

Conakry, le 20 Avril 2011

A

Monsieur le Président de la République

Conakry

MEMORANDUM SUR LE JOINT-VENTURE OU COENTREPRISE VALE/ BSGR

Par accord en date du 30 Avril 2010, la Société BSGR et VALE SA ont conclu un contrat de coentreprise avec l'approbation préalable du Gouvernement Guinéen, pour la mise en œuvre des engagements souscrits par BSGR dans le cadre de la Convention de base conclue avec ce Gouvernement, les 16 et 21 Décembre 2009.

Autrement dit, cette Convention de base est juridiquement l'objet pour lequel les deux sociétés ont conclu cet accord.

Cette convention est la conséquence du droit pour la société BSGR qui a exécuté toutes les obligations liées au permis de recherche n°A/2006/706/MMG/SGG en date du 06 Février 2006, d'obtenir de l'Etat Guinéen un titre d'exploitation minière lorsqu'elle en fait régulièrement la demande. La convention vient ainsi définir les conditions de l'exploitation qui est autorisée par la concession minière.

Dans cette convention, la Société BSGR et le Gouvernement Guinéen s'étaient mis d'accord pour que la Société entreprenne la réalisation du projet d'exploitation des gisements de fer de Zogota dans la Préfecture de Nzérékoré selon les termes de la convention et que ladite société reconstruise à ses frais le chemin de fer Conakry-Kankan avec prolongement à Kérouané, en compensation du droit de transit de l'exploitation par le Liberia.

Les termes de la convention montrent aux articles 10.1 et 10.2 les deux phases d'évolution du projet dont la première nécessite un financement de 2.542.000.000 USD et la seconde, un montant à déterminer dans la prochaine Convention de base qui sera conclue pour l'exploitation des gisements du Simandou dont les travaux de prospection se poursuivent encore.

Pour obtenir le résultat financier nécessaire à la réalisation de cette première phase, la société BSGR s'est adressée à plusieurs sociétés dans le monde dont, la Libyan Investment Authority, CHINALCO, BAOSTEEL et enfin VALE SA avec qui elle a pu s'entendre pour un accord de cession partielle par participation à hauteur de 51% au capital de la Société de droit Guinéen, en tant que société d'opération devant mettre en œuvre dans notre pays, la Convention de base conclue avec le Gouvernement Guinéen.

Ces 51% de parts du capital social de BSGR-GUINEA SARL ont été cédés à VALE SA pour 2.500.000.000 USD, ce qui correspond exactement au montant nécessaire à la réalisation de l'investissement dans la première phase du projet ; cela se traduira concrètement sur le terrain par les diverses fournitures de matériels, équipements ou tous autres achats utiles que VALE SA apportera pour matérialiser le projet. Cette cession partielle de parts sociales a fait de la société de droit guinéen, une filiale commune aux deux sociétés, d'où sa nouvelle dénomination VALE/ BSGR GUINEA SARL (VBG SARL). Cette Société VBG SARL a son Conseil d'Administration propre comprenant les représentants de VALE SA et ceux de BSGR, lequel conseil est son seul représentant légal. Autrement dit VALE SA seul ne peut rien décider au sujet de ce projet dans ses volets Mine- Transport, sans les administrateurs de BSGR.

C'est dire qu'il n'y a pas ici une transaction spéculative permettant à BSGR de réaliser des bénéfices commerciaux, d'autant que le produit de la transaction est entièrement destiné à l'investissement afin que les engagements souscrits dans la convention de base du 16 Décembre 2009 soient effectivement réalisés dans notre pays.

Ayant eu ce joint-venture avec VALE SA, la société BSGR GUINEA qui est désormais VBG SARL et qui a l'obligation conventionnelle de reconstruire le Chemin de fer Conakry- Kankan avec prolongement à Kérouané, s'est adressée à cette société VALE SA pour exécuter cette tâche compte tenu de sa maîtrise d'ouvrage dans ce domaine. Et c'est cette Société VBG- SARL qui assure le paiement de VALE SA pour ses prestations de reconstruction de ce chemin de fer, ceci dans le cadre d'une convention règlementée pouvant être conclue entre une société et un de ses actionnaires, exactement comme il en existe à CBG, à la SAG et bien d'autres. En tant qu'entreprise générale VALE SA a le droit de sous traiter les composantes de cette tâche.

C'est le lieu de rappeler que l'engagement de reconstruction de ce chemin de fer, est la contrepartie du droit consenti à la société BSGR par l'Etat Guinéen d'évacuer par le Libéria les minerais du projet en ses deux phases, ceci en application des dispositions de l'Accord de Transit conclu le 14 Juillet 1973 entre la République de Guinée et la République du Libéria, et dont le Protocole d'Application fut signé le 22 Janvier 1983 entre les deux Etats.

Ces instruments de coopération économique entre les deux Etats furent réactualisés le 26 Octobre 1989 lors d'une réunion du comité interministériel Guinée- Libéria tenu à Monrovia et lors des réunions des deux Gouvernements les 1^{er} et 5 Décembre 1989 à Paris et à

Washington. Aujourd'hui, ces instruments de coopération servent de modèles d'intégration sous régionale des Etats du Mano-Rivers et de la CEDEAO.

En consentant l'offre d'évacuation du minerai par le Libéria contre la reconstruction de ce chemin de fer, l'Etat Guinéen avait pour objectif de réaliser le Transguinéen utile que souhaitent tous les Guinéens afin de voir désenclaver le pays profond tout en y créant de grands centres économiques comme en haute Guinée à Kankan par la création d'un port sec dans cette ville pour dynamiser le transit malien en Guinée et par la remontée des produits de la Guinée Forestière vu, le prolongement de Kérouané ; ce qui fait de cette ville, un centre des rencontres.

Cette vision s'était imposée aux Autorités de l'époque parce qu'il avait été prouvé par référence au Trans-Fria et au train de la SBK, qu'un transguinéen minéralier traversant le territoire national de la zone forestière au bord de l'atlantique, ne recréait pas la vie des gares d'un chemin de fer passagers/ marchandises et, de surcroît ne permettait pas la création d'un port sec puisse que seule la République du Mali est le pays enclavé le plus proche de notre pays.

C'est pourquoi, s'il est vrai que les spécifications techniques de ce chemin de fer doivent être corrigées par accords particuliers, il est inopportun d'initier une procédure d'appel d'offre d'autant que l'Etat a la possibilité de réajuster les coûts et les techniques d'exécution. Il faut bien gagner du temps en évitant les équivoques autours des grands projets pour rassurer les investisseurs et favoriser les projets créateurs d'emplois qui, à terme, augmentent les ressources de l'Etat.

Nous espérons tout simplement Monsieur le Président de la République, que vous comprendrez l'intérêt politique qu'il y a pour vous personnellement et pour la République de saisir les opportunités d'investissement dans notre pays afin de donner dans les meilleurs délais des résultats concrets de progrès et surtout, de création d'emploi pour la jeunesse dans tout le pays ; ce qui est un gage de brillante réélection dans les années à venir.

Maître Momo SAKHO

Conakry, 20 April 2011

FAO

The President of the Republic

Conakry

MEMORANDUM ON THE JOINT-VENTURE OF JOINT-ENTERPRISE BETWEEN VALE AND BSGR

By way of an Agreement of 30 April 2010, BSGR and VALE SA entered into a joint venture agreement with the prior consent of the Guinean Government, for implementation of the commitments undertaken by BSGR in the framework of the Convention concluded with same Government on 16 and 21 December 2009.

In other words, this Convention is the legal foundation on which both of the aforementioned companies entered into the Agreement.

This Convention is the direct consequence of the entitlement of BSGR, which performed and respected all obligations set forth under search permit no. A/2006/706/MMG/SGG of 6 February 2006, to be issued by the Guinean State with a mining permit at such time as it makes a valid application. The Convention also sets forth the terms and conditions for exploitation which are authorised by the mining concession.

Under this Convention, BSGR and the Guinean Government reached agreement so as the Company perform the Iron Ore mining operations in Zogota in the Prefecture of Nzérékoré pursuant to the terms and conditions of the Convention and that said Company also reconstruct, at its own cost, the Conakry-Kankan railway line with an extension as far as Kérouané, in compensation for the right to transit and operation through Liberia.

The terms and conditions set forth under articles 10.1 and 10.2 of the Convention outline that the first of the two phases of the project require funding of 2,542,000,000 USD, and the second requires an amount to be determined in the next framework Convention which will be concluded for mining in Simandou, for which the prospection work is still continuing.

So as to achieve the financial result expected for performance of this first phase, BSGR has contacted several companies throughout the world, including the Libyan Investment Authority, CHINALCO, BAOSTEEL and finally VALE SA with which it was able to reach an agreement for partial transfer of holdings up to 51% in the capital of the Guinean company, as an operating company which should perform, in Guinea, the framework Convention concluded with the Guinean Government.

These 51% of holdings in the capital of BAGR-GUINEA SARL were transferred to VALE SA for a total of 2,500,000,000 USD, which corresponds exactly to the total amount of funding required for performance of the first phase of the project; in practice, this leads to the supply of materials, equipment and all other acquisitions necessary which VALE SA shall provide for effective performance of the project. This partial transfer of shares led the Guinean company to becoming a joint subsidiary of both companies, hence its new name VALE/ BSGR GUINEA SARL (VBG SARL). VBG SARL has its own Board of Directors including representatives from VALE SA and from BSGR, whose Board is its only legal representative. In other words, VALE SA alone cannot make decisions on this project in terms of Mining and Transportation, without the Directors of BSGR.

It should be noted that this is not a speculative transaction allowing BSGR to make commercial profits, all the more so since the income generated by the transaction is fully destined for investments so as the commitments taken under the framework convention of 16 December 2009 can effectively be performed in our country.

Having entered into this joint venture with VALE SA, BSGR GUINEA, which is now VBG SARL and which has the obligation of reconstructing the Conakry-Kankan railway link with an extension as far as Kérouané, contacted VALE SA so as to perform this task in light of its project management skills in this sector. And it is indeed VBG SARL which will make payment to VALE SA for its services in the reconstruction of the railway link, in the framework of a regulated convention which may be concluded between a company and its shareholders, exactly as there is at CBG, SAG and many others. As a general service company, VALE SA is entitled to sub-contract parts of this task.

It should be reiterated that the commitment to reconstruct this railway link is the counterparty of the right conferred to BSGR by the Guinean State in exporting minerals through Liberia during the two phases of the project, pursuant to the provisions of the Transit Agreement concluded on 14 July 1973 between the Republic of Guinea and the Republic of Liberia, and of which the Implementing Protocol was signed on 22 January 1983 between both of these States.

These economic cooperation instruments between the two States were updated on 26 October 1989 at the time of an interministerial committee meeting between Guinea and Liberia and held in Monrovia and during meetings between the two Governments on 1 and 5

December 1989 in Paris and Washington. Today, these cooperation instruments are used as models for sub-regional integration of the Mano-River Countries and the ECOWAS.

By conferring the offer for transiting mineral through Liberia in return for reconstruction of this railway, the Guinean State had the objective of constructing the all-useful Transguinean railway line which all Guineans wanted so as to open up the rural areas of the country by creating large economic hubs such as in Haute Guinée in Kankan with the creation of an inland port in this city so as to bolster and give momentum to Malian transport through Guinea and transport of products from the Forests in Guinea thanks to extension of the line from Kérouané, which will make this one of the most important areas for exchange.

This vision was imposed upon the Authorities at the time because it had been proven, in reference to the Trans-Fria and the SBK train, that a Transguinean mineral transportation route crossing through the country from the Forest area on the Atlantic coast, failed to recreate the lifestyle of passenger/freight railway stations, and moreover, did not allow for the creation of an inland port since the Republic of Mali is the most enclaved neighbouring country.

It is for this reason that whilst it is true that the technical specifications of this railway link should be adjusted by way of special agreements, it is untimely to initiate a call for tenders procedure insofar as the State has the option of readjusting the costs and techniques for performance. It is necessary to save some time by avoiding the ambiguities surrounding major projects so as to reassure investors and encourage projects which create employment which, eventually, increase the State resources.

We simply hope that you will understand the political interest that there is for you personally, Mr President, and also for the Republic, in seizing investment opportunities in our country so as to achieve concrete results and progress as soon as possible, and more importantly create jobs for young people throughout the country, which is a marker for certain re-election in future years.

Maître Momo SAKHO