



PROJETS
INTÉGRATEURS
CEMAC

16 & 17 NOVEMBRE 2020 - PARIS



AXE N°1
**FACILITATION
DU TRANSPORT
ET DES ÉCHANGES**

CONSTRUCTION DU PONT SUR LE FLEUVE NTEM

CONTEXTE

L'absence d'un ouvrage de franchissement permanent entre les deux rives du fleuve Ntem entre le Cameroun et la Guinée Équatoriale constitue un handicap majeur à la mise en œuvre des politiques de développement économique et d'intégration de la CEMAC et du continent. La construction de ce pont permettra d'assurer, de façon permanente, le franchissement du fleuve Ntem et de jouer un rôle décisif dans le développement de l'interconnexion des réseaux routiers régionaux. Le pont constituera un maillon important de l'infrastructure d'intégration et de développement des échanges entre les pays de la CEEAC et probablement au-delà.

ÉTAT DES LIEUX

Le projet consiste principalement en la construction d'un pont sur le fleuve Ntem entre Campo (Cameroun) et Rio Campo (Guinée Équatoriale), maillon manquant sur le corridor Yaoundé-Bata-Libreville et la mise en œuvre de mesures de facilitation du transport et du transit routier sur cet axe. L'emplacement du pont à construire est situé à 920 m environ en amont de l'embouchure.

Le projet comprend construction d'un pont caisson en béton précontraint construit par encorbellements successifs d'une longueur totale de 972 m (6 travées intermédiaires de 135 m et 2 travées de rives de 81 m) avec une chaussée bidirectionnelle de 7 m de largeur et deux pistes cyclables de 1,5 m chacune et de deux trottoirs de 1,5 m chacun, y compris les mesures environnementales ; (ii) aménagement de 933 m de voie de raccordement à la localité de Campo au Cameroun ; (ii) aménagement de 600 m de voie de raccordement à la localités de Rio Campo en Guinée Équatoriale.

DESCRIPTION DU PROJET

Dans la situation actuelle, le trafic des marchandises usagers est obligé d'emprunter des itinéraires alternatifs, avec de grandes distances de parcours (la route Kribi – Ebolowa – Kyi Ossi – Bata de 515 km, non aménagée par endroits et en très mauvais état par ailleurs), ce qui engendre des temps de voyages encore plus longs et des dépenses additionnelles liées aux coûts d'exploitation des véhicules. En ce qui concerne les passagers, la traversée se fait actuellement dans des pirogues artisanales payantes, avec des mesures de sécurité très limitées voire précaires.

OBJECTIFS

L'objectif général du projet est d'assurer l'aménagement du territoire et l'amélioration du système de transport de la région et contribuer ainsi au développement et à la compétitivité économique de la zone transfrontalière des deux pays.

L'objectif sectoriel du projet est l'amélioration du niveau de service sur le Corridor Yaoundé-Bata-Libreville en vue d'accroître les échanges commerciaux transafricains. Spécifiquement, le projet vise : (i) la promotion des échanges commerciaux Inter États, en particulier, entre la Guinée Équatoriale et le Cameroun ; (ii) l'amélioration de la fluidité du trafic sur le corridor Yaoundé-Bata-Libreville et ses ramifications routières ; (iii) la réduction du temps de parcours et les coûts de transport ; et (iv) l'amélioration de l'accessibilité des populations de la zone d'influence du projet aux services de base.

Les Études technique, économique, sociale et environnementales détaillées avec élaboration des dossiers d'appels d'offres sont en voie d'achèvement.

RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus du projet sont :

- la construction du pont et de ses raccordements routiers,
- la réduction des coûts généralisés de transport,
- la fluidité de circulation des personnes et des biens,
- l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence,
- l'accroissement et le renforcement des échanges économiques Inter - États à travers une amélioration quantitative et qualitative des infrastructures de transport, pour répondre aux besoins du développement durable et de l'intégration régionale.

ELIGIBILITE AU NEPAD

Le projet de construction du pont sur le fleuve Ntem s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD. Il fait partie intégrante du Premier Programme Prioritaire du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PPP/PDCT-AC).

Il est, par ailleurs, inscrit dans le Plan d'Actions Prioritaires du PIDA (PAP-PIDA), à travers le Projet TR21 portant sur l'interconnexion des Capitales des pays membres de la CEMAC.

COÛT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé à 111,94 millions d'euros environ. La Banque Africaine de Développement a alloué un montant de 78,35 millions d'euros soit 70% du coût total pour contribuer au financement du projet.

ÉTAT DES LIEUX

L'analyse économique a été conduite sur la base de l'analyse coûts-avantages, entre les situations « sans » et « avec » projet sur une période de 30 ans. Il est pris en compte un taux d'actualisation de 12% et une valeur résiduelle (Pont et accès) moyenne de 30%. Les données prises en considération sont les coûts d'investissements hors toutes taxes, liés aux travaux, au contrôle et au suivi de l'exécution des travaux, ainsi qu'aux imprévus physiques.

Les avantages économiques quantifiables, sont liés : (i) au trafic passager qui portent sur les bilans, d'une part, des temps passés par les usagers sur les itinéraires alternatifs à défaut de traversée par bac, et, d'autre part, des coûts de transport relatif à la traversée et aux coûts d'approche du pont et (ii) au transport des marchandises, qui sont également liés aux gains de temps et de coûts d'exploitation des véhicules.

L'analyse économique permet de dégager un Taux de Rentabilité Interne satisfaisant de 19,54%.



CONSTRUCTION DE LA ROUTE MULTINATIONALE KRIBI – CAMPO – BATA RELIANT LE CAMEROUN ET LA GUINÉE ÉQUATORIALE

CONTEXTE

La faiblesse des infrastructures de transport et le mauvais état de l'existant ne favorisent pas le développement des économies de la sous-région, ni la libre circulation des personnes et des biens.

La vision du Programme Économique Régional est de faire de la CEMAC, à l'horizon 2025, un espace intégré, émergent, où règnent la sécurité, la solidarité et la bonne gouvernance au service du développement humain.

La mise en œuvre des politiques sectorielles des programmes d'infrastructures vise à améliorer de façon très appréciable le profil économique compétitif de la sous-région. L'aménagement de la présente route entre dans le cadre de l'intégration économique du Cameroun et de la Guinée Équatoriale conformément au Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC), dont l'un des objectifs est de relier les capitales par une route bitumée en bon état.

La principale route Kribi – Campo – Bata est bitumée à l'exception du tronçon Lolabé – Campo long de 39 km en territoire camerounais.

La route multinationale Kribi – Campo – Bata permettra l'accessibilité et le développement du complexe industriel et portuaire de Kribi. Le diagnostic des conditions de circulation dans la zone du « Complexe industriel et portuaire de Kribi » a relevé un certain nombre de dysfonctionnements majeurs portant notamment aussi bien sur l'état physique des routes existantes que sur l'insuffisance des voies d'accès aménagées.

Ces dysfonctionnements entravent la fluidité de la circulation dans la zone du « Complexe

industriel et portuaire de Kribi » et rendent ainsi difficile son accès, ce qui impacte négativement sa compétitivité et donc de tous les corridors nationaux et transafricains associés, notamment, Kribi – Douala, Kribi – Yaoundé, Kribi – Bangui, Kribi – N'Djamena.

DESCRIPTION DU PROJET

La section Lolabé – Campo est actuellement une piste à l'état naturel avec de nombreuses zones de bourbiers quasiment sans accès possible pendant les saisons de pluies. Son mauvais état constitue un obstacle majeur aux échanges entre les deux pays et la sous-région.

L'aménagement progressif de la section Lolabé – Campo (39 km) par la construction d'une chaussée unidirectionnelle à 2 x 2 voies de largeur 3,50 mètres séparées par un terre-plein central de 1,50 m et deux accotements de 2,00 mètres chacun. Cet aménagement s'inscrit dans la continuité de la construction de la route Kribi – Lolabé – Campo dont la première section Kribi – Lolabé est déjà réalisée.

Le présent projet débute à la sortie du port en eau profonde de Kribi au village Lolabé. Il longe la côte atlantique sur la totalité de sa longueur jusqu'à Campo.

Les Études d'Avant - Projet Sommaire sont disponibles.

OBJECTIFS

L'objectif global du projet est de contribuer à l'efficacité du sous-secteur des transports routiers pour soutenir le développement économique et social ainsi que l'intégration régionale. Il participe ainsi à la mise en œuvre

du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) dont l'une des priorités est d'assurer, à brève échéance, des liaisons fiables et pérennes entre les capitales des différents États de la Région.

L'objectif spécifique du projet vise à : (i) créer des liaisons routières permanente reliant les pays de l'Afrique Centrale, (ii) améliorer la compétitivité de leurs économies (iii) réduire les coûts généralisés de transport, (ii) améliorer les conditions de vie des populations de la zone d'influence du projet, en vue de contribuer à la réduction de la pauvreté.

RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus du projet sont :

- la construction et le bitumage d'environ 39 km de route,
- l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence,
- l'accroissement et le renforcement des échanges économiques Inter - États à travers une amélioration quantitative et qualitative des infrastructures de transport, pour répondre aux besoins du développement durable et de l'intégration régionale,
- la mise en valeur des ressources naturelles et des richesses minières de la région

ELIGIBILITE AU NEPAD

Le projet de construction et de mise à niveau de la route Kribi - Campo - Bata s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD.

COÛT DU PROJET

Le coût de la première phase de l'aménagement progressif de la route Lolabé - Campo est de 62,20 millions d'euros.

Le financement de la Banque Africaine de Développement de 53 millions d'euros couvre 85% des besoins. Le gap de financement recherché est de 9,4 millions d'euros soit 15% du coût du projet.

VIABILITE DU PROJET

L'évaluation économique a été effectuée par le modèle HDM IV sur la base de l'analyse coûts/avantages entre les situations sans et avec projet, sur une période de 20 ans et un taux d'actualisation de 12%. La valeur résiduelle de l'investissement au terme de la période précitée est de 20%.

Les coûts pris en considération sont : (i) les coûts d'investissements (liés aux travaux et à leur contrôle, et aux imprévus physiques) et (ii) les coûts d'entretien des routes et les coûts d'exploitation des véhicules. Les avantages sont liés à la réduction des coûts généralisés de transport (gains de temps et d'exploitation des véhicules) et les gains en coûts d'entretien de la route.

L'évaluation du coût des investissements et des gains économiques permet d'obtenir des Taux de Rentabilité Interne (TRI) de 17% et une Valeur Actuelle Nette Économique (VANE) de 111 millions d'euros.



AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NDENDÉ – DOUSSALA - DOLISIE

CONTEXTE

Le manque d'infrastructures de transport et le mauvais état de l'existant ne favorisent pas le développement des économies de la sous-région, ni la libre circulation des personnes et des biens.

La vision du Programme Économique Régional est de faire de la CEMAC, à l'horizon 2025, un espace intégré, émergent, où règnent la sécurité, la solidarité et la bonne gouvernance au service du développement humain.

La mise en œuvre du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC), dont l'un des objectifs est de relier les capitales par une route bitumée en bon état, justifie pleinement la construction de la route.

Le présent projet s'inscrit dans le cadre de l'exécution du PDCT-AT et doit permettre de relier Libreville à Pointe-Noire et Brazzaville. Le Gabon et le Congo partagent plus de 1.900 km de frontière sans être pour autant reliés par une liaison routière pérenne, praticable en toutes saisons.

La transformation du corridor Libreville-Pointe Noire-Brazzaville en une route commerciale viable a nécessité une approche intégrée prenant en compte toutes les constructions ou améliorations des infrastructures physiques, y compris les équipements d'infrastructures de transit, ainsi que les changements politiques et opérationnels de facilitation du commerce et du transport. Le développement du Corridor a été programmé en deux phases, compte tenu de l'ampleur du programme nécessitant la mobilisation d'importantes ressources financières.

ÉTAT DES LIEUX

La principale route qui relie Libreville à Brazzaville (1.098 km). Le mauvais état des routes constitue un obstacle majeur aux échanges entre les deux pays. Les tronçons

Ndende - Doussala (49 km) au Gabon et Ngongo -Kibangou (130 km) au Congo sont les derniers tronçons non aménagés sur le corridor routier Libreville – Mouila – Ndendé – Doussala – Dolisie – Brazzaville, qui relie les capitales du Gabon et de la République du Congo.

La situation actuelle du projet de la route Ndendé - Dolisie d'une longueur de 402 km est la suivante :

- **Au Gabon**, la Banque a approuvé, en Novembre 2019, un prêt BAD de 92,778 millions EUR et un prêt AGTF de 44,839 millions EUR pour financer la première phase du Projet d'Appui au Secteur des Infrastructures au Gabon (PASIG) consistant, entre autres, à la construction du tronçon routier Ndendé - Doussala (49 km) et du pont frontalier sur la rivière Ngongo,
- **Au Congo**, le projet routier d'une longueur de 353 km est conçu en deux (2) phases :
 - Phase 1 (en cours d'exécution) et consistant, essentiellement, en la réhabilitation de la section en terre Ngongo - Kibangou (130 km) et le bitumage de la section Kibangou - Dolisie (93 km),
 - Phase 2 est relative à la construction et bitumage des 130 km restant entre Ngongo et Kibangou.

DESCRIPTION DU PROJET

Conformément aux normes en vigueur, les caractéristiques géométriques du tracé en plan et du profil en long sont basées sur une vitesse de référence de 80 km/h (catégorie T80). Le profil en travers retenu est constitué, en rase campagne, une chaussée bidirectionnelle de 7 m de largeur et un accotement de part et d'autre de 1,5 m de largeur ainsi que les réservations pour le passage de la fibre optique. La structure de la chaussée est composée d'une couche de revêtement en béton bitumineux de 5 cm d'épaisseur, d'une couche de base en grave bitume de 9 cm d'épaisseur, d'une couche de fondation en grave concassée de 15 cm

d'épaisseur et d'une couche de forme en matériaux d'emprunt de 20 cm d'épaisseur.

OBJECTIFS

L'objectif général du projet est de contribuer au développement des infrastructures physiques en soutien à la compétitivité économique de la région.

L'objectif sectoriel vise à : (i) contribuer à la dynamisation de l'économie des deux pays à travers l'augmentation des échanges commerciaux entre eux, ainsi qu'avec les autres pays de la sous-région, (ii) améliorer les conditions de vie des populations riveraines et leur accès aux services sociaux de base (eau potable, écoles, centres de santé) et (iii) relier Dolisie (Congo) à Mouila (Gabon) sur le linéaire de Brazzaville – Libreville.

De façon spécifique, le projet vise à : (i) améliorer l'efficacité de la chaîne logistique de transport et réduire les coûts d'acheminement des produits transportés afin d'accroître leur degré de compétitivité sur le marché local, voire international et (ii) contribuer à l'amélioration des conditions de vie et à la réduction de la pauvreté dans les villes et localités situées le long de la route étudiée.

Les Études technique, économique, sociale et environnementales détaillées avec élaboration des dossiers d'appels d'offres ont été réalisées.

RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus du projet sont :

- la construction et le bitumage de 179 km de route,
- l'amélioration du niveau de service sur le corridor et l'accroissement du trafic et des échanges commerciaux en Afrique Centrale,
- la réduction des coûts du transport et logistiques,
- l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines et de leur accès aux services sociaux de base (eau potable, écoles, etc.).

ELIGIBILITE AU NEPAD

Le projet de construction et de mise à niveau de la route Ndendé - Dolisie s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD.

COÛT DU PROJET

Le coût total est estimé à 221,98 millions d'euros réparti comme suit : (i) 60,80 millions d'euros pour la construction et le bitume de la route Ndendé – Douassala et du pont frontalier sur la rivière Ngongo. Ces travaux sont entièrement financés par un prêt BAD et un prêt AGTF (Africa Growing Together Fund) et (ii) 161,18 millions d'euros pour la construction et le bitume de la route Ngongo - Kibangou. Le financement de ces travaux est recherché.

VIABILITE DU PROJET

L'évaluation économique a été effectuée par le modèle HDM IV sur la base de l'analyse coûts/avantages entre les situations « sans » et « avec projet », sur une période de 20 ans et un taux d'actualisation de 12%. La valeur résiduelle de l'investissement au terme de la période précitée est estimée à 30% du coût des travaux. Les coûts pris en compte sont les coûts économiques d'investissement et d'entretiens courant et périodique. Pour les besoins de l'analyse économique, les avantages quantifiables ont été déterminés sur la base des scénarii «sans projet» et «avec projet». Les avantages économiques du projet sont : (i) les économies sur les coûts d'entretien de la route, (ii) les économies sur les coûts d'exploitation des véhicules constituées par les gains nets dégagés par le trafic normal, induit et dévié grâce à l'amélioration des conditions de circulation sur la route, (iii) les gains sur le temps de parcours des usagers calés sur le trafic motorisé et (iv) les avantages exogènes constitués par le surplus de la production agricole.

L'évaluation économique du projet permet d'obtenir un Taux de Rentabilité Interne (TRI) de 18,25% et une Valeur Actuelle Nette (VAN) positive de 29,5 millions d'euros. Dans le cas de variation des coûts ou/et des avantages de $\pm 10\%$, les TRI restent dans une fourchette comprise entre 15,53% et 16,92% avec des VAN positive. Le TRI est toujours supérieur au coût d'opportunité du capital estimé à 12%. Le projet est donc économiquement rentable pour la collectivité.

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE KOGO – AKURENAM

CONTEXTE

La faiblesse des infrastructures de transport et le mauvais état de l'existant ne favorisent pas le développement des économies de la sous-région, ni la libre circulation des personnes et des biens.

Au Gabon et en Guinée Équatoriale, l'intégration physique n'est plus une option mais une exigence de survie des économies.

L'une des préoccupations majeures du Gabon et de la Guinée Équatoriale est la mise en place rapide des conditions propices à une croissance économique durable et en conséquence, à la réduction de la pauvreté.

La vision du Programme Économique Régional est de faire de la CEMAC, à l'horizon 2025, un espace intégré, émergent, où règnent la sécurité, la solidarité et la bonne gouvernance au service du développement humain.

La mise en œuvre du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC), dont l'un des objectifs est de relier les capitales par une route bitumée en bon état, justifie pleinement la construction de la route.

ÉTAT DES LIEUX

Le Tronçon de route concerné n'est actuellement pas bitumé et dispose de peu d'ouvrages de drainage des eaux pluvieuses.

Elle traverse :

- (i) des vallées marécageuses marquées par la présence de nombreux bourbiers en saisons de pluie et de zones inondables génératrices d'inondations et
- (ii) des plateaux, avec parfois endroits des fortes pentes ; ce qui la soumet à de fortes érosions pluviales.

DESCRIPTION DU PROJET

Comme c'est le cas pour les projets d'infrastructures de transport en général, et des projets routiers en particulier, le choix du niveau de service de l'aménagement repose sur un compromis entre les considérations techniques, économiques et socio-environnementales.

La problématique du projet est de mettre en place une infrastructure adaptée aux conditions du tracé et répondant aux objectifs de confort et de sécurité optimales. Ce projet inclut également des aménagements connexes répondant à certains besoins des populations vivant dans la zone d'influence, tout en assurant une rentabilité économique acceptable.

OBJECTIFS

L'objectif général du projet est de contribuer au développement des infrastructures physiques en soutien à la compétitivité économique de la sous-région.

Sur le plan sectoriel, le projet devrait permettre de faciliter les échanges commerciaux entre les deux pays et avec l'extérieur.

Au niveau spécifique, le projet, vise à :
(i) créer une nouvelle liaison routière permanente entre le Gabon et la Guinée Équatoriale, praticable en toute saison, en vue de désenclaver les régions traversées et de réduire le temps et les coûts généralisés de transport, (ii) améliorer les conditions de vie des populations de la zone d'influence du projet, en vue de contribuer à la réduction de la pauvreté et (iii) renforcer les capacités techniques et opérationnelles des services de transport et des services frontaliers.

Les Études technique, économique, sociale et environnementale ainsi que les dossiers d'appels d'offres sont disponibles.

RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus du projet sont :

- la construction et le bitumage de la route,
- l'amélioration du niveau de service sur le corridor et l'accroissement du trafic et des échanges commerciaux en Afrique Centrale,
- la réduction des coûts du transport et logistiques,
- l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines et de leur accès aux services sociaux de base (eau potable, écoles, etc.).

ELIGIBILITE AU NEPAD

La construction de la route reliant le Gabon et la Guinée Équatoriale réalise un des objectifs du Document de stratégie d'intégration régionale de l'Afrique centrale pour la période 2019-2025 (DSIR) qui vise à relever des défis spécifiques, notamment le déficit infrastructurel dans le domaine de l'énergie et des transports. Le projet de construction de cette route s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD.

COÛT DU PROJET

Le coût total est estimé à 397 millions d'euros.



VIABILITE DU PROJET

Les avantages économiques attendus de la réalisation du projet sont liés aux effets du désenclavement, de l'accroissement de la mobilité et de la production agricole et le développement des activités de commerce dans la zone d'influence.

Les coûts et avantages exogènes ont été pris en considération, notamment la réduction du temps de transport et de transit du fait de la facilitation au niveau frontalier, la suppression des interruptions de trafic (du fait de la coupure de la route en mauvaise saison), empêchant l'écoulement des produits et la valeur ajoutée agricole.

Le désenclavement de la zone par une route revêtue aura un impact positif direct sur les conditions de vie des populations de la zone d'influence du projet (ZIP). Face aux problèmes aigus en matière de santé publique, l'amélioration des conditions de transport facilitera l'accès aux infrastructures sanitaires et l'évacuation des malades, particulièrement difficile pendant la saison des pluies. Une partie du potentiel agricole étant destinée à l'exportation, notamment en ce qui concerne les produits excédentaires et cultures de rente outre l'amélioration de la régularité dans l'approvisionnement alimentaire des populations, la construction de la route permettra de réduire les pertes observées dans la ZIP et dues aux manipulations lors du conditionnement et du transport et donc, une meilleure commercialisation des produits. Les rotations rapides des véhicules, l'économie de carburant et la rentabilité offerte par les transports collectifs, auront un effet modérateur sur les tarifs qui pourront baisser surtout pour le transport des marchandises. Un autre effet direct réside dans l'augmentation du confort et de la sécurité des voyageurs, notamment pour la circulation de nuit qui sera rendue plus sûre avec la mise en place d'une signalisation horizontale.

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE OUESSO – BANGUI – N'DJAMENA

CONTEXTE

**Multinational Congo / RDC / RCA / Tchad :
Projet de construction et de mise à niveau de
la route Ouesso-Bangui-N'Djamena.**

En Afrique Centrale, la question des infrastructures concernant les services de base (eau, énergie, télécommunications et transports) est au centre des préoccupations. Concernant le secteur des transports et surtout depuis l'adoption du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale PDCT-AC, la Région entend se doter d'un système de transport intégré (tous les modes confondus) fiable et à moindre coût, favorisant la libre circulation des personnes et des biens, contribuant ainsi pleinement au processus de l'intégration économique et physique.

La route Ouesso-Bangui-N'Djamena est un maillon du corridor transafricain Pointe-Noire-Brazzaville-Bangui - N'Djamena, lequel fait partie du réseau du premier programme prioritaire du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale. Ce corridor de près de 3.300 km constitue non seulement une liaison directe entre Brazzaville-Bangui-N'Djamena, mais encore et surtout il permet de relier trois capitales et de fournir à la RCA et au Tchad un accès à la mer (par Pointe-Noire au Congo ou Matadi en RDC), additionnel à celui de Douala (Cameroun).

ÉTAT DES LIEUX

La route Ouesso-Bangui-Mbaikoro commence à la sortie de la ville de Ouesso au Nord du Congo et se termine à la sortie de la ville de Mbaikoro au Tchad, en passant par Bangui, la capitale centrafricaine. Elle est constituée des deux sections suivantes : (i) au Sud et dans la forêt

équatoriale, la section Ouesso – Bangui – Bossembélé au Congo et en RCA et (ii) au Nord et dans la savane arborée, la section Bossembélé – Mbaikoro située en RCA et au Tchad. Actuellement : (i) la section Mbaiki – Bangui – Bossembélé est revêtue et (ii) les sections Ouesso – Mbaiki et Bossembélé – Mbaikoro sont à l'état de route en terre. Les tronçons à l'état de route en terre représentent 81% du linéaire total avec de nombreuses zones de borbiers quasiment sans accès possible pendant les saisons de pluies.

DESCRIPTION DU PROJET

L'étude a subdivisé la route Ouesso-Bangui-Mbaikoro en 19 lots distincts dont 8 au Congo, 9 en Centrafrique et 2 au Tchad. La route traverse un relief relativement doux sur tout son itinéraire. Il est marqué en territoire Congolais par une zone marécageuse importante sur le tronçon Ouesso-Mbirou et par un pont de 616 m situé sur la rivière Sangha dans la ville de Ouesso.

Le tronçon de Mbaiki-Bangui-Bossembele est bitumé, mais présente un défaut de portance dans la majeure partie de l'itinéraire. Il a été retenu de procéder à sa réhabilitation.

Le linéaire de la route Ouesso – Bangui – Mbaikoro d'environ 1.384 km (y compris des pénétrantes et des voiries dans les localités traversées) se répartit comme suit :

- Congo: 542 km environ soit 39% du linéaire,
- RCA: 724 km environ soit 52% du linéaire,
- Tchad : 118 km environ soit 9% du linéaire.

OBJECTIFS

L'objectif global du projet est de contribuer à l'efficacité du sous-secteur des transports

routiers pour soutenir le développement économique et social ainsi que l'intégration régionale. Il participe ainsi à la mise en œuvre du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) dont l'une des priorités est d'assurer, à brève échéance, des liaisons fiables et pérennes entre les capitales des différents Etats de la Région.

De façon spécifique, il s'agit d'améliorer le niveau de service de la chaîne logistique de transport sur l'axe routier Ouesso - Bangui - Mbaiki pour transformer le corridor Pointe Noire - Brazzaville - Bangui - N'Djamena en une route commerciale viable et améliorer les conditions de vie des populations de la zone d'influence.

Les Études technique, économique, sociale et environnementales détaillées ainsi que les dossiers d'appels d'offres ont été réalisées.

RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus du projet sont :

- la construction et le bitumage d'environ 1.310 km de route,
- la construction et le bitumage de 25 km de pénétrantes et 49 km de voiries,
- l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence,
- l'accroissement et le renforcement des échanges économiques Inter - États à travers une amélioration quantitative et qualitative des infrastructures de transport, pour répondre aux besoins du développement durable et de l'intégration régionale,
- l'accès direct aux ports de Pointe Noire et de Matadi par où pourront transiter les marchandises en provenance et à destination de la RCA et du Tchad,
- la mise en valeur des ressources naturelles et des richesses minières de la région

ELIGIBILITE AU NEPAD

Le projet de construction et de mise à niveau de la route Ouesso - Bangui - N'Djamena s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD.

COÛT DU PROJET

Le coût total est estimé à 955.453.183.616 FCFA soit 605,37 million d'euros. Les coûts du projet par pays sont les suivants :

- Congo : 385.582.564.712 FCFA soit 40% environ du coût total,
- RCA : 486.491.159.137 FCFA soit 51% environ du coût total,
- Tchad : 83.379.459.767 FCFA soit 9% environ du coût total.

En raison de l'ampleur du programme nécessitant la mobilisation d'importantes ressources financières, le développement de la route Ouesso - Bangui - Mbaiki est programmé en deux phases.

Dans le cadre de ses efforts pour la mobilisation du corridor transafricain CD13 (Pointe Noire - Brazzaville - Bangui - N'Djamena), la CEEAC a retenu en phase prioritaire, la réalisation des travaux de construction et de mise à niveau d'environ 289km au Congo, 312km en RCA et 118km au Tchad pour montant d'environ 853,34 millions d'euros (soit 58,5% du coût total correspondant à environ 52% du linéaire).

Le financement recherché est le complément de celui pour réaliser la totalité des travaux de construction et de mise à niveau du corridor transafricain CD13. Le montant du financement recherché est de 605,37 millions d'euros.

VIABILITE DU PROJET

Les principaux résultats de l'analyse économique du projet de construction et de mise à niveau de la route Ouesso - Bangui - Ndjama sont présentés par pays et pour la totalité de la route sont les suivants :

- **Congo** : le Taux de Rentabilité Interne de la route Ouesso - Pokola - Betou - Gouga est de 19,5%,
- **RCA** : le Taux de Rentabilité Interne de la route Gouga - Mbaiki - Bangui - Bossembélé - Bebouré est de 19,3%,
- **Tchad** : le Taux de Rentabilité Interne de la route Bekoninga - Mbaiki est de 12,0%,
- **Totalité Route** : le Taux de Rentabilité Interne est de 18,8%.



PROJETS INTÉGRATEURS CEMAC

16 & 17 NOVEMBRE 2020 - PARIS

PLUS D'INFORMATIONS

sur les onze projets intégrateurs
et participer à la table ronde



mcdjiena@pref-cemac.org
fpaque@nbcom.eu



www.projetsintegrateurscemac.com

