregistrement.

Article 11: Une suspension des droits et taxes liées à l'importation de l'équipement et du matériel de prospection sera accordée au titulaire, la SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd. du présent Titre, en accord avec le Ministère de l'Economie et des Finances.

La liste des équipements et matériels sera soumise au préalable au CPDM pour avis technique.

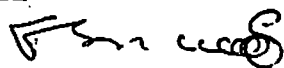
Article 12: Avant l'expiration de la période pour laquelle le présent permis de recherches est accordée, il pourrait y être mis fin par l'administration minière aux conditions suivantes :

- Le manquement par le titulaire, la SOCIETE BELLZONE HOLDINGS Pty. Ltd., aux obligations lui incombant en vertu des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 11 ci-dessus.
- Les autres causes de retrait énoncées aux articles 60 et 61 du code minier pour l'exécution Desquelles une mise en demeure écrite n'aura pas produit d'effet dans un délai de soixante (60) jours.

Article 13: Le Centre de Promotion et de Développement Miniers, la Direction Nationale des Mines, l'Inspection Régionale des Mines de Faranah, la Section Mines et Carrières de Faranah sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Article 14: Le présent Arrêté qui prend effet à compter de sa date de signature sera enregistré et publié dans le journal officiel de la République.

Conakry, le 06 OCT. 2008 2008



Dr. Loussény NABE

AMPLIATIONS

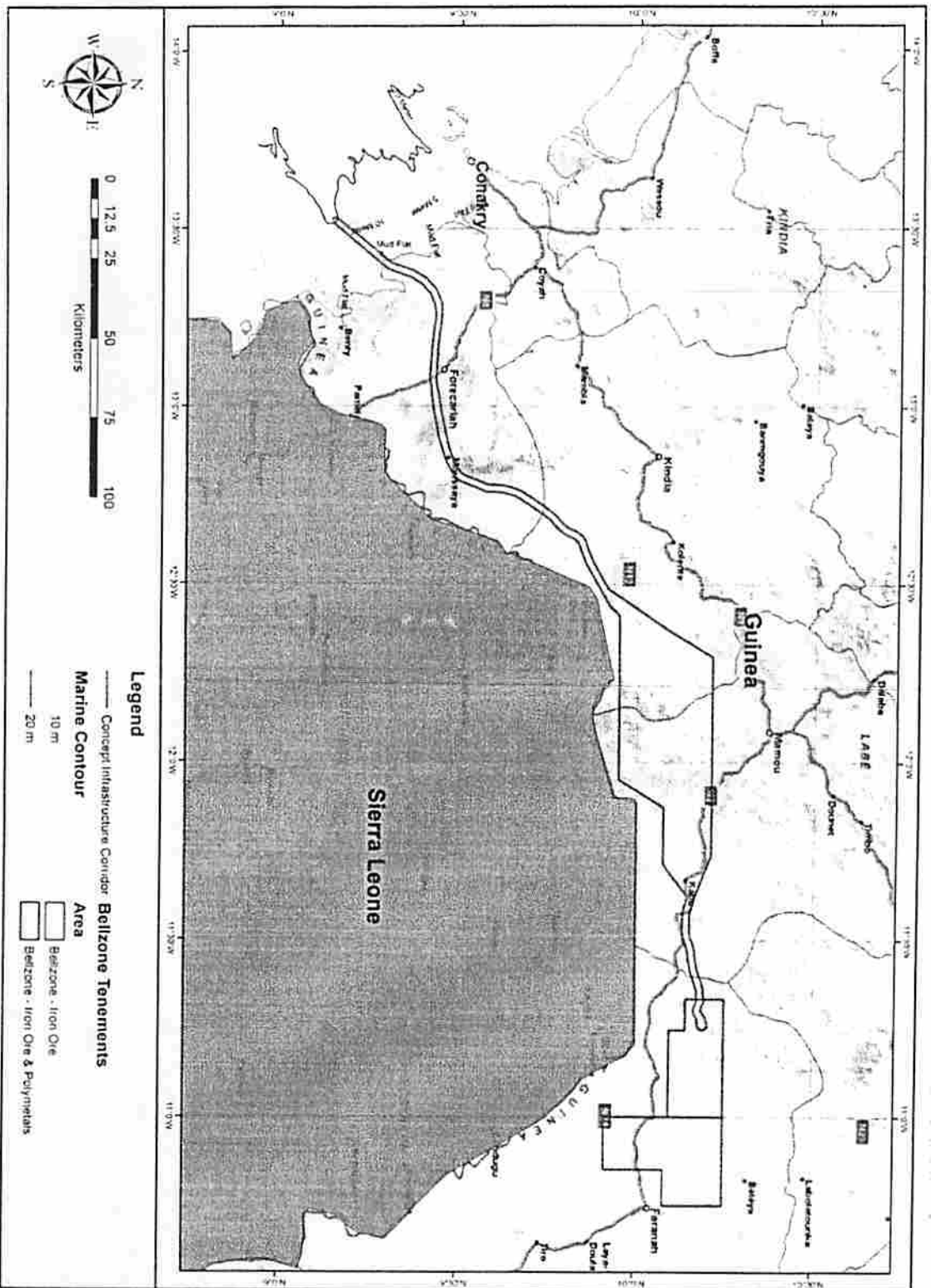
PRG/SGG.....	4
P.M.....	2
MEF.....	2
MMG.....	4
CPDM.....	3
DNM.....	3
DNG.....	2
IRM /Faranah.....	2
PREF/SMC/ Faranah.....	2
Intéressé.....	2
JO.....	2/28



ANNEXE 5

Proposition de Couloir d'Infrastructure

A handwritten signature or set of initials, possibly 'sp' followed by a vertical line and a small 'y' or 'r' shape, located in the lower right quadrant of the page.



Concept Infrastructure Corridor
 (Proposé par le Cabinet d'Infrastructures)

ANNEXE 6

**Arrete Conjoint sur les redevances superficielles
annuelles**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'f' followed by a horizontal line and a vertical stroke on the right.

REPUBLIQUE DE GUINEE
Travail - Justice - Solidarité

MINISTERE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES

MINISTERE DES MINES
ET DE LA GEOLOGIE

ARRETE CONJOINT A/2008/ 37 65 . /MEF/MMG / SGG
FIXANT LES TAUX ET TARIFS DES DROITS FIXES, DES TAXES ET
REDEVANCES RESULTANT DE L'OCTROI, DU RENOUELEMENT, DE
LA PROROGATION, DU TRANSFERT ET/OU DE L'AMODIATION DES
TITRES MINIERES

Le Ministre de l'Economie et des Finances
Le Ministre des Mines et de la Géologie

Vu La Loi Fondamentale ;

Vu Le Code Minier de la République de Guinée en ses articles 137, 138, 139 et 14 ;

Vu Le Décret D2008/ 021/PRG/SGG du 20 mai 2008, portant nomination du Premier
Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu Le Décret D/2008/024/PRG/SGG du 13 Juin 2008, portant restructuration du
Gouvernement ;

Vu Le Décret D/2008/025/PRG/SGG du 19 juin 2008, portant nomination des membres
Gouvernement ;

Vu Le Décret D/2008/040/PRG/SGG du 24 juillet, portant attributions et organisation des
Départements ministériels, des Secrétariats généraux et de la Primature;

ARRETENT :

ARTICLE 1^{er}: Aux fins visées aux Articles 137, 138, 139 et 140 du Code Minier de la République
de Guinée, taux et tarifs des redevances, des taxes et des droits fixes relatifs à l'octroi, au
renouvellement, à la prorogation, à la cession, au transfert et/ou à l'amodiation des titres miniers,
définis périodiquement par Arrêté Conjoint du Ministre chargé des Finances et du Ministre Chargé des
mines et de la Géologie, sont fixés comme suit à compter de la date de signature du présent Arrêté :

h

f

4

N° D'ORDRE	DESIGNATION	TAUX ET TARIFS	
1	DROITS FIXES SUR TITRES MINIERES		
1	• PERMIS DE RECHERCHES MINIERES (USS Par Km²)		
	Substances d'intérêt particulier Bauxite, Fer, Uranium.	+ Octroi 15	
		+ Premier renouvellement 40	
		+ Deuxième renouvellement 100	
		Or, Diamant, Gemmes et Minéraux associés	+ Transfert 200
			+ Octroi 20
			+ Premier renouvellement 53
			+ Deuxième renouvellement 133
		Métaux de base et autres substances	+ Transfert 175
			+ Octroi 10
+ Premier renouvellement 27			
+ Deuxième renouvellement 67			
		+ Transfert 80	
2	• PERMIS D'EXPLOITATION INDUSTRIELLE (USS Par Km²)		
	Substances d'intérêt particulier Bauxite, Fer, Uranium.	+ Octroi 7 500	
		+ Renouvellement 10 000	
		+ Transfert 22 500	
	Or, Diamant, Gemmes et Minéraux associés	+ Octroi 10 000	
		+ Renouvellement 12 500	
		+ Transfert 30 000	
	Métaux de base et autres substances	+ Octroi 5 000	
		+ Renouvellement 6 250	
		+ Transfert 15 000	
3	• EXPLOITATION SEMI - INDUSTRIELLE (USS Par Km²)		
	Or, Diamant, Gemmes et Minéraux associés	+ Octroi 4 500	
		+ Renouvellement 5 625	
		+ Transfert 12 600	
	Métaux de base et autres substances	+ Octroi 3 500	
		+ Renouvellement 4 375	
		+ Transfert 10 000	
4	• PERMIS D'EXPLOITATION PAR DRAGAGE (USS Par Km²)		
	Or, Diamant, Gemmes et Minéraux associés	+ Octroi 2.500	
		+ Renouvellement 3 500	
		+ Transfert 7.500	

h

fb

4

5	• CONCESSIONS MINIERES (USS Par Km²)		
	Substances d'intérêt particulier Bauxite, Fer, Uranium.	+ Octroi	5.000
		+ Renouvellement	7.000
		+ Transfert	15000
	Or, Diamant, Gemmes et Minéraux associés	+ Octroi	6.000
		+ Renouvellement	8.000
		+ Transfert	20.000
Métaux de base et autres substances	+ Octroi	4.000	
	+ Renouvellement	5.000	
	+ Transfert	12.5 00	
6	• PERMIS D'EXPLOITATION ARTISANALE (GNF. Par Hectare et par an)		
	+ Octroi	2 000 000	
	+ Renouvellement	3 000 000	
II	DROITS FIXES SUR LES TITRES DE CARRIERES INDUSTRIELLES		
7	• AUTORISATION DE RECHERCHE (Forfaitaire)	400 SUS	
8	• AUTORISATION D'OUVERTURE (USS par Hectare)		
	+ Octroi	2 500	
	+ Renouvellement	4 000	
	+ Transfert	6 500	
III	REDEVANCES SUPERFICIAIRES ANNUELLES (USS Par Km²)		
9	• PERMIS DE RECHERCHE MINIERE		
	+ Octroi	10	
	+ Premier renouvellement	15	
	+ Deuxième renouvellement	20	
10	• PERMIS D'EXPLOITATION INDUSTRIELLE		
	+ Octroi	50	
	+ Renouvellement	75	
11	• PERMIS D'EXPLOITATION SEMI INDUSTRIELLE		
	+ Octroi	20	
	+ Renouvellement	50	
12	• CONCESSIONS MINIERES		
	+ Octroi	150	
	+ Renouvellement	200	
13	• PERMIS D'EXPLOITATION PAR DRAGAGE (USS Par Km)		
	+ Octroi	40	
	+ Renouvellement	60	
IV	TAXES SUR SUBSTANCES DE CARRIERES		
	Ces taxes sont payées par l'exploitant pour cause d'exploitation et/ou de ramassage des substances de carrières et sont fixées comme suit :	(SUS / m ³)	
14	+ Graviers	2	
15	+ Sables	3	
16	+ Granites	4	
17	+ Ardoises	2,5	

V FRAIS D'INSTRUCTION DES DOSSIERS DES TITRES MINIERES		
18	Ces Frais sont fixés forfaitaires et par type de permis. Ils sont acquittés en une seule fois au niveau des Services de traitement des dossiers des titres miniers (CPDM et DNM) :	(SUS)
	+ Autorisation de reconnaissance	150
19	+ Permis de recherche	500
	+ Permis d'exploitation	850
	+ Concession minière	3 000

Article 2 : DROITS FIXES.

Les droits fixes sont acquittés en une seule fois par tout Titulaire de titres miniers ou de carrières et pour toute la durée du titre, lors de l'octroi, du renouvellement ou du transfert.

Article 3: PERCEPTION.

Sur avis de mise en recouvrement émis par le Centre de Promotion et de Développement Miniers (CPDM) du Ministère des Mines et de la Géologie, conservateur des Titres Miniers, les droits fixes, les taxes et redevances minières sont payés en deux (2) chèques barrés, libellés respectivement au nom du Trésor Public (compte n°41 11 069) et au nom du Fonds de Promotion et de Développement Miniers (Compte n°41 11 326), ce, conformément aux dispositions de l'arrêté conjoint n° 033 /MEDE-MMG / SGG du 29 janvier 2007 fixant répartition des droits fixes, des taxes et redevances résultant de l'octroi, du renouvellement, de la prorogation et/ou de l'amodiation des titres miniers.

Article 4: Les taxes superficielles sont dues entièrement et directement aux collectivités des zones d'implantation des sociétés et projets miniers sous la responsabilité des Services déconcentrés des Mines et de la Géologie. Les copies des reçus de versement doivent être déposées au CPDM pour enregistrement.

Article 5: Les Services techniques compétents du Ministère de l'Economie et des Finances et du Ministère des Mines et de la Géologie sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application du présent arrêté.

Article 6: Le Présent arrêté qui abroge toute dispositions antérieures contraires, prend effet à compter de la date de signature et sera enregistré et publié dans le Journal Officiel de la République.

10 OCT. 2008

Conakry, le.....2008

Pour le Ministre de l'Economie
et des Finances

Dr. Ousmane DORE

Dr. Ousmane DORE



Le Ministre des Mines
et de la Géologie



Dr. Louncévy NABE

Dr. Louncévy NABE

AMPLIATIONS :

PRG/SGG.....	4
PRIMATURE.....	2
MEF.....	2
MMG.....	2
CPDM.....	4
DNM.....	4
DNG.....	2
DRM/Boké, Faranah, Kankan, Kindia.....	8
DRG/Labé, Mamou, Nzérékoré.....	6
JO.....	2/36

9

ANNEXURE 7

PROTOCOL D'ACCORD INFRASTRUCTURE

[Handwritten signature]

REPUBLIQUE DE GUINEE
Travail - Justice - Solidarité

PROTOCOLE D'ACCORD

ENTRE

LA REPUBLIQUE DE GUINEE

ET

LES SOCIETES BELLZONE MINING PLC
et BELLZONE Holdings Pty Ltd

POUR LA RÉALISATION DES ETUDES DE FAISABILITE
TECHNIQUE ET ECONOMIQUE DES INFRASTRUCTURES
D'EVACUATION (CHEMIN DE FER ET PORT) DU MINERAI DE
FER DE KALIA, PREFECTURE DE FARANAH

Conakry, Juin 2010

4

ST

PROTOCOLE D'ACCORD

Entre la République de Guinée, ci-après dénommée «L'Etat», représentée par Son Excellence Monsieur Mahmoud THIAM, Ministre des Mines et de la Géologie dûment mandaté ;

D'UNE PART,

Et LES SOCIETES BELLZONE MINING Plc ET BELLZONE HOLDINGS S.A. Ci-après dénommées « l'Investisseur », représenté par : Monsieur Nikolajs Zuks , BELLZONE MINING Plc intervient aux présentes en tant que promoteur du projet, objet du présent Accord, aux côtés de BELLZONE HOLDINGS S.A et agit pour le compte de l'Investisseur ;

D'AUTRE PART,

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT EXPOSÉ CE QUI SUIT :

- Attendu que l'Etat désire encourager et promouvoir l'exploitation et la valorisation des ressources minérales en République de Guinée ;
- Attendu que l'exploitation et la valorisation du Minerai de Fer sont régies par les dispositions des articles 84 et 85 du Code Minier, relatives aux substances d'intérêt particulier;
- Attendu que l'Etat souhaite développer les infrastructures d'évacuation (chemin de fer et port) minières pour leur utilisation en commun par plusieurs sociétés.
- Attendu que BELLZONE HOLDINGS PTY LTD a obtenu un droit exclusif lui permettant de procéder à des activités de prospection et de recherches, à travers des «Permis de Recherches»
- Attendu que lesdites activités de prospection et de recherches conduites par BELLZONE HOLDINGS PTY LTD dans le cadre des Permis de Recherches ont mis en évidence un gisement de Minerai de Fer en quantité et qualité commercialement exploitables;
- Attendu que BELLZONE HOLDINGS PTY LTD a été transformée en BELLZONE HOLDINGS S.A, avec le transfert de tous ses droits à cette nouvelle société;
- Attendu que c'est dans ce contexte que l'Investisseur sollicite de l'Etat l'obtention d'un Accord pour la réalisation des études de faisabilité technique et économique des infrastructures nécessaires pour le transport et l'exportation du minerai de fer de Kalia, dans la Préfecture de Faranah ;

Protocole d'accord pour la réalisation des Etudes de faisabilité du Projet de réalisation d'infrastructures ferroviaires, routières et portuaires / KALIA

-Attendu que le présent Protocole d'accord définit les droits et obligations des parties relatifs aux opérations d'études de faisabilité technique et économique des infrastructures nécessaires pour le transport et l'exportation du minerai de fer de Kalia dans la Préfecture de Faranah ;

-Attendu que BELLZONE MINING Plc a les capacités financières et techniques nécessaires pour supporter BELLZONE HOLDINGS S.A., ayant elle-même les qualités et les capacités requises pour solliciter l'octroi d'une concession minière et d'une concession d'infrastructure, afin de procéder à l'exploitation du gisement et au transport de son Minerai de Fer qui a été mis en évidence par les travaux de prospection et de recherches dans le cadre des Permis de Recherches;

-Attendu que les termes et conditions du présent Protocole d'accord ont été négociés et approuvés par les Parties;

En vue de concrétiser leur volonté commune, l'Etat et l'Investisseur ont signé le présent Protocole d'Accord, définissant les modalités d'exécution des études de faisabilité technique et économique précitées.

**CECI AYANT ÉTÉ EXPOSÉ, LES PARTIES ONT CONVENU DE CE QUI
SUIT :**

TITRE I ~ DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 : Définitions

Dans le texte du présent Protocole d'Accord, les termes ci-dessous exposés doivent être entendus comme suit :

Autorité : signifie l'Etat incluant en particulier tout Département Ministériel, Administration territoriale, Organisme ou Personne agissant au nom de l'Etat, exerçant un pouvoir législatif, exécutif ou judiciaire, ou ayant mandat d'exercer un tel pouvoir.

Annexes : désigne les documents qui précisent et complètent les dispositions de l'Accord dont ils sont parties intégrantes.

Autorisations : signifie tous les actes administratifs, tels que permis, consentements, approbations, renoncations et exemptions, visas d'entrée, de sortie ou de séjour, licences d'importation, d'immatriculation, décrets, décrets accordant la Concession d'infrastructure ou tout autre droit ou nécessité associés au Projet..

47

Autorité ou Autorité Gouvernementale : signifie l'Etat de la République de Guinée et tous ses démembrements ainsi que toute entité ayant mandat d'exercer un tel pouvoir.

Avenant : désigne les documents établis à la demande de l'une ou l'autre des Parties pour réviser une ou plusieurs clauses de l'Accord, une telle révision ne pouvant intervenir que d'un commun accord des deux Parties. Chaque avenant prendra effet à la date de sa signature par les deux Parties et conformément à la loi en vigueur à la date de la signature de l'Accord. Les Avenants font partie intégrante de l'Accord.

BELLZONE MINING Plc : désigne une société de droit de l'île de Jersey (ci-après BELLZONE Plc).

BELLZONE HOLDINGS PTY LTD désigne une société à responsabilité limitée de droit Guinéen qui est titulaire des permis de recherches no A-/2005/5755/MMG/SGG en date du 28 Novembre 2005, renouvelé le 06 octobre 2008 sous le n° A-/2008/3687/MMG/SGG et n° A/2006/3077/MMG/SGG en date du 16 Juin 2006 et renouvelé le 20 octobre 2009 sous le n° A/2009/2801/PR/MMEH/SGG et qui a été transformée en BELLZONE HOLDINGS S.A.

BELLZONE HOLDINGS S.A. désigne une Société Anonyme de droit guinéen créée, suite à la transformation de BELLZONE HOLDINGS PTY LTD et qui est titulaire du Permis de Recherches.

Code Minier : désigne la loi guinéenne n° L/95/036/CTRN en date du 30 juin 1995 portant Code Minier de la République de Guinée.

Concession d'infrastructure : signifie le titre administratif ou les permis qui seront accordés à l'Investisseur, relativement à la réalisation des Infrastructures.

Concession Minière : désigne, le titre minier ou le permis de concession octroyé à BELLZONE HOLDINGS S.A. par la signature d'un décret présidentiel à cet effet.

Convention de Base : désigne la Convention de base y compris ses annexes, ainsi que toute modification qui pourrait y être apportée ultérieurement par voie d'Avenant.

Etude de faisabilité : est le document qui regroupe les conclusions des projections techniques et économiques du Projet.

Extraction : désigne toute opération tendant à extraire le Minerai de Fer de son état naturel.

Facilité : désigne les conditions administratives, fiscales et douanières avantageuses accordées par l'Etat à l'Investisseur.

Gisement : désigne toute zone identifiée d'accumulation de Minerai de Fer située à l'intérieur du Périmètre Minier.

Investissement : désigne toutes les mobilisations de capitaux effectuées par l'Investisseur et qui sont destinés à financer la réalisation de la totalité du Projet.

Investisseur : désigne BELLZONE MINING Plc et BELLZONE HOLDINGS S.A. et leur Sociétés Affiliées, prises individuellement ou collectivement, selon le cas, représentés par BELLZONE Plc.

Infrastructures : signifie les terrains, bâtiments, ouvrages, sites des carrières, constructions diverses, routes, chemins de fer, ports et infrastructures d'appui, barrages, canalisations et autres liés directement ou indirectement à la réalisation du Projet.

Impôts : désigne les taxes, redevances, droits de timbre, taxes sur brevets et taxes sur licence appliqués sur le territoire de la République de Guinée.

Loi BOT : désigne la loi BOT (Build, Operate and Transfert.) n° 97/012/AN de la République de Guinée en date du 01 juin 1998 autorisant le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien et le transfert d'infrastructures de développement par le secteur privé en République de Guinée.

Législation en vigueur : désigne les lois et règlements (lois, décrets, arrêtés, jurisprudences, etc.) applicables en Guinée à la date de signature du présent Accord.

Minerai de Fer : désigne le minerai de fer sous quelque forme que ce soit, y compris d'hématite, de goéthite, de magnétite, d'itabirite, de roches détritiques ou de quelque autre forme, extrait à l'intérieur du Périmètre Minier et avant toute opération de Préparation ou de Traitement.

Opérations : désigne les opérations d'Extraction, de Préparation et de Traitement, de Transport et d'exportation du Minerai de Fer.

Parties : désigne l'Etat guinéen et l'Investisseur.

4

Projet : désigne les activités techniques et d'études, les activités environnementales, socio-économique, de conception, d'ingénierie, d'acquisition, de construction et mise en service associées aux opérations de Transport et d'exportation du Minerai de Fer.

Périmètre du Projet désigne le Périmètre des Infrastructures et tous les terrains occupés par/ou réservés à l'Investisseur.

Périmètre des Infrastructures : désigne une ou plusieurs zones telles que définies à l'article 4 des présentes se trouvant à l'extérieur du Périmètre Minier et qui sont nécessaires pour la réalisation des Infrastructures.

Permis de Recherches : désigne le Permis de recherches octroyé le 28 novembre 2005 à BELLZONE HOLDINGS PTY LTD et renouvelé le 06 octobre 2008 sous le n° A2008/ 3687/ MMG/SGG et le Permis n° A/2006/3077/MMG/SGG en date du 16 Juin 2006 et renouvelé le 20 octobre 2009 sous le n° A/2009/2801/PR/MMEH/SGG et ceux à venir éventuellement suite à un renouvellement ou à un transfert.

Régime Fiscal et Douanier : désigne le régime fiscal et douanier défini par les Parties et applicable à l'Investisseur, ses sous-prestataires et sous-traitants directs étrangers participant à la réalisation du Projet.

Sous-traitants Directs : désigne les exploitants, entrepreneurs, et autres personnes physiques ou morales travaillant exclusivement dans le cadre du Projet.

Sous-traitant : désigne toute entreprise disposant des compétences requises pour fournir des services ou travaux pour les besoins des Activités du Projet et ayant conclu un contrat avec l'Investisseur ou l'un de ses sous-traitants dans le cadre exclusif du Projet.

Traitement : désigne toute opération qui, après Extraction, augmente la Teneur du Minerai de Fer incluant le lavage, le broyage, la séparation, l'enrichissement, le mélange ou toute autre opération réalisée sur le Minerai de Fer extrait, pour en augmenter sa Teneur en fer.

Transformation : désigne toute opération qui permet la production de fonte brute (ou « Pig Iron »), de fer pré réduit (« DRI »), de boulettes de minerai de fer ou d'acier.

Transport : désigne toute activité de transport incluant notamment l'utilisation de la ligne de chemin de fer, des voies terrestres, maritimes et aériennes nécessaires pour le développement du Projet.

Article 2 : Objet du Protocole d'Accord

2.1 – Le présent protocole a pour objet de définir les modalités de réalisation des études de faisabilité technique et économique des infrastructures d'évacuation du Projet d'exploitation du minerai de fer de Kalia relatives aux dispositions générales, techniques et économiques devant réglementer la réalisation de la totalité de l'opération par l'Investisseur; ce, notamment en ce qui concerne :

- a. La description du projet ;
- b. La délimitation du Périmètre d'Infrastructure;
- c. La durée de validité du protocole d'accord ;
- d. Le délai d'exécution des études de faisabilité technique et économique ;
- e. L'objectif et la consistance des études de faisabilité technique et économique ;
- f. Le montant total prévisionnel des investissements à réaliser ;
- g. Engagement des Parties ;
- h. Approbation des études de faisabilité technique et économique ;
- i. Statuts ou régime de financement.
- j. Modalités d'exploitation.

2.2 – Statut des Infrastructures

Les Infrastructures d'évacuation constituées d'une ligne de chemin de fer DE Kalia (Faranah) à Matakang et d'un port en eau profonde à Matakang seront la propriété de l'Etat quelque soit le mode de financement.

Article 3 : Description du Projet.

Le Projet consiste à transporter et à exporter à terme 50 millions de tonnes de le minerai de fer de Kalia dans Faranah par la construction, l'équipement, la mise en service et l'exploitation d'infrastructures minières ferroviaires, routières et portuaires, ainsi que d'infrastructures énergétiques et d'appui annexes.

A ce titre, le Projet comprend :

- a. Le financement par l'Investisseur de la réalisation de l'ensemble des infrastructures et ouvrages connexes liés à la réalisation des objectifs du projet ;
- b. La mise en œuvre des infrastructures et ouvrages essentiels ci-après :

9
DT

- les infrastructures ferroviaires ;
- les infrastructures portuaires ;
- les infrastructures énergétiques ;
- les infrastructures connexes.

Article 4 Carte délimitant le périmètre de la Concession d'Infrastructure

La superficie du Périmètre d'Infrastructure est montrée sur la Carte figurant en Annexe 1 du présent Accord.

Article 5 : La durée de validité du Protocole d'Accord ;

La durée du présent Protocole d'Accord ne doit pas dépasser 30 (trente) mois à compter de sa date de signature par les Parties. Ce délai couvrira la réalisation des études de faisabilité techniques, l'approbation de celles-ci par le Gouvernement et la négociation de la Convention et de la Concession d'Infrastructure y afférentes.

Article 6 : Délai d'exécution des Etudes de Faisabilité Technique et Economique du Projet.

Les études de faisabilité technique et économique du Projet ont un délai d'exécution ne dépassant pas 30 (trente) mois à compter de la date de signature du présent Protocole et doivent être déposées avant la date d'expiration du présent Protocole par la remise en 10 (dix) exemplaires imprimés et 1 (un) exemplaire numérisé de la version définitive du Rapport final à l'Etat.

Article 7 : Objectif des Etudes de Faisabilité Technique et Economique

7.1. Les études de faisabilité sont destinées de à la conception du projet dont l'exécution permettra, sur la base d'un partenariat « gagnant-gagnant », d'atteindre avec l'efficience et l'efficacité requises, les objectifs exposés ci-dessus.

7.2. Réalisées par l'Investisseur, les études de faisabilité qui répondront aux normes requises pour justifier les engagements financiers, porteront notamment sur :

a-) des études détaillées d'ingénierie relatives :

- i. aux infrastructures ferroviaires ;
- ii. aux infrastructures portuaires ;
- iii. aux infrastructures énergétiques ;
- iv. aux sites des carrières et aux sources de production de ballast ;
- v. aux infrastructures d'approvisionnement en eau douce.

[Handwritten signatures and initials]

- b-) les sources, types et termes probables de financement du Projet ;
- c-) un plan détaillé de développement socio-économique et de gestion y compris l'établissement des plannings détaillés et réalistes de l'exécution Physique du projet ;
- d-) une étude détaillée d'impact environnemental, et les mesures appropriées pour éliminer, réduire ou compenser les effets nocifs du projet sur l'environnement.
- e-) L'estimation du coût de chaque élément, avec l'indication des prix unitaires ;
- f-) Les recommandations relatives à la mise en œuvre du Projet fondées sur l'équilibre raisonnable dans la répartition des risques et avantages attendus du Projet entre les parties.

Article 8 : Montant total Prévisionnel des Investissements à réaliser

Le montant total prévisionnel des investissements à réaliser tel qu'il découle de l'étude préliminaire de l'Investisseur transmise au Gouvernement le 28 avril 2010, est estimé à Quatre Milliards Quatre Cent Cinquante Six Millions Quatre Vingt Dix Mille Sept Cent Soixante Quinze dollars US (4 456 090 775 USD), dont la part du Projet constitue un montant estimé à Deux Milliards Sept Cent Vingt Quatre Millions Cent Sept Mille Neuf Cent Vingt Cinq Dollars US (2724107925 USD) ;

Article 9 : Coopération des Autorités Administratives et Supervision des Etudes de Faisabilité par l'Etat.

- 9.1. L'Etat s'engage, par tous moyens appropriés, à faciliter toutes démarches, procédures et activités susceptibles de contribuer à la bonne réalisation des études de faisabilité du Projet par l'Investisseur.
- 9.2. A cet effet, et étant entendu qu'il assumera pleinement la responsabilité des analyses et interprétations des données obtenues, ainsi que des conclusions et recommandations de ses rapports, l'Investisseur réalisera les études de faisabilité avec l'appui du Comité de pilotage du projet comprenant le Ministère des Mines et de la Géologie, le Ministère de la Construction, de l'Urbanisme et de l'Habitat, le Ministère des Transports, le Ministère de l'Economie et des Finances, le Ministère de l'Environnement, le Ministère de l'Industrie, le Ministère des Travaux Public et l'Administration et Contrôle des Grands Projets (ACGP).

9.3. Les résultats de ses études seront examinés par le Comité de Pilotage avant d'être soumis à l'approbation du Gouvernement.

Article 10 : Approbation des études de faisabilité technique et économique.

L'Etat s'engage à approuver dans un délai de 1 (un) mois les résultats des études de faisabilité technique et économique objet du présent Protocole, y compris les délais liés à la fourniture par « l'Investisseur » des informations complémentaires qui seraient requises pour la meilleure appréciation des documents du Projet.

TITRE II ~ OBLIGATIONS ET GARANTIES DES PARTIES

A- OBLIGATIONS DE L'INVESTISSEUR

Article 11 : Financement.

- 11.1. Aux fins de la réalisation du Projet, l'Investisseur s'engage à assurer le financement du Projet.
- 11.2 Les modalités de financement des infrastructures d'évacuation seront définies dans la Concession d'Infrastructures
- 11.3. L'Investisseur s'engage à souscrire une assurance pour le Projet auprès d'un assureur de réputation internationale.

Article 12 : Réalisation des Etudes de Faisabilité.

- 12.1. L'Investisseur s'engage dans un délai ne dépassant pas 30 (trente) mois, à réaliser les études de faisabilité technique et économique du Projet à partir de la date de signature du présent Protocole.
- 12.2. L'Investisseur s'engage à présenter à l'Etat à l'issue des études toute la documentation nécessaire prévue à l'Article 7.

Article 13 : Modalités d'Exploitation des Infrastructures

- 13 .1 L'investisseur s'engage au cours du BOT, à ouvrir de la ligne de chemin de Fer reliant la mine de fer de Kalia au port en eau profonde de Matakang à Forécariah ainsi que les infrastructures dudit Port à l'utilisation par des tiers sur la base de tarifs négociés sous l'arbitrage de l'Etat. Une telle utilisation ne devra toutefois pas perturber l'exploitation du minerai de fer de Kalia par l'Investisseur.

13.2 Après le remboursement des investissements conformément à la Concession des Infrastructures et à la Loi BOT, l'investisseur aura la priorité d'utilisation des infrastructures d'évacuation.

13.3 L'Investisseur aura le droit d'exploiter les infrastructures d'évacuation (chemin de fer et du port). Ce droit d'exploitation ne pourra pas être remis en cause avant la fin du BOT. A la fin du BOT, l'investisseur pourra à sa demande continuer à assurer l'exploitation desdites infrastructures. Les modalités d'exploitation et des tarifications seront alors définies entre les Parties (Etat et Investisseur).

Article 14 : Transfert de Technologie

L'investisseur s'engage à créer toutes les conditions de formation professionnelle spécialisée en développant des programmes pour préparer les cadres locaux intéressés à travailler dans toutes les opérations de transport des minerais, ainsi que dans la mise en œuvre des infrastructures.

Article 15 : Protection de l'Environnement et du Patrimoine Culturel

15.1. L'Investisseur s'engage à mener ses différentes activités dans le respect de l'environnement, de la santé, de la sécurité et du bien-être de ses employés et des populations. A cet effet, il respectera la législation guinéenne en matière d'environnement et se conformera aux normes nationales et/ou pratiques internationales en ce qui concerne la limitation des impacts négatifs.

15.2. En cas de découverte d'un site archéologique, en accord avec l'Etat, des études appropriées devront être menées par les services compétents à l'intérieur du Périmètre du Projet. Ainsi, s'il venait à être mis à jour des éléments du patrimoine culturel, meubles ou immeubles, l'Investisseur s'engage non seulement à ne pas déplacer ces objets et à informer sans délai les Autorités administratives, mais aussi il s'engage à contribuer aux frais de leur sauvegarde raisonnable.

B- ENGAGEMENTS ET GARANTIES ACCORDÉS PAR L'ETAT

Article 16 : Engagements de l'Etat.

Sous réserve du respect de ses engagements par l'Investisseur et aux fins d'une bonne réalisation du Projet, l'Etat s'engage de son côté à :

- 16.1. Accorder à l'Investisseur un droit d'exclusivité sur le Périmètre du Projet et le périmètre de la Concession d'Infrastructure tel qu'il figure en Annexe 1 du présent Accord pour toute la période de validité du présent protocole et pendant toute la durée de la négociation du projet de Convention à présenter à la fin des études de faisabilité technique et économique.
- 16.2. Délivrer à l'Investisseur le Certificat du Concessionnaire Exclusif de B.O.T. du Projet, datée du jour de la signature de la Convention.
- 16.3. Approuver dans un délai de 1 (un) mois au plus tard les résultats des études de faisabilité technique et économique, y compris les délais liés à la fourniture par l'Investisseur des informations complémentaires qui seraient requises pour la meilleure appréciation de son dossier.
- 16.4. Assurer l'obtention de toutes les autorisations et permis concernant la réalisation physique et le développement du projet.
- 16.5. Accorder aux employés de l'Investisseur et à ses sous-traitants directs l'assistance nécessaire en matière de visas et, le cas échéant, les permis de travail concernant la réalisation du Projet.
- 16.6. Appliquer au Projet toutes les dispositions du Code des Investissements visant à faciliter le développement des activités en République de Guinée et, à la demande de l'Investisseur, examiner tout autre aménagement fiscal et/ou douanier favorisant des meilleures conditions de réalisation du Projet.
- 16.7. Faciliter toutes démarches et procédures susceptibles de concourir au respect des dispositions du présent Protocole.
- 16.8. Mettre à la disposition de l'Investisseur toutes les informations disponibles susceptibles de contribuer à la parfaite réalisation du Projet.

Article 17 : Accès au Périmètre des Infrastructures,

- 17.1. Accorder à l'Investisseur pour la Période concessionnelle pour les Infrastructures, le droit et le permis d'accès à toute construction sise sur le Périmètre des Infrastructures.
- 17.2. Accorder à l'Investisseur le droit de procéder sur et à l'extérieur du Périmètre des Infrastructures, aux travaux de reconnaissance et d'ingénierie nécessaires pour réaliser les Infrastructures;

(Handwritten signatures and initials)

Article 18 : Garanties Administratives, Fiscales et Douanières.

Dans le cadre de leurs activités liées à l'étude de faisabilité des infrastructures d'évacuation (chemin de fer et port) et conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, l'Investisseur et ses sous-traitants directs bénéficieront des garanties suivantes :

- 18.1 Conformément aux dispositions du Code Minier et du Code des Investissements relatives au Régime Fiscal et Douanier, l'Etat accorde à l'Investisseur et à ses sous-traitants directs le droit d'importer sur le territoire de la République de Guinée et de réexporter les équipements, matériels, engins, appareils, véhicules utilitaires, machines, outils et groupes électrogènes, matériels flottants, ainsi que les mobiliers, les pièces de rechanges et les consommables destinés à être utilisés exclusivement dans le cadre du Projet.

Articles 19 : Garantie de non Expropriation.

- 19.1. Sous réserve que l'Investisseur respecte ses engagements, ce, tels qu'ils seront fixés dans les documents officiels du Projet à réaliser en B.O.T, l'Etat s'engage à ne mettre en œuvre aucune mesure pouvant impliquer l'expropriation des biens ou des actifs de l'Investisseur ou toutes autres mesures directes ou indirectes qui entraîneraient la nationalisation ou la dépossession.
- 19.2. Au cas où, nonobstant les stipulations de l'aliéna précédent, l'Etat aurait recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique, de telles mesures ne revêtiront en aucun cas un caractère discriminatoire et devront être entreprises dans le respect de la procédure légale dont l'aboutissement est le paiement préalable à l'Investisseur d'une indemnité juste et équitable.

TITRE IV ~ DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 20 : Modalités d'Utilisation par des Tiers

- 20 1 Les infrastructures d'évacuation pourront être utilisées par des tiers selon les modalités qui seront définies par l'Etat et l'investisseur. Une telle utilisation ne devra toutefois pas perturber l'exploitation du minerai de fer de Kalia par l'Investisseur.
20. 2 Au cas où des améliorations sont nécessaires pour l'utilisation par des tiers avant la fin du remboursement des investissements, les tiers utilisateurs financeront ces améliorations.

Article 21 : Des Différends

- 21.1. Tous différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution des présentes seront réglés par les parties, à l'amiable.
- 21.2. En cas d'échec des tentatives de règlement à l'amiable dans un délai de trois (3) mois, les différends seront réglés par la voie de l'arbitrale par la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage d'ABIDJAN (« CCJA »).
- 21.3. L'arbitrage sera mené par trois arbitres en la langue à utiliser sera la langue française.
- 21.4. Les Parties s'engagent à exécuter la sentence des arbitres volontairement, et pour ce faire, elles renoncent à tout recours contre ladite sentence.

Article 22 : Droit applicable

Le droit applicable au présent Protocole est le droit de la République de Guinée et, pour autant qu'ils ne soient pas contraires à l'ordre public Guinéen, les principes du Droit International applicables en la matière.

Article 23 : Validité du Protocole d'Accord et Planning d'exécution de la totalité du Projet

- 23.1. Le présent Protocole d'Accord prend effet à la date de sa signature par les Parties.
- 23.2. Le planning d'exécution de la totalité du Projet sera déterminé en fonction des résultats des études de faisabilité technique et économique.

Article 24 : Force Majeure

- 24.1. On entend par cas de force majeure, dans le cadre de l'exécution de cet Accord, tout acte ou événement imprévisible, irrésistible, hors du contrôle de la Partie qui l'invoque, notamment les catastrophes naturelles, incendies, explosions, guerre, insurrection, émeutes, révolutions, pillages, grèves, tremblements de terre, fait du prince, acte d'une autorité, acte de gouvernement (autre que l'Etat), mobilisation militaire.
- En conséquence, ne constitue pas un cas de force majeure au sens de cet Accord, tout acte ou événement dont il aurait été possible de prévoir la réalisation et de se prémunir contre ses conséquences en faisant preuve d'une diligence raisonnable.

De même, ne constitue pas un cas de force majeure, tout acte ou événement qui rendrait seulement l'exécution d'une obligation plus difficile ou plus onéreuse pour son débiteur.

24.2.. La Partie qui invoque le cas de force majeure devra, aussitôt après la survenance ou la révélation d'un cas de force majeure dans un délai maximum de sept (7) jours, adresser à l'autre Partie une notification par lettre recommandée avec accusé de réception, établissant les éléments constitutifs de la force majeure et ses conséquences probables sur l'application de cet Accord.
Dans tous les cas, la Partie concernée devra prendre toutes dispositions utiles pour minimiser l'impact de la force majeure sur l'exécution de ses obligations et assurer, dans les plus brefs délais, la reprise normale de l'exécution des obligations affectées par le cas de force majeure.

Article 25 : Modification

Toute modification du présent Protocole ne sera valable que si elle a fait l'objet d'un Avenant dûment signé par les Parties.

Article 26 : Langue de travail

26.1. Le présent protocole est rédigé en Dix (10) exemplaires originaux, en langue française. Tous les rapports ou autres documents établis ou à établir en application du présent Protocole doivent être rédigés en langue française.

26.2. La traduction du présent accord dans d'autres langues n'est faite que pour en faciliter l'interprétation correcte. En cas de contradiction entre la traduction dans une autre langue et la version française, c'est cette dernière qui servira de référence.

Article 27 : Confidentialité

Le présent Protocole, ainsi que tout autre document concernant le projet sont strictement confidentiels. Ainsi, tant pendant la durée du projet qu'après son expiration, l'Investisseur s'interdit formellement de divulguer les renseignements techniques et commerciaux en sa possession. Cette confidentialité sera obtenue de tous les collaborateurs permanents, temporaires ou occasionnels de l'Investisseur.

Article 28 : Notification

28.1. Toutes les communications ou notifications prévues dans le présent Protocole doivent être faites par lettres recommandées ou par télécopie, confirmées par lettre recommandée avec accusé de réception.

28.2. Toutes les notifications à l'Etat doivent être faites à l'adresse suivante :

Monsieur le Ministre des mines et de la Géologie
Conakry, République de Guinée
Tél : (224) 30 45 45 26
Fax : (224)
E-mail :@.....

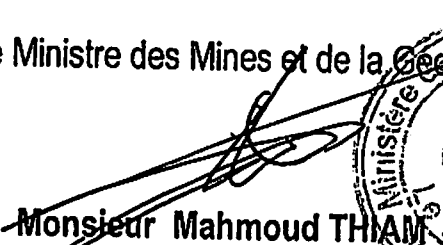

28.3. Toutes les notifications à l'Investisseur doivent être faites à l'adresse suivante :

Monsieur le Directeur Général de la Société
Conakry, République de Guinée
BP
Tél. : (224)
E-mail :@.....l.com

28.4. Tout changement d'adresse doit être notifié par écrit, dans les meilleurs délais à l'autre partie.

Fait à Conakry, en quatre (4) originaux, leJuin 2010

Pour la République de Guinée


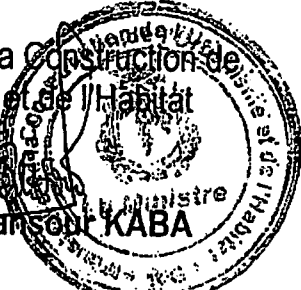
Le Ministre des Mines et de la Géologie

Monsieur Mahmoud THIAM


Le Ministre de l'Economie et des Finances


Monsieur Kerfaia YANSANE

Pour l'Investisseur les Sociétés
BELLZONE MINNING PLc, et
BELLZONE Holdings Pty Ltd


Le Ministre des Transports
Colonel Mathurin BANGOURA


Le Ministre de la Construction de
L'Urbanisme et de l'Habitat

Monsieur Mansour KABA


Le Président Directeur Général
Monsieur NIKOLAJS ZUKS

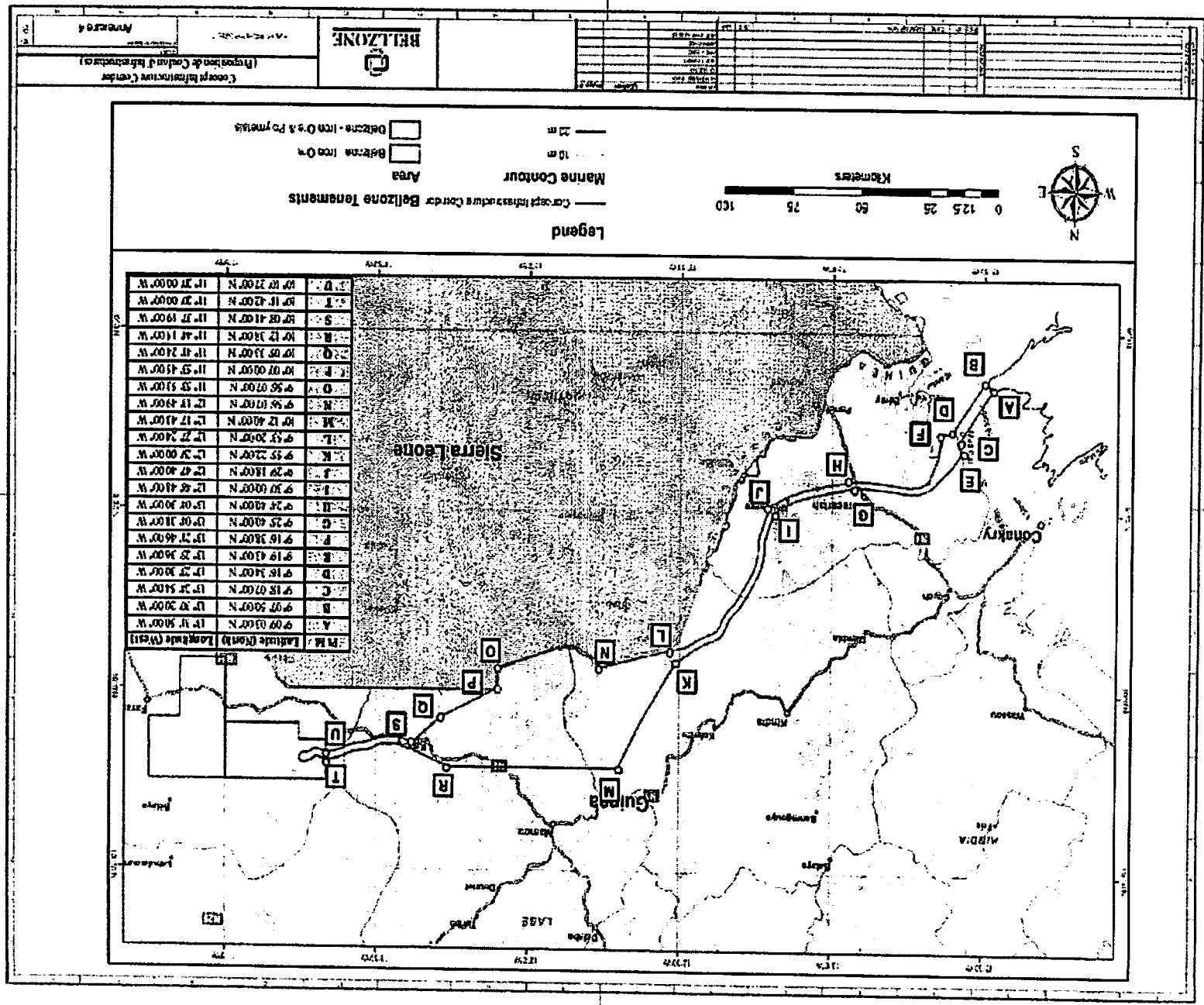


"BELLZONE
HOLDINGS
P7V LTD"
B.P. 4530

Protocole d'accord pour la réalisation des Etudes de faisabilité du Projet de réalisation d'Infrastructures
ferroviaires, routières et portuaires / KALIA

Protocole d'accord pour la réalisation des Etudes de faisabilité du Projet de réalisation
d'infrastructures ferroviaires, routières et portuaires / KALIA

ANNEXE 1
Périmètre des Infrastructures



Handwritten mark