



AXE N°1

**DÉVELOPPEMENT DES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT  
POUR FACILITER L'INTÉGRATION  
PHYSIQUE ET LA LIBRE CIRCULATION  
DES PERSONNES ET DES BIENS**



**PROJETS  
INTÉGRATEURS  
CEMAC**

28 & 29 NOVEMBRE 2023 - PARIS

## Projet d'Aménagement du Corridor Pointe Noire – Brazzaville – Ouesso – Bangui – N'djamena (Cd13) (Congo-Rca-Tchad) Phase 2

### CONTEXTE

Le projet d'aménagement et de bitumage de la route Ouesso-Bangui-N'Djamena est né de la volonté politique exprimée par les Chefs d'État des pays membres de la CEMAC de créer un corridor de développement, appelé Corridor 13, allant de Pointe Noire à N'Djamena en passant par Brazzaville, Ouesso et Bangui. Ce corridor permettra de relier trois capitales de la sous-région et fournira à la RCA et au Tchad, pays sans littoral, une voie d'accès à la mer par le port de Pointe-Noire au Congo.

Compte tenu de la longueur des tronçons manquants (1.310 km environ hors pénétrantes et voiries) et donc de l'importance des investissements nécessaires, leur aménagement est prévu en deux phases, comme suit :

#### › PHASE 1

- en RCA : (i) la construction et le bitumage de la route Gouga-Mbaïki de 109 km y compris la voirie urbaine et (ii) la réfection et la mise à niveau de la route Mbaïki-Bangui de 120 km y compris une pénétrante.

Les procédures d'appels d'offres des travaux sont en cours ainsi que celles pour le recrutement de bureaux d'études pour le contrôle et la surveillance. Cette première phase est financée par la Banque Africaine de Développement (BAD).

- au Congo : (i) l'aménagement et le bitumage de la route Ouesso-Pokola de 56 km de long y compris pénétrantes et voiries et (ii) l'aménagement minimal de la route Pokola - Gouga (455 km hors pénétrantes et voiries). L'aménagement minimal comprend la construction de tous les ouvrages de franchissement en ponts définitifs et le traitement des passages difficiles. Les travaux ont été attribués à des entreprises et sont en cours d'exécution.

La Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC) a accordé au Congo un prêt pour participer au financement de cette première phase.

#### › PHASE 2

- en RCA : la construction, le bitumage et la mise à niveau des routes Bossembélé -Baoro et Mbaiki-Boda-Yaloke d'une longueur totale de 495 km, y compris les pénétrantes et voiries. Il sied de préciser que la Banque mondiale a accordé le 29 juin 2023 un don IDA à la République Centrafricaine d'un montant de 240 millions de dollars pour financer

certaines activités dont la construction du tronçon Bossembélé-Bossangoa (150 km) dans le cadre du Projet Régional d'Amélioration des Corridors en Afrique Centrale (PRACAC);

au Congo : la construction et le bitumage des routes Pokola-Gouga-Frontière Centrafrique d'une longueur totale de 486 km, y compris les pénétrantes et voiries;

au Tchad : la construction et le bitumage des routes Bossembélé-Baoro et Mbaiki -Boda-Yaloke d'une longueur de 119 km, y compris les voiries.

### DESCRIPTION DU PROJET

Les niveaux d'aménagements des tronçons, objets de la phase 2 du CD13 se présentent comme suit: (i) la section Bangui-Bossembélé en RCA est revêtue et son état passable et (ii) les sections Pokola-Gouga au Congo et Bossembélé -Mbaikoro en RCA sont à l'état de route en terre.

Le projet consiste en :

- › la construction et le bitumage des routes Pokola-Gouga-Frontière de la RCA (486 km, y compris les pénétrantes et voiries) et Bossembélé-Mbaikoro-Frontière du Tchad (350 km, y compris les pénétrantes et voiries) ;
- › la réhabilitation de la route bitumée Bangui-Bossembélé (145 km, y compris les pénétrantes et voiries) en RCA.

### OBJECTIFS

L'objectif du projet est de contribuer à l'amélioration du système de transport routier inter-États et à la promotion des échanges communautaires. L'objectif spécifique du projet est de contribuer à l'amélioration du niveau de service de la chaîne logistique de transport routier sur le corridor Pointe-Noire-Brazzaville -Bangui-N'Djamena et à la réduction du coût généralisé du transport ainsi que des conditions de vie des populations de la zone.

Les études techniques, économiques, sociales et environnementales détaillées ainsi que les dossiers d'appels d'offres sont disponibles.



## RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus du projet du Corridor n°13 sont :

- ▶ la construction et le bitumage d'environ 981 km de route ;
- ▶ la construction et le bitumage de 25 km de pénétrantes et 49 km de voiries urbaines ;
- ▶ l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence ;
- ▶ l'accroissement et le renforcement des échanges économiques Inter-Etats à travers une amélioration quantitative et qualitative des infrastructures routières, pour répondre aux besoins du développement durable et de l'intégration régionale ;
- ▶ l'accès direct au port de Pointe Noire 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 sous-région.

## ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Le NEPAD est « une vision claire et courageuse de la manière dont l'Afrique prend ses responsabilités vis-à-vis de son propre développement et de sa pleine intégration à l'économie mondiale.

L'aménagement des infrastructures (routes, chemins de fer, ports et aéroports) figure parmi les dix secteurs prioritaires retenus par le NEPAD.

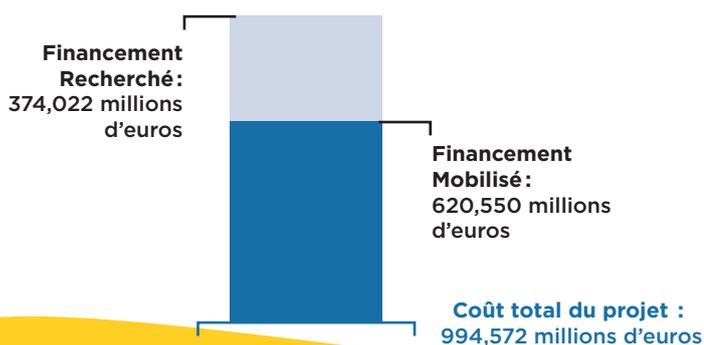
De ce fait, le projet de construction et de mise à niveau des tronçons manquants du CD13 s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD.

## COÛT DU PROJET

Le coût total de la phase 2 du CD13 est estimé à 994,572 millions d'euros.

Dans le cadre des efforts de recherche du financement de la phase 2 du CD13, la CEMAC a déjà mobilisé un montant de 620,550 millions d'euros.

Le gap de financement recherché est de 374,022 millions d'euros pour réaliser la totalité des travaux de construction et de mise à niveau de la phase 2 du CD13.



## VIABILITÉ DU PROJET

L'évaluation socio économique a montré que les gains pour la collectivité surpassent les coûts consentis pour réaliser les tronçons manquants du CD13. De ce fait, l'investissement considéré est créateur de richesse et mérite donc d'être réalisé. Étant donné que tout investissement constitue un « pari sur l'avenir » et que les résultats de toute évaluation économique sont entourés de risques et d'incertitudes, une analyse de sensibilité a montré que les variations et les fluctuations des paramètres de base n'impactent pas négativement les résultats positifs obtenus.

L'analyse économique menée a abouti à un Taux de Rentabilité Interne (TRI) de 18,8% pour la réalisation des tronçons routiers des phases 1 et 2 du CD13. Cette analyse par sections de route par pays a donné les résultats suivants :

- ▶ **Au Congo** : il ressort un TRI de 19,5%,
- ▶ **En RCA** : il ressort un TRI de 19,3%,
- ▶ **Au Tchad** : le TRI est de 12%.

Ces taux sont supérieurs au coût d'opportunité du capital estimé à 12%. Les projets de la phase 2 du CD13 sont donc économiquement rentables pour les pays concernés de la CEMAC.

## Projet d'aménagement et de Bitumage de la Route Kélo-Pala-Léré-frontière du Cameroun (Tchad-Cameroun)

### CONTEXTE

Le présent projet de la route Kélo-Pala-Léré-frontière du Cameroun de 226 km constitue le maillon manquant de la dorsale N'Djaména-Bongor-Kélo-Pala-Léré-frontière du Cameroun. Cet axe routier fait partie du réseau structurant prioritaire que le Tchad s'est engagé à aménager pour assurer une couverture et une accessibilité permanente de l'ensemble de son territoire.

Le développement de cette zone à fortes potentialités agricoles est entravé par les difficultés d'accès lors des saisons pluvieuses pendant lesquelles la région reste pratiquement coupée du reste du pays.

La construction et le bitumage de cette route stimulera l'intégration régionale par l'intensification des échanges entre le Tchad, dépourvu d'accès à la mer, et son voisin le Cameroun qui est un acteur clé de sa chaîne d'approvisionnement.

### DESCRIPTION DU PROJET

La route Kélo-Pala-Léré-frontière du Cameroun d'une longueur de 226,200 km est subdivisée en trois sections :

- › section Kélo- Pala de 108 km de long ;
- › section Pala-Léré de 95,500 km de long ;
- › section Léré-frontière Cameroun d'une longueur de 22,700 km.

La section de route Kélo-Pala est en cours de construction.

### OBJECTIFS

Sur le plan sectoriel, le projet vise à désenclaver les régions de l'ouest du Tchad, en vue de leur développement économique et social, et à contribuer à la réduction de la pauvreté des populations riveraines.

Sur le plan spécifique, il vise à améliorer les conditions de transport et de circulation des biens et des personnes, à travers l'aménagement d'une voie routière praticable en tout temps. A cet égard, le projet contribuera à faciliter l'écoulement des productions agricoles et agropastorales de cette riche zone vers les centres de consommation.

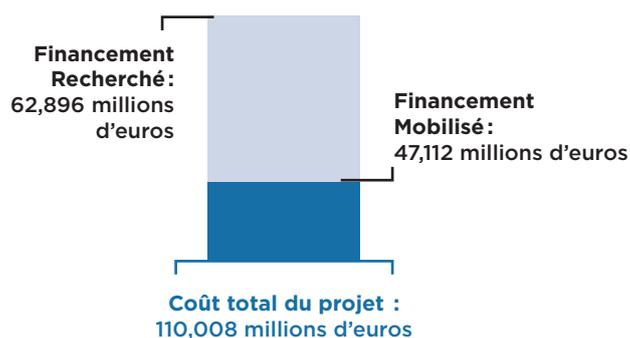
### ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Le projet de construction et de mise à niveau des tronçons manquants de la dorsale N'Djaména-Bongor-Kélo-Pala-Léré-frontière du Cameroun s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD.

### COÛT DU PROJET

Le coût total des sections manquantes est estimé à 110,008 millions d'euros. Dans le cadre des efforts de recherche du financement, la CEMAC a déjà mobilisé un montant de 47,112 millions d'euros.

Le gap de financement recherché est de 62,896 millions d'euros pour réaliser la totalité des travaux de construction et de mise à niveau de la totalité de la route.





## RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus à l'achèvement du projet sont les suivants :

- › (i) le linéaire de la route Kélo-Pala-Léré-frontière du Cameroun revêtu et en bon état ;
- › (ii) l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone du projet ;
- › (iii) la diminution des coûts de transport ;
- › (iv) l'amélioration des conditions d'écoulement de la production agricole.

## VIABILITÉ DU PROJET

L'évaluation de la rentabilité économique du projet de réhabilitation de la route entre Kélo et la frontière Cameroun repose sur la méthode du bilan coûts-avantages. Une analyse comparative du bilan est réalisée pour deux situations : la situation de référence dite «sans projet» et la situation dite «avec projet». L'étude économique du bitumage de la route Kélo-Pala-Léré-frontière Cameroun dégage un taux de rentabilité de 12,5%, supérieur au seuil de 12%.

## Projet d'aménagement et de Bitumage de la Route Kougoulev-Medouneu-Akurenam (Gabon-Guinée-Equatoriale)

### CONTEXTE

La faiblesse des infrastructures de transport ne favorise pas le développement des économies de la sous-région CEMAC, ni la libre circulation des personnes et des biens. Au Gabon et en Guinée-Equatoriale, l'intégration physique n'est plus une option mais une exigence de survie des économies. Dans ce contexte, l'une de leurs préoccupations majeures est de connecter les réseaux routiers, ce qui permettra, à terme, de stimuler et encourager les échanges commerciaux et la circulation des personnes et des biens, facilitant par la même occasion une intégration concertée.

A cet effet, la route Kougoulev-Medouneu-Akurenam, longue de 168 km, maillon manquant du corridor routier transafricain Libreville-Bata, est l'un des projets prioritaires du PDCT-AC (Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale).

### DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consistera à réaliser les travaux d'aménagement et de bitumage du tronçon Kougoulev-Medounou-Akurenam (168 km) de la route Kougoulev-Medouneu-Akurenam (Gabon-Guinée-Equatoriale).

### OBJECTIFS

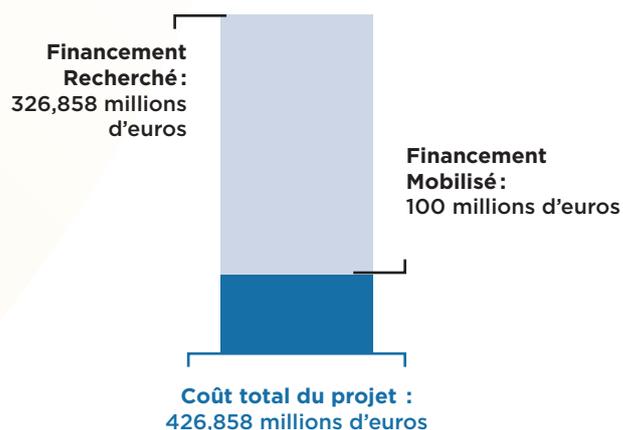
Sur le plan sectoriel, le projet a pour but de contribuer à l'accroissement des échanges intracommunautaires dans la zone CEMAC. Sur le plan spécifique, le programme vise à améliorer l'efficacité de la chaîne logistique de transports et l'accessibilité le long du corridor Libreville-Bata.

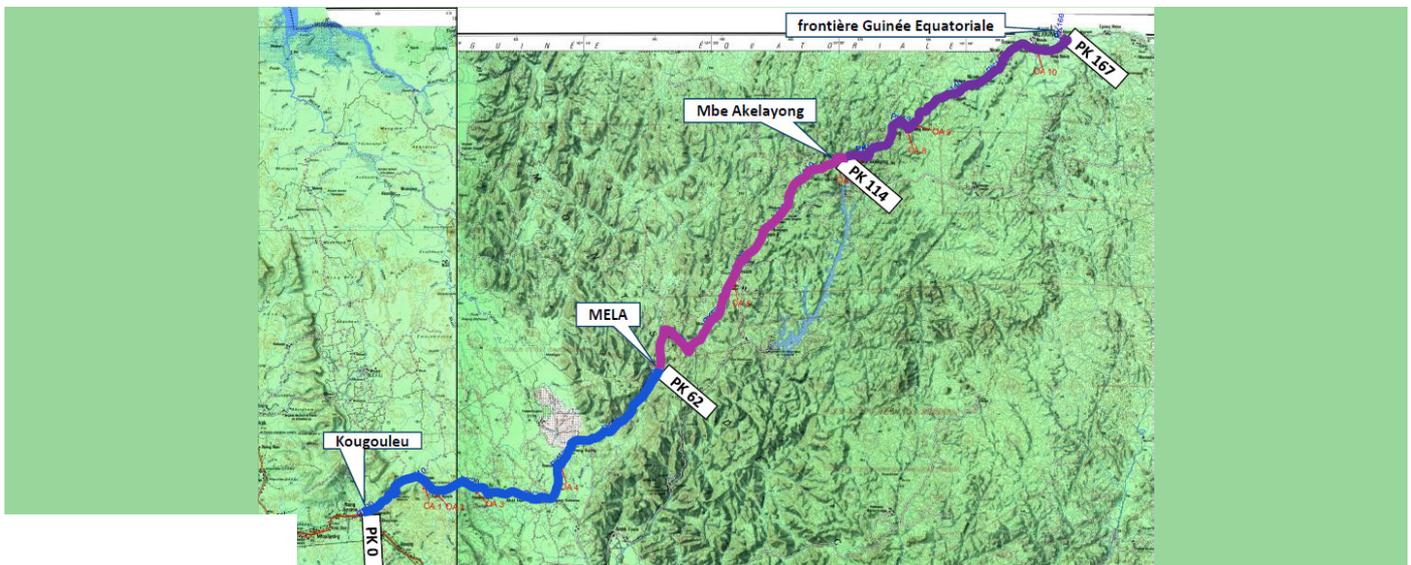
### ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Le projet de construction et de bitumage de la route Kougoulev-Medouneu-Akurenam est en phase avec les priorités du NEPAD qui visent à générer des économies d'échelle par le biais de grands ensembles intégrés.

### COÛT DU PROJET

Le coût total de la construction et du bitumage des sections manquantes est estimé à 426,858 millions d'euros. Le financement déjà mobilisé est de 100 millions d'euros. Le financement recherché est de 326,858 millions d'euros.





## RÉSULTATS ATTENDUS

Les résultats attendus du projet sont :

- › (i) la construction et le bitumage du tronçon de la route Kougouleu-Medouneu-Akurenam,
- › (ii) la réduction des coûts généralisés du transport sur le corridor Libreville-Bata,
- › (iii) l'amélioration de la mobilité des facteurs de production et la mise en place de conditions incitatives à l'accroissement de la production et
- › (v) l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence.

## VIABILITÉ DU PROJET

L'évaluation de la rentabilité économique du projet repose sur la méthode du bilan coûts-avantages. Une analyse comparative du bilan est réalisée pour deux situations : (i) la situation de référence dite «sans projet» et la situation dite «avec projet».

L'analyse économique du projet de construction et de bitumage de la route Kougouleu-Medouneu-Akurenam dégage un taux de rentabilité de 11,7% à la limite du seuil de 12%.

## Projet d'aménagement de la Route Garoua Boulai-Baboua sur le Corridor 2 (Cameroun-RCA)

### CONTEXTE

Pour renforcer l'intégration de leurs économies, six pays de l'Afrique centrale ont mis en place la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). Pour mettre en œuvre les objectifs qui lui ont été assignés, la CEMAC s'est attelée, entre autres, à pallier l'insuffisance d'infrastructures de transports inter-États. Elle s'est ainsi dotée d'un programme de réseau routier intégrateur (PRRI) et d'un Programme Régional de Facilitation des Transports et Transits (PRFTT). Compte tenu des ressources financières très importantes à mobiliser pour le financement des opérations retenues dans le PRFTT, la CEMAC a retenu en priorité la mise en place d'un Programme Pilote sur le Corridor Douala-Bangui.

A cet effet, la route Garoua Boulai-Baboua d'une longueur de 54 km a été identifiée comme priorité d'investissement en vue de faciliter le désenclavement de la RCA et son intégration dans l'économie sous-régionale. Elle représente le chaînon manquant de l'itinéraire Bangui-Garoua Boulai suite à la récente réalisation de la route Bertoua-Garoua-Boulai, améliorant ainsi de façon substantielle l'accès de la République Centrafricaine à la mer par le port de Douala.

### DESCRIPTION DU PROJET

En saison des pluies, la route Garoua-Boulai-Baboua est difficilement praticable même pour les camions du fait de plusieurs difficultés (bourbiers, ravines, inondations, etc.).

Le projet consiste à réaliser les travaux d'aménagement et de bitumage de la route Garoua-Boulai-Baboua de 54 km de long.

### OBJECTIFS

Sur le plan sectoriel, le projet a pour but de contribuer à l'accroissement des échanges intracommunautaires dans la zone CEMAC. Sur le plan spécifique, le programme vise à améliorer l'efficacité de la chaîne logistique de transports et l'accessibilité le long du corridor Douala-Bangui.

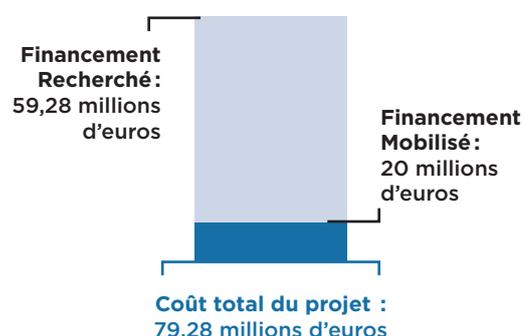
L'énorme intérêt que le projet revêt pour l'économie centrafricaine est évident étant donné que le port de Douala reste son principal débouché vers la mer.

### ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Le projet de construction et de bitumage de la route Garoua-Boulai-Baboua est en phase avec les grandes priorités du NEPAD qui visent à générer des économies d'échelle par le biais de grands ensembles intégrés.

### COÛT DU PROJET

Le coût total des sections manquantes est estimé à 79,28 millions d'euros. Le financement déjà mobilisé est de 20 millions d'euros. Le financement recherché est de 59,28 millions d'euros.





## RÉSULTATS ATTENDUS

Les résultats attendus du projet sont :

- › (i) la construction et le bitumage de la totalité du corridor Douala-Bangui,
- › (ii) la réduction des coûts généralisés du transport,
- › (iii) l'amélioration de la mobilité des facteurs de production et la mise en place de conditions incitatives à l'accroissement de la production, et
- › (v) l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence.

## VIABILITÉ DU PROJET

L'évaluation de la rentabilité économique du projet repose sur la méthode du bilan coûts-avantages. Une analyse comparative du bilan est réalisée pour deux situations : la situation de référence dite «sans projet» et la situation dite «avec projet».

L'analyse économique du projet de construction et de bitumage de la route Garoua-Boulai-Baboua dégage un taux de rentabilité de 14,5%, supérieur au seuil de 12%.

## Projet de Construction du Prolongement du Chemin de Fer entre Ngaoundéré et N'djamena (Cameroun-Tchad)

### CONTEXTE

La République du Cameroun et la République du Tchad s'accordent pour considérer que le transport est au cœur de la problématique du développement en général, et un facteur d'appui en particulier pour l'intégration régionale et, in fine, un moyen pour participer à la dynamique de la mondialisation.

L'intégration des réseaux d'infrastructures des deux pays est une nécessité vitale dans la mesure où elle permet de mettre en place des plateformes communes et cohérentes destinées aux différents modes de transport. Elle permettra également une plus grande interconnectivité et une mobilité accrue des facteurs de production ainsi que des flux d'échanges multiformes comme préalables à l'instauration d'une véritable intégration. En effet, l'intégration régionale dépend de la consistance et de la qualité des réseaux routiers et ferroviaires transfrontaliers.

Le Cameroun et le Tchad ont décidé de concrétiser le parachèvement du corridor ferroviaire Douala-N'Djamena par la construction de la section de chemin de fer reliant Ngaoundéré (Cameroun) à N'Djamena (Tchad).

### DESCRIPTION DU PROJET

Une étude préliminaire a été réalisée en Mars 2022 avec pour objectif d'établir la viabilité socio-économique de la voie ferrée et de déterminer la meilleure option de tracé, tout en prenant en compte les conditions économiques, institutionnelles, sociales et environnementales.

L'analyse multicritère a retenu le tracé de la ligne « Est » d'une longueur de 878 km.

La conception technique de la voie ferroviaire est basée sur le Plan Directeur National des chemins de fer au Cameroun et complétée par les normes locales et internationales applicables. Les lignes ferroviaires sont

conçues avec un écartement standard, une plateforme à double voie, une voie unique et une traction à moteur diesel dans une première phase. La conception permet de préserver les futures opérations électrifiées à double voie.

### OBJECTIFS

Le projet d'aménagement de la ligne ferroviaire Cameroun-Tchad a pour objectif global de contribuer à l'accélération et au renforcement de l'intégration économique des pays membres de la CEMAC pour les placer dans une dynamique de développement durable.

Du point de vue sectoriel, le projet a pour objectif d'améliorer le niveau de service du réseau ferroviaire communautaire structurant en vue de l'accroissement des échanges intracommunautaires et de contribuer à l'amélioration de la durabilité des investissements routiers.

### ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Le projet correspond aux orientations du programme PIDA du NEPAD, notamment la réalisation de grandes infrastructures régionales en vue de favoriser l'intégration régionale.

### COÛT DU PROJET

Le coût des travaux de la construction du prolongement du chemin de fer Ngaoundéré-N'Djaména est estimé à 5.596 millions d'euros. Le financement déjà mobilisé est de 500 millions d'euros. Le financement recherché est de 5.096 millions d'euros.

Compte tenu de l'importance des investissements, le projet est subdivisé en trois sections comme suit :

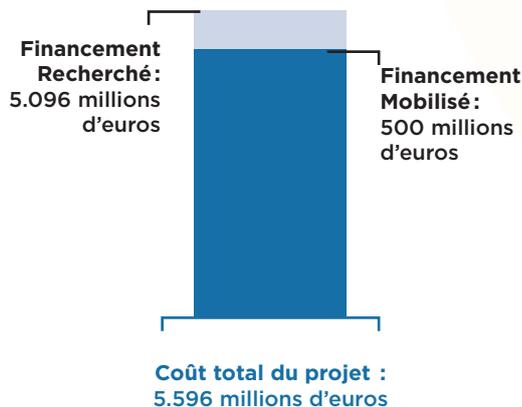
- ▶ Section n°1 : Ngaoundéré-Koutéré-



Moundou, d'une longueur de 385 km et un coût de 2.979 millions d'euros,

- › Section n°2 : Moundou-Djoumane-Bongor, d'une longueur de 228 km et un coût de 1.119 millions d'euros,
- › Section n°3 : Bongor-Maillem-N'Djamena, d'une longueur de 265 km et un coût de 1.498 millions d'euros.

Par ailleurs, les principaux bénéfices escomptés du projet sont : (i) la baisse importante des coûts des produits importés, (ii) la baisse des coûts d'exportation des produits miniers et agricoles, et la stimulation des opérateurs privés à promouvoir et diversifier les exportations et (iii) la promotion des activités de production (secteur primaire et secondaire) grâce aux nouveaux moyens de transport de marchandises.



## VIABILITÉ DU PROJET

L'analyse économique menée a abouti à un taux de rentabilité interne (TRI) de 16% pour la réalisation des sections 1, 2 et 3. Cette analyse par section et par pays a donné les résultats suivants :

- › Au Cameroun : le TRI est de 20% ;
- › Au Tchad : le TRI est de 12%

Ces TRI sont supérieurs au coût d'opportunité du capital estimé à 12%.

Le projet de construction du prolongement du chemin de fer Ngaoundéré-N'Djaména est donc économiquement rentable pour les deux pays concernés de la CEMAC.

## RÉSULTATS ATTENDUS

Les avantages à attendre du projet, sont : (i) la construction du prolongement de la voie ferrée Douala-Yaoundé-Ngaoundéré jusqu'à N'djamena sur 878 km, (ii) la réduction généralisée du coût de transport pour les voyageurs, (iii) la réduction des coûts de transport et des temps d'immobilisation des marchandises, (iv) la protection des infrastructures routières de l'agressivité de la surcharge des poids lourds et (v) le renforcement du processus d'intégration.

## Projet de Construction de la Route Ndendé-Dolisie transport du Corridor Libreville-Brazzaville (Dernière Phase) (Gabon-Congo)

### CONTEXTE

Le Projet de la Route Ndendé-Dolisie et de Facilitation du Transport sur le Corridor Libreville-Brazzaville s'inscrit dans l'ambition affichée par la CEMAC de renforcer l'intégration régionale en assurant des liaisons pérennes et praticables en toutes saisons entre les capitales du Gabon et du Congo. A cet égard, le tronçon Ndendé-Doussala-Dolisie constitue l'important maillon manquant de l'axe Yaoundé-Libreville-Brazzaville qui fait partie de la Route Transafricaine Tripoli-Windhoek. Ce corridor figure parmi les projets du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC).

L'aménagement du corridor Libreville-Brazzaville en une route commerciale viable a nécessité une approche intégrée prenant en compte les constructions et/ou les améliorations des infrastructures physiques nécessaires à la facilitation du commerce et du transport.

### DESCRIPTION DU PROJET

Le projet comprend :

- › la construction et le bitumage de la Section Ndendé-Doussala (49 km) au Gabon ;
- › la construction et le bitumage des sections de route Ngongo-Kibangou (130 km) et Kibangou-Dolisie (93km) au Congo ;
- › l'aménagement du pont frontalier et sa route de raccordement à la frontière (2km).

### OBJECTIFS

L'objectif global du projet est de contribuer au désenclavement des territoires traversés ainsi qu'à la réduction des temps de parcours et des coûts de transport sur le corridor Libreville-Brazzaville.

De façon spécifique, le projet vise à :  
(i) améliorer l'efficacité de la chaîne

logistique de transport, (ii) réduire les coûts d'acheminement des produits transportés sur le corridor Libreville-Brazzaville afin d'accroître leur degré de compétitivité sur le marché local, voire international, (iii) contribuer à l'amélioration de l'accès des populations de la zone d'influence du projet aux infrastructures socio-économiques et (iv) réduire la pauvreté dans les villes et localités situées le long de la route.

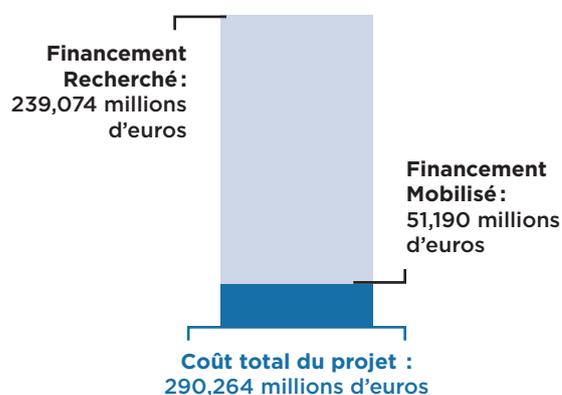
Les études techniques, économiques, sociales et environnementales détaillées ainsi que les dossiers d'appels d'offres sont disponibles.

### ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Le projet de construction et de mise à niveau des tronçons manquants du corridor Libreville-Brazzaville s'inscrit en droite ligne des priorités du NEPAD.

### COÛT DU PROJET

Le coût total de la construction des tronçons manquants de la route Ndende-Dolisie du corridor Libreville-Brazzaville (dernière phase) est estimé à 290,264 millions d'euros. Le financement déjà mobilisé est de 51,190 millions d'euros. Le gap de financement recherché est de 239,074 millions d'euros pour réaliser la totalité des travaux de construction et de mise à niveau de la totalité de la route.





## RÉSULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats attendus à l'achèvement du projet sont les suivants :

- › (i) le linéaire de la route Ndendé-Doussala-Dolisie revêtu en bon état ;
- › (ii) la baisse du coût généralisé de transport incluant les coûts d'exploitation des véhicules ainsi que les temps de parcours sur le corridor Libreville - Ndendé - Doussala - Dolisie - Brazzaville et de passage à la frontière, et
- › (iii) l'amélioration des conditions de vie de la population de la zone d'influence de la route.

## VIABILITÉ DU PROJET

L'analyse économique de la route Ndendé -Dolisie est basée sur le bilan coûts/avantages entre les situations « sans » et « avec projet », sur une période de 20 ans.

L'évaluation économique a permis d'obtenir un Taux de Rentabilité Interne (TRI) de 20,08%. Ce taux est supérieur au coût d'opportunité du capital estimé à 12%.

Le projet est donc économiquement rentable pour la collectivité.

## Projet de Construction des voies d'accès routier au Pont Route-Rail (Congo-RDC)

### CONTEXTE

L'instruction du projet de construction des voies d'accès Pont Route-Rail (PRR), dans une approche Partenariat Public Privé (PPP) s'articule autour : (i) d'une concession de travaux publics et de service public circonscrite au Pont (financement, construction, exploitation et entretien) et (ii) d'une maîtrise d'ouvrage déléguée confiée aux concessionnaires en vue de la construction des infrastructures associées.

Le projet d'aménagement des voies d'accès s'intègre dans celui du pont route-rail sur le fleuve Congo et prend en compte les particularités multiples de l'ouvrage. En effet : (i) le futur pont constitue un lien entre deux agglomérations fortement urbanisées et en plein essor, (ii) le pont est entrevu sur une frontière entre deux pays qui, jusque-là, rencontrent des problèmes pour harmoniser et rationaliser leurs procédures en matière d'immigration et de douanes, (iii) le pont doit nécessairement être connecté aux réseaux routiers et ferroviaires arrivant à l'ouvrage dans les deux pays, et doit tenir compte des perspectives de croissance des trafics, d'extension des deux grandes villes à relier par une liaison fixe (Kinshasa et Brazzaville) et d'aménagement des zones économiques spéciales dans les zones de Maluku en RDC et de Maloukou en RC.

### DESCRIPTION DU PROJET

Le Pont Route-Rail entre la République Démocratique du Congo et la République du Congo aura une longueur de 1.757 m. Le site de Maloukou Tréchet retenu pour l'implantation du PRR en RC est situé à 65 km de Brazzaville. Celui de Maluku, retenu en RDC, se situe à 87 km de Kinshasa.

Le projet est articulé autour de voies d'accès désignant : (i) à la rive droite du fleuve Congo (République du Congo), les voies reliant le Pont à la RN1 sur une longueur d'environ

3.200 m et (ii) en rive gauche (République Démocratique du Congo), les voies reliant le Pont à la RN43 sur une longueur de 6.800 m.

### OBJECTIFS

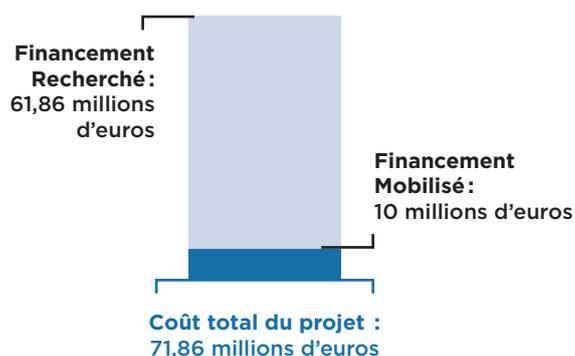
L'objectif sectoriel du projet est d'assurer la continuité du système de transport sur le corridor Tripoli-Windhoek et de contribuer à l'intégration régionale en Afrique Centrale. Le projet vise, de façon spécifique, à créer une liaison routière permanente entre la RDC et la République du Congo.

### ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Il importe de rappeler que le projet du pont route-rail sur le fleuve Congo est retenu au nombre des opérations prioritaires du PDCT-AC et constitue un des Projets Phares du NEPAD/PIDA. Il s'agit, en effet : (i) d'assurer la continuité du système de transport sur le corridor Tripoli-Windhoek dont la branche en Afrique centrale, constituée par la liaison Cameroun-Tchad-Congo-RDC, vise à relier Yaoundé, Libreville, Brazzaville et Kinshasa.

### COÛT DU PROJET

Le coût total des accès routiers au PRR, hors taxes et droits de douanes, s'élève à 71,86 millions d'euros. Le financement déjà mobilisé est de 10 millions d'euros. Le financement recherché est de 61,86 millions d'euros.





## RÉSULTATS ATTENDUS

Les résultats attendus de l'exécution de ce projet seront appréciés en rapport avec :

- › (i) l'amélioration du niveau de service sur le corridor et l'accroissement du trafic et des échanges commerciaux entre les deux pays ;
- › (ii) la réduction des coûts du transport et logistiques ; et
- › (iii) l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines et de leur accès aux services sociaux de base.

## VIABILITÉ DU PROJET

L'analyse économique a été conduite à travers la méthode de l'analyse coûts-avantages, sur l'ensemble du projet du pont route-rail, en comparant la situation « avec projet » et la situation « sans projet » sur une période de 30 ans. La situation « sans projet » est la situation optimisée la plus probable en l'absence du projet à l'horizon considéré.

L'analyse des flux fait ressortir un taux de rentabilité interne de 18,10%. Le projet est donc économiquement rentable pour les deux pays concernés.

## Projet d'Aménagements Fluviaux et Portuaires de la Navigation sur le fleuve Congo et ses affluents en RCA et au Congo

### CONTEXTE

Historiquement, le fleuve Congo et ses affluents constituaient des voies de pénétration importantes pour le transport des personnes et des marchandises vers les zones de l'intérieur ne disposant pas d'infrastructures routières et/ou ferroviaires ainsi que vers les pays enclavés sans façade maritime.

La navigation fluviale s'effectuait dans des conditions satisfaisantes et l'histoire a prouvé que ce mode de transport était efficace et sûr. Cependant, faute de financement et de moyens pendant les périodes d'instabilité, le transport fluvial a perdu en importance avec comme corollaire la vétusté et la dégradation des infrastructures portuaires et des aides à la navigation. De ce fait, le transport fluvial ne se fait pas dans des conditions de sécurité optimales. Le nombre d'accidents n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années.

En réponse au déclin du transport fluvial, le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT - AC) vise à faire du fleuve Congo et ses affluents (Oubangui et Sangha) des voies navigables modernes, performantes et pérennes.

### DESCRIPTION DU PROJET

Historiquement, le fleuve Congo et ses affluents constituaient des voies de pénétration importantes pour le transport des personnes et des marchandises vers les zones de l'intérieur ne disposant pas d'infrastructures routière et/ou ferroviaire ainsi que vers les pays enclavés sans façade maritime.

La navigation fluviale s'effectuait dans des conditions satisfaisantes et l'histoire a prouvé que ce mode de transport était efficace et sûr. Cependant, faute de financement et de moyens pendant les périodes d'instabilité, le transport fluvial a perdu en importance avec comme corollaire la vétusté et la dégradation

des infrastructures portuaires et des aides à la navigation. De ce fait, le transport fluvial ne se fait pas dans des conditions de sécurité optimales. Le nombre d'accidents n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années.

En réponse au déclin du transport fluvial, le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT - AC) vise à faire du fleuve Congo et ses affluents (Oubangui et Sangha) des voies navigables modernes, performantes et pérennes.

### OBJECTIFS

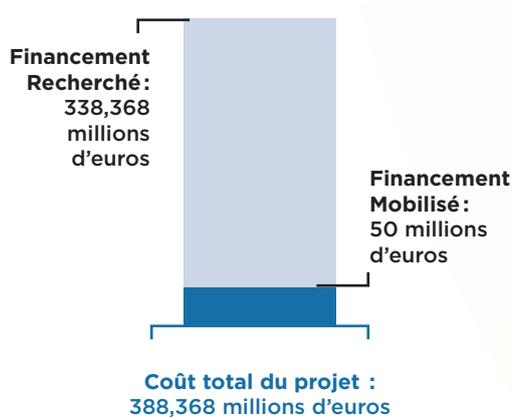
Les objectifs du projet sont : (i) la valorisation de la vocation naturelle de transport sur le fleuve Congo et ses affluents, (ii) le renforcement de l'intégration régionale par l'accroissement des flux et des échanges, (iii) le désenclavement des zones de production et de consommation du bassin du fleuve, (iv) la dynamisation des secteurs productifs et marchands, (v) la création des conditions d'une croissance économique soutenue et (vi) la création d'un cadre de vie environnemental et social sain.

### ELIGIBILITÉ AU NEPAD

Le projet fait partie du programme d'électrification transfrontalière mis en place. Le projet correspond aux orientations du programme PIDA du NEPAD, notamment la réalisation de grandes infrastructures régionales en vue de favoriser l'intégration régionale.

### COÛT DU PROJET

Le coût des travaux d'aménagement portuaires et fluviaux est estimé à 388,368 millions d'euros. Le financement acquis est de 50 millions d'euros. Le financement recherché est de 338,368 millions d'euros.



## VIABILITÉ DU PROJET

L'approche adoptée dans l'analyse économique consiste à comparer les coûts des aménagements fluviaux aux bénéfices associés, notamment aux économies de coûts de transport réalisées d'une part entre une situation « sans projet » où seul le mode routier existant sera utilisé, et d'autre part une situation « avec projet » où le mode de transport fluvial se substitue à une partie du trafic assuré par la route.

L'analyse des flux fait ressortir un taux de rentabilité interne de 14,56%. Ce taux est supérieur au coût d'opportunité du capital estimé à 12%. Le projet est donc économiquement rentable.

## RÉSULTATS ATTENDUS

Les résultats escomptés portent sur : (i) la réduction des coûts portuaires, (ii) la compétitivité des ports, (iii) la réduction des temps d'attente et l'augmentation des rotations des bateaux, (iv) l'accès plus facile et plus rapide des ports pour les bateaux et convois de taille importante avec la sécurité de la navigation assurée de jour comme de nuit, (v) la création d'emplois pour la gestion et l'exploitation des installations et services du système de navigation..

PLUS D'INFORMATIONS  
SUR LES PROJETS INTÉGRATEURS  
& PARTICIPER À LA TABLE RONDE

[www.projets-integrateurs-cemac.com](http://www.projets-integrateurs-cemac.com)



PROJETS  
INTÉGRATEURS  
CEMAC

28 & 29 NOVEMBRE 2023 - PARIS