



# TRENTE ET UNIEME SESSION DU COMITE INTERGOUVERNEMENTAL D'EXPERTS DE L'AFRIQUE CENTRALE



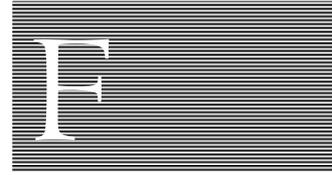
*« Développer l'Industrie Forestière pour la  
Transformation Structurelle des Economies  
d'Afrique Centrale »*



Brazzaville, République du Congo, 04 – 06 mars 2015



**NATIONS UNIES**  
**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**  
**Bureau Sous-Régional pour l'Afrique Centrale**



Distr. : GENERAL  
ECA/SRO-CA/ICE/XXXI/15/PD/03  
Janvier 2015  
**Original : Français**

# *Rapport sur la mise en œuvre des initiatives sous-régionales en Afrique Centrale*

## *Cas du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale*

# SOMMAIRE

<b>SIGLES ET ABREVIATIONS .....</b>	<b>3</b>
<b>I. INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>II. BREF RAPPEL DE LA SITUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT A L'ADOPTION DU PDCT-AC.....</b>	<b>4</b>
<b>III. LE PLAN DIRECTEUR CONSENSUEL DES TRANSPORTS EN AFRIQUE CENTRALE (PDCT-AC).....</b>	<b>6</b>
<b>III.1 Contenu du PDCT-AC .....</b>	<b>6</b>
<b>III.2 Objectifs et orientations stratégiques du PDCT-AC .....</b>	<b>7</b>
<b>III.3 Mécanisme de suivi .....</b>	<b>7</b>
<b>III.4 Mécanisme de financement .....</b>	<b>8</b>
<b>IV. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR CONSENSUEL DES TRANSPORTS EN AFRIQUE CENTRALE.....</b>	<b>8</b>
<b>IV.1 Activités menées et résultats atteints .....</b>	<b>9</b>
IV.1.1 Harmonisation des programmes d'action de la CEEAC et de la CEMAC et évaluation à mi-parcours.....	9
IV.1.2 Préparation et réalisation de projets d'infrastructure .....	10
IV.1.3 Plaidoyer pour la mobilisation des ressources.....	11
<b>IV.2 Les contraintes à la mise en œuvre du PDCT-AC.....</b>	<b>14</b>
<b>I. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>14</b>

**SIGLES ET ABREVIATIONS**

<b>AFD</b>	Agence Française de Développement
<b>BAD</b>	Banque Africaine de Développement
<b>BADEA</b>	Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique
<b>BDEAC</b>	Banque de Développement des Etats de l’Afrique Centrale
<b>BSR-AC</b>	Bureau sous-régional pour l’Afrique Centrale de la CEA
<b>CEA</b>	Commission Économique (des Nations Unies) pour l’Afrique
<b>CEEAC</b>	Communauté Économique des États de l’Afrique Centrale
<b>CEMAC</b>	Communauté Économique & Monétaire de l’Afrique centrale
<b>CICOS</b>	Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha
<b>CMS</b>	Comité Ministériel de Suivi de la mise en œuvre du PDCT-AC
<b>COS</b>	Comité Opérationnel de Suivi de la mise en œuvre du PDCT-AC
<b>FED</b>	Fonds Européen de Développement
<b>NEPAD</b>	Nouveau Partenariat pour le Développement de l’Afrique
<b>PDCT-AC</b>	Plan Directeur Consensuel des Transports Afrique Centrale
<b>PPP</b>	Premier Programme Prioritaire
<b>PTF</b>	Partenaires Techniques et Financiers
<b>RCA</b>	République Centrafricaine
<b>RDC</b>	République Démocratique du Congo
<b>SIG</b>	Système d’Information Géographique

## I. INTRODUCTION

La Commission Economique pour l'Afrique (CEA) à travers son bureau sous régional pour l'Afrique Centrale avait organisé du 15 au 18 décembre 2003 à Yaoundé, en République du Cameroun, le premier forum sur les infrastructures de transport et l'intégration régionale au cours duquel les Ministres de l'Afrique Centrale en charge du développement des infrastructures de transport ont signé «l'Engagement Ministériel de Yaoundé pour le développement des infrastructures de transport et la promotion de l'intégration régionale en Afrique Centrale».

Dans cet engagement, les Ministres avaient souligné que la faiblesse des infrastructures de transport constituait un handicap sérieux au développement économique et social et à l'accélération du processus d'intégration régionale de la sous région en dépit des efforts déployés par les Etats membres.

C'est pour doter la sous-région d'infrastructures de transport sûres, fiables, efficaces et offrant des services à des coûts abordables qu'ils ont validé le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC). Pour assurer sa mise en œuvre, un Comité de suivi de haut niveau avait été mis en place. Le PDCT-AC a été adopté en janvier 2004 par les Chefs d'Etat et de Gouvernement de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).

Le présent rapport fait un bref rappel de la situation des infrastructures des transports en Afrique Centrale à l'adoption du PDCT-AC, rappelle les grandes lignes dudit Plan, fait le point sur les activités menées et les résultats atteints dans le cadre de sa mise en œuvre et formule quelques recommandations à l'endroit des principales parties prenantes.

## II. BREF RAPPEL DE LA SITUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT A L'ADOPTION DU PDCT-AC

Le constat général en 2004, année d'adoption du PDCT-AC était que les infrastructures de transport de l'Afrique Centrale étaient insuffisantes, vétustes et mal entretenues ou détruites avec plusieurs maillons manquants. Les réseaux étaient peu intégrés et les coûts de transport étaient très élevés. Par ailleurs, les ressources consacrées au financement des infrastructures de transport étaient très insuffisantes par rapport aux besoins. L'instabilité sociopolitique et les risques de résurgence de troubles politico-militaires étaient encore considérés comme une menace sérieuse pour l'intégration physique de la sous-région.

Le réseau routier, prédominant pour les échanges à l'intérieur des pays et pour les liaisons intra-communautaires était peu intégré avec un taux de bitumage de seulement 15 %, soit le taux le plus faible des sous-régions du continent. La densité routière était de 2,2 km/100 km<sup>2</sup> pour l'ensemble du réseau principal et de 0,3 km/100 km<sup>2</sup> pour les routes bitumées. Par ailleurs, aucune capitale n'était reliée à une autre par une route entièrement bitumée.

Cinq pays de la sous région étaient dotés d'infrastructures ferroviaires avec différents écartements (1.000 mm pour le Cameroun et la République Démocratique du

Congo (RDC), 1.067 mm pour l'Angola, le Congo et la RDC, 1.437 mm pour le Gabon puis 600mm pour la RDC. Les réseaux ferroviaires de l'Afrique Centrale ne sont pas interconnectés à l'exception du chemin de fer de Benguela en Angola avec le chemin de fer de la RDC qui est également raccordé à ceux de la Zambie et de la Tanzanie.

Compte tenu de l'insuffisance des infrastructures de transport terrestre dans tous les pays membres de la CEEAC et de l'enclavement de certains<sup>1</sup> d'entre eux, le transport aérien était le moyen le plus efficace pour relier les capitales des 10 pays entre elles en l'espace de 24 heures. Cependant, le potentiel de trafic n'est pas exploité pleinement en raison de contraintes telles que la disparition de plusieurs compagnies nationales, le manque de service adapté, le peu de concurrence, le non respect des horaires, le manque de coordination des horaires de vol, la non exploitation de certaines routes et des tarifs passagers chers et parfois prohibitifs. Seules 19 paires de capitales de la sous région sont reliées par des services aériens directs sur les 110 liaisons potentielles. Il en résulte des correspondances longues et multiples pour relier une localité de la sous-région à une autre.

En matière de transport maritime, les infrastructures et les équipements portuaires de la sous-région étaient dans l'ensemble vétustes et très dégradés. Ils nécessitent d'importants travaux de réhabilitation et de modernisation. Sept pays<sup>2</sup> sur les dix de l'espace CEEAC disposent de ports maritimes.

Les voies d'eau intérieures représentent pour l'Afrique centrale des possibilités naturelles d'intégration physique encore insuffisamment exploitées. En effet, la sous-région recèle d'importantes potentialités en voies d'eau intérieures navigables, tant nationales qu'internationales. Il s'agit notamment du fleuve Congo et de ses principaux affluents (Kasaï, Oubangui, Sangha et Alima), du fleuve Ogooué, du lac Kivu et du lac Tanganyika. La longueur totale des voies navigables qui contribuent actuellement à l'intégration dans la sous-région est de plus de 3 100 km avec des conditions de navigabilité variables. Le transport par voies d'eau intérieures était caractérisé par : (i) des entreprises publiques en déficit et des opérateurs privés disposant de faibles capacités techniques et financières ; (ii) un manque d'entretien et de balisage convenables des voies; et (iii) des infrastructures et des équipements de transport en mauvais état et en quantités insuffisantes.

C'est compte tenu de cette situation que la sous-région avait décidé de se doter d'un Plan Directeur Consensuel des Transports afin d'assurer :

- le désenclavement des pays sans littoral et des zones de production ;
- l'accroissement des échanges commerciaux entre les pays membres de la sous région et avec les autres sous régions ;
- la libre circulation des personnes et des biens ;
- la libéralisation du secteur des transports et l'implication du secteur privé ;
- la réduction de la pauvreté ; et
- l'amélioration de l'état des infrastructures et de la qualité des services.

<sup>1</sup> Le Burundi, la RCA et le Tchad n'ont pas d'accès direct à la mer.

<sup>2</sup> Angola, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, République Démocratique du Congo, Sao Tome & Principe.

### **III. LE PLAN DIRECTEUR CONSENSUEL DES TRANSPORTS EN AFRIQUE CENTRALE**

Le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) est le cadre de référence sous-régional pour le développement des infrastructures de transport et la facilitation du transport.

#### **III.1 Contenu du PDCT-AC**

Le PDCT-AC comprend trois grandes composantes : (i) les infrastructures de transport, (ii) la facilitation du transport et du transit et (iii) le Système d'Information Géographique (SIG) en Afrique Centrale

Il contient une liste de projets représentant les besoins de la sous-région exprimés collectivement par les Etats membres et il couvre tous les modes de transport (routier, ferroviaire, aérien, maritime et par voie d'eau intérieure).

Les projets routiers du PDCT-AC sont composés des routes transafricaines, des chaînons manquants du réseau communautaire de la CEEAC adopté le 27 février 1988 et du réseau prioritaire et intégrateur de la CEMAC adopté le 20 juillet 2000. Il s'agit essentiellement de la réalisation des liaisons inter-capitales, des corridors de transit et des liaisons d'interconnexion permettant le maillage du réseau.

Dans le domaine ferroviaire, le PDCT-AC contient des projets de réhabilitation et de modernisation des réseaux existants ainsi que leur prolongement et leur interconnexion. Il est également prévu la construction de nouvelles lignes en Guinée Equatoriale et dans les pays enclavés que sont le Burundi, la République Centrafricaine et le Tchad afin de doter ces derniers de voies alternatives de désenclavement. Par ailleurs, certains projets du PDCT-AC concernent l'aménagement ou la construction de plateformes multimodales et de ports secs. Le PDCT-AC prévoit également l'élaboration du Plan Directeur des Chemins de Fer d'Afrique Centrale et la réhabilitation et le renforcement des structures de l'Ecole Supérieure Africaine de Cadres de Chemin de fer de Brazzaville.

En matière de développement du transport aérien, la création d'une compagnie aérienne communautaire de la CEMAC figure en bonne place dans le PDCT-AC. A cela s'ajoutent la mise aux normes internationales des aéroports internationaux existants, la création d'autorités autonomes de l'aviation civile, la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du transport aérien, l'harmonisation des instruments de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile et la création d'un centre sous régional de formation en aviation civile.

Dans le domaine du transport maritime, le PDCT-AC prévoit la réhabilitation et l'extension de ports existants, la construction de ports en eaux profondes au Cameroun et en RDC, la réhabilitation ou la construction de chantiers navals et la création d'une compagnie de cabotage maritime sous régionale.

Les projets relatifs au transport par voies d'eaux intérieures concernent la réhabilitation et l'extension de ports existants, la construction de nouveaux ports, la réhabilitation du matériel de transport, la construction d'un barrage de régulation et l'amélioration de la navigation sur l'Oubangui.

Le PDCT-AC contient également un volet facilitation du transport de transit en direction des pays enclavés.

### III.2 Objectifs et orientations stratégiques du PDCT-AC

Le PDCT-AC a pour objectifs:

- **à court terme**, de permettre de circuler sur une route entièrement bitumée d'une capitale à une autre à l'horizon 2010 ;
- **à moyen terme**, de mettre en place un cadre consensuel sous-régional pour les négociations en vue de mobiliser les investissements dans le domaine des infrastructures de transport ; et
- **à long terme**, de doter l'Afrique centrale d'un système de transport (tous modes confondus) fiable et à moindre coût, favorisant la libre circulation des personnes et des biens et qui soit en mesure d'appuyer le développement des échanges entre les pays, et donc l'intégration économique.

Les axes stratégiques du PDCT-AC sont : (i) la consolidation des réformes des politiques et des institutions dans le secteur des transports ; (ii) la promotion de l'intermodalisme ; (iii) l'adoption de l'approche corridor pour promouvoir le commerce entre les pays côtiers et l'hinterland ; (iv) la mise en place de comités de facilitation ; (v) la mobilisation des ressources internes ; et (vi) l'application des cadres réglementaires harmonisés.

### III.3 Mécanisme de suivi

A l'occasion de la validation du PDCT-AC, les Ministres de l'Afrique Centrale en charge du développement des infrastructures de transport avaient mis en place un Comité de suivi de haut niveau chargé de faire la promotion et la diffusion du Plan, ainsi que la mobilisation des ressources nécessaires à sa mise en œuvre.

Le Comité de suivi comporte deux niveaux :

- a. **Le Comité Ministériel de Suivi (CMS)** avec comme:
  - 1) Président : - Ministre des Travaux Publics de la République du Cameroun et
  - 2) Membres : - Ministre des Transports de la République Gabonaise  
- Ministre des Travaux Publics de la République du Congo  
- Ministre des Transports de la République Démocratique du Congo
- b. **Le Comité Opérationnel de Suivi (COS)** avec comme:
  - 1) Président : - Président de la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC)
  - 2) Membres : - Secrétaire Général de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC)  
- Président de la Commission de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)  
- Directeur du Bureau sous régional pour l'Afrique Centrale de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA/BSR-AC)

Le Comité Opérationnel de Suivi a pour mandat spécifique d'assurer la promotion des programmes et projets du PDCT-AC auprès des bailleurs de fonds et de mettre en place des mécanismes novateurs de financement. Il devrait également les sensibiliser sur la pertinence du PDCT-AC puis organiser des tables rondes pour mobiliser les ressources nécessaires à sa mise en œuvre.

### **III.4 Mécanisme de financement**

Le PDCT-AC préconise d'utiliser les Fonds de Développement Communautaires de la CEMAC et de la CEEAC pour financer la préparation des projets de transport intégrateurs (études de faisabilité et élaboration de dossiers de recherche de financement). En ce qui concerne la construction des infrastructures, il prévoit de faire recours à l'aide publique au développement.

L'entretien courant des infrastructures devrait être financé par les ressources publiques nationales et la modernisation des équipements de transport (véhicules routiers, matériel de transport ferroviaire ou fluvial) serait prise en charge par le secteur privé.

Il est à noter que la mobilisation des ressources internes constitue un des axes stratégiques du PDCT-AC et ces ressources doivent aussi servir à financer les infrastructures tout comme l'aide publique au développement.

## **IV. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR CONSENSUEL DES TRANSPORTS EN AFRIQUE CENTRALE**

Trois catégories d'actions avaient été préconisées pour la mise en œuvre du PDCT-AC. Il s'agit :

(i) des actions relatives aux politiques de développement des infrastructures telles que la création d'un cadre de concertation, d'harmonisation et de mise en cohérence des programmes d'action de la CEEAC et de la CEMAC, la considération des corridors de désenclavement comme l'une des bases de l'intégration physique de la sous-région, la recherche de solutions aux problèmes de facilitation, l'adoption de réseaux d'infrastructures prioritaires et l'évaluation à mi-parcours des programmes de financement ;

(ii) des actions d'ordre institutionnel et organisationnel comme le renforcement des capacités de la CEEAC, de la CEMAC, de la CICOS et des administrations nationales dans le domaine des transports ; et

(iii) des actions d'investissement pour la construction, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures.

Depuis son adoption, plusieurs activités ont été menées par les Etats membres et les institutions partenaires, dans le cadre du PDCT-AC.

## IV.1 Activités menées et résultats atteints

### IV.1.1 Harmonisation des programmes d'action de la CEEAC et de la CEMAC et évaluation à mi-parcours

#### a. Priorisation des projets du PDCT-AC

Les besoins exprimés par les Etats membres de la CEMAC et de la CEEAC se traduisaient en 184 projets formulés parfois de manière trop générale dans le PDCT-AC. Pour assurer une bonne promotion du PDCT-AC et faciliter la mobilisation des ressources, le Comité de suivi avait décidé d'identifier et de hiérarchiser tous les projets du Plan. C'est dans ce cadre qu'une étude sur la priorisation des projets du PDCT-AC a été réalisée par la CEA/BSR-AC. L'étude a ainsi répertorié l'ensemble des besoins exprimés par les Etats membres et a identifié 303 projets à différents degrés de préparation. La méthodologie utilisée pour la priorisation était basée sur sept critères d'évaluation et de classement des projets. Cette méthodologie avait d'abord fait l'objet d'un examen et d'une validation par des experts en transport de la sous région avant la poursuite de l'étude.

Des missions avaient été effectuées par les experts du COS dans les dix Etats membres de la CEEAC pour collecter les données relatives aux projets qui à cette occasion avaient tous été notés sur la base des sept critères validés. A chaque fois, la notation des projets a été effectuée de manière consensuelle et conjointe par les experts du COS et les experts nationaux pour assurer l'appropriation du processus de priorisation.

Le rapport de l'étude de priorisation des projets du PDCT-AC a ainsi été adopté le 22 juin 2007 à Libreville (Gabon) par la 2ème Conférence des Ministres de l'Afrique Centrale en charge des Transports et des Travaux Publics. De manière spécifique et pour assurer une mise en œuvre progressive du PDCT-AC, les Ministres avaient validé un Premier Programme Prioritaire composé de 55 projets répartis comme suit :

- 44 projets routiers portant sur 5 906 km de route dont 3 752 km de nouvelles constructions, 2 154 km de réhabilitation / renforcement et 3 ponts majeurs ;
- 3 projets ferroviaires portant sur la construction d'environ 2 000 km de voie ferrée ;
- 6 projets portuaires et maritimes dont 3 projets de construction de port en eau profonde et 3 projets de réhabilitations d'infrastructures portuaires ;
- 1 projet fluvial et lacustre ; et
- 1 projet aérien.

La liste des 55 projets est jointe au présent rapport en annexe 1.

#### b. Le Réseau Routier Consensuel de l'Afrique Centrale

Un Réseau Routier Consensuel de l'Afrique Centrale représentant l'ensemble des axes principaux de l'espace CEEAC sur une carte de référence a été élaboré par la CEA/BSR-AC et adopté par les Ministres de l'Afrique Centrale en charge des Transports et des Travaux Publics. Ce réseau attribue un code à chaque tronçon de route et à chaque corridor de transit pour en faciliter l'identification. Toutes les villes principales et les cours d'eau sont également représentés sur la carte jointe au présent rapport en Annexe 2.

### **c. Etude sur le développement du Réseau Routier Consensuel de l'Afrique Centrale**

En 2010, année d'échéance de l'objectif à court terme du PDCT-AC de relier toutes les capitales de la sous-région par une route entièrement bitumée, la CEA/BSR-AC a réalisé une étude sur le développement du Réseau Routier Consensuel de l'Afrique Centrale, afin d'évaluer les progrès dans la réalisation des liaisons inter-capitales. Le constat majeur de l'étude était que six ans après l'adoption du PDCT-AC, deux liaisons inter-capitales seulement sur les quatorze étaient entièrement bitumées. Il s'agit des liaisons Yaoundé-Libreville et Yaoundé-Bata. Autrement dit, sur la longueur totale de 14 240 km des 14 liaisons inter-capitales, 6 008 km étaient bitumés et 1 169 km en cours de bitumage. Le taux de réalisation de l'objectif à court terme du PDCT-AC n'était que de 51 %.

### **d. Le Code de l'Aviation Civile de l'Afrique Centrale**

Toujours dans le cadre du volet harmonisation des programmes de CEEAC et de la CEMAC, un Code de l'Aviation Civile de la CEEAC a été adopté le 11 juin 2012 à Bujumbura, par les Ministres en charge de l'Aviation Civile des Etats de l'Afrique Centrale. Ce Code a été élaboré à partir du celui de la CEMAC qui a été enrichi des spécificités des autres Etats de l'Afrique Centrale.

## **IV.1.2 Préparation et réalisation de projets d'infrastructure**

La CEMAC et la CEEAC ont mené plusieurs actions pour promouvoir la mise en œuvre des projets du PDCT-AC.

### **a. Programme de mise en œuvre du corridor 13 : Pointe Noire - Brazzaville - Bangui - N'Djamena**

A la demande de CEMAC, la CEA/BSR-AC a réalisé en mai 2011, une étude sur le développement du corridor n°13 du PDCT-AC : Pointe Noire - Brazzaville - Bangui - N'Djamena comme deuxième voie de désenclavement pour la République Centrafricaine (RCA) et la République du Tchad. L'étude a fait l'état des lieux de tous les tronçons du corridor et a élaboré : (i) des termes de référence pour des études de faisabilité des tronçons transfrontaliers ; (ii) un programme d'urgence d'exécution des travaux d'ouverture du tronçon transfrontalier RCA/Congo ; et (iii) un programme de réalisation de l'ensemble du corridor 13.

### **b. Etude de faisabilité et d'avant projet détaillé du pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa**

Avec le soutien du Secrétariat Général de la CEEAC et sur une requête conjointe de la République du Congo et la République Démocratique du Congo, la BAD a octroyé aux deux Etats, un don pour le financement de l'étude de faisabilité et d'avant projet détaillé du pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa, tronçon manquant de la Transafricaine Tripoli-Windhoek-Cape Town et projet phare du PDCT-AC. Ce don de 5 millions d'Unités de Compte (UC) soit, 3,80 milliards de francs CFA est réparti de la manière suivante : 1,415 millions d'UC (1,08 milliards de francs CFA) pour la République du Congo et 3,585 millions d'UC (2,72 milliards de francs CFA) pour la République Démocratique du Congo. Les deux pays ont contribué à hauteur de 0,44 millions d'UC (335 millions de francs CFA).

L'étude réalisée en 2012 servira à la mobilisation des ressources pour financer la construction du pont et de ses ouvrages connexes.

### **c. Route Ouesso-Sangmélina**

Dans le cadre de la réalisation des liaisons inter-capitales du PDCT-AC, la République du Cameroun et la République du Congo ont décidé de construire les tronçons manquants de la route Yaoundé-Brazzaville, avec l'assistance technique de la CEEAC. Ces tronçons sont tous situés dans la zone transfrontalière entre les villes de Sangmélina au Cameroun et Ouesso au Congo sur une longueur totale de 607,5 km. La liaison Ouesso-Ketta étant déjà réalisée, plusieurs bailleurs de fonds ont contribué au financement des tronçons restants. C'est ainsi que :

- le bitumage du tronçon Ketta - Biessi au Congo, d'une longueur de cent vingt et un kilomètres (121 km) est financé par la BAD pour un coût total de 47,12 milliards de francs CFA. Cinquante six kilomètres (56 km) sont déjà bitumés.
- les tronçons Biessi - Souanké - Ntam en territoire congolais et Ntam-Mintom en territoire camerounais, longs de respectivement 195 km et 105,5 km ont bénéficié d'un financement de la BAD et du Fonds Coréen pour le Développement Economique pour un aménagement minimum, avec la construction de certains ouvrages définitifs dans le but de garantir la continuité du trafic. Les travaux sont achevés sur 50 km entre Biessi et Souanké et un appel d'offres a été lancé pour la construction d'un poste de contrôle unique frontalier.
- le tronçon Mintom-Djoum au Cameroun et d'une longueur de 83 km sera bitumé sur un financement de la BAD pour 45,12 milliards de francs CFA. Les terrassements généraux sont réalisés sur une longueur de 72 km.
- le bitumage du tronçon Djoum-Sangmélina situé au Cameroun avec une longueur de 103 km est financé d'une part, par un groupe de bailleurs de fonds composé du Fonds Saoudien de Développement (FSD), du Fonds Koweïtien pour le Développement Economique (FKDE), de la Banque Arabe pour le Développement Economique de l'Afrique (BADEA) et du Fonds OPEP pour le Développement International (OFID) sur la section Djoum-Bikoula (38 km) pour un montant de 29 608 000 Euros ( 19,42 milliards de FCFA) et d'autre part, par la Banque Islamique de Développement (BID) sur la section Bikoula-Sangmélina (65 km) pour un montant de 52 925 000 Euros ( 34,72 milliards de FCFA). La contribution du Cameroun s'élève à 6 746 000 Euros (4,42 milliards de FCFA). L'appel d'offres a été lancé pour le bitumage du tronçon Djoum-Bikoula et les terrassements généraux sont réalisés sur 25 km du tronçon Bikoula-Sangmélina.

## **IV.1.3 Plaidoyer pour la mobilisation des ressources**

### **a. Missions de sensibilisation des bailleurs de fonds**

Sur financement de la CEA/BSR-AC, les experts des quatre institutions membres du Comité Opérationnel de Suivi avaient effectué en 2006, des missions de sensibilisation auprès des principaux bailleurs de fonds à savoir, l'Agence Française de Développement (AFD), la Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique (BADEA), la Banque Mondiale et la Commission de l'Union Européenne. Toutes ces institutions s'étaient réjouies de la collaboration entre la CEMAC et la CEEAC qui se sont engagées à faire conjointement la promotion de projets de la sous région. Elles avaient par ailleurs,

exprimé leur intention de participer à la table ronde des bailleurs de fonds prévue pour la mobilisation des ressources nécessaires à la mise en œuvre du PDCT-AC.

#### **b. Etude sur la réduction des déficits de financement des infrastructures de transport en Afrique Centrale**

La mise en œuvre des 55 projets du Premier Programme Prioritaire nécessitant d'importantes ressources financières qui vont au delà de la capacité des pays de la sous-région, la CEA/BSR-AC a réalisé en avril 2010, une étude sur la réduction des déficits de financement des infrastructures de transport en Afrique Centrale. Cette étude a fait une analyse détaillée de la problématique du financement des infrastructures de transport et a présenté les différents mécanismes existants afin d'identifier ceux qui pourraient contribuer à combler le déficit de ressources nécessaires au financement des projets prioritaires de la sous-région.

#### **c. Système d'Information Géographique (SIG) de l'Afrique Centrale**

Pour accompagner la promotion et la mise en œuvre du PDCT-AC, la CEA/BSR-AC a développé et mis en ligne un Système d'Information Géographique (SIG) pilote qui permet de :

- visualiser sur une carte numérique toutes les infrastructures de transport existantes dans la sous région ;
- accéder aux données détaillées de chaque tronçon routier et ferroviaire ;
- disposer d'informations sur les villes, les villages et leurs populations, sur les terres agricoles, les forêts, l'hydrologie, le relief, la géologie, etc.

Une fois entièrement développé, le SIG de Afrique Centrale fournira aux décideurs de la sous région et aux Partenaires Techniques et Financiers, des informations utiles à la planification du développement des infrastructures de transport. Son extension à l'ensemble du continent était d'ailleurs envisagée par l'Union Africaine.

Pour développer le SIG de l'Afrique Centrale et assurer sa pérennité, le Secrétaire Général de la CEEAC et le Président de la Commission de la CEMAC avaient dès septembre 2008 adressé une requête conjointe de financement au Chef de la Délégation de la Commission Européenne à Bangui. Ce dernier avait répondu favorablement et informé les chefs de ces deux institutions, de la possibilité d'insérer une composante SIG dans le projet d'appui au secteur des transports du 10<sup>ème</sup> Fonds Européen pour le Développement (FED). A ce jour, le SIG est toujours à son stade initial de projet pilote.

#### **d. Préparation de la table ronde des bailleurs de fonds**

Compte tenu de l'ampleur des besoins en financement, les Ministres en charge des transports et des travaux publics avaient au cours de leur deuxième conférence tenue le 22 juin 2007 à Libreville, mandaté la BDEAC pour organiser en juin 2008, une table ronde des bailleurs de fonds afin de mobiliser les ressources nécessaires au financement des 55 projets du Premier programme Prioritaire du PDCT-AC. La préparation de cette table ronde devait se faire sous le parrainage de la BAD et en coordination avec les autres membres du COS que sont la CEEAC, la CEMAC et la CEA/BSR-AC.

C'est dans ce cadre que la BDEAC a recruté un Consultant qui a réalisé une évaluation économique et financière des projets du Premier Programme Prioritaire du PDCT-AC. Le retard accusé par cette évaluation préalable n'a pas rendu possible la tenue de la table ronde en juin 2008 comme demandé par la 2<sup>ème</sup> Conférence des Ministres.

Constatant que deux ans après cette date, la table ronde n'était toujours pas organisée, les Ministres de l'Afrique Centrale en charge des Transports et des Travaux Publics avaient décidé de se réunir une 3<sup>ème</sup> fois le 15 juin 2010 à Yaoundé pour relancer le processus de mise en œuvre du PDCT-AC et arrêter une nouvelle date pour la table ronde. Compte tenu des enjeux, la 3<sup>ème</sup> session avait d'ailleurs été élargie aux Ministres en charge des Finances, de la Planification et du NEPAD pour une grande mobilisation des parties prenantes. A cette occasion, les Ministres avaient alors été informés que 24 des 55 projets du PPP/PDCT-AC avaient déjà trouvé un financement et que certains d'entre eux étaient même en cours de réalisation. En concertation avec les membres du COS et les délégués de la BAD, ils avaient demandé que la table ronde soit organisée à Kinshasa (RDC), au plus tard en juin 2011 sur la base des 31 projets restants. Cette nouvelle date n'avait pas été respectée non plus.

Sur requête de la CEEAC, la BAD a mis en place en septembre 2011, une assistance technique à deux composantes : (1) l'appui institutionnel et opérationnel à la CEEAC pour le suivi et la mise en œuvre du PDCT-AC ; et (2) le renforcement des capacités du Secrétariat du COS (BDEAC) pour l'organisation de la première table ronde des bailleurs de fonds sur le financement du PPP/PDCT-AC.

L'équipe de l'assistance technique avait mené dans les Etats membres, une campagne de collecte d'informations qui avait permis de faire le point sur l'état de préparation de chaque projet du PPP/PDCT-AC et de mettre à jour les fiches y relatives. Le constat majeur de ce travail était que six (6) projets supplémentaires du PPP/PDCT-AC avaient entre temps obtenu des financements. Ceci a réduit à seulement vingt cinq (25) le nombre de projets du Premier Programme Prioritaire qui ont besoin de financement.

Le 27 septembre 2012 à Kinshasa, le Comité Ministériel de Suivi avait adopté les documents de travail, la feuille de route et le budget de la table ronde. Ce budget s'élevait à 700 millions de francs CFA à répartir équitablement entre les dix Etats Membres de la CEEAC. Par ailleurs, les Ministres avaient décidé que la table ronde se tienne à la mi-mars 2013 au siège de la BAD à Tunis.

Depuis cette réunion du CMS, aucune activité majeure n'a été menée dans le cadre de la table ronde des bailleurs de fonds. Cependant, la CEEAC avait pris contact avec des personnalités qui étaient pressenties pour jouer le rôle de Champion pour l'évènement. Aussi, le Gouvernement de la RDC avait effectué le 14 janvier 2013, un paiement de 70 millions de francs CFA au titre de sa contribution financière pour l'organisation de la table ronde.

#### **e. Documents de la table ronde**

Les documents de travail de la table ronde ont été finalisés et sont disponibles au secrétariat du COS. Il s'agit essentiellement du prospectus, de la note conceptuelle, du programme de travail et des 25 fiches de projet. Le budget de la table ronde a également été élaboré ainsi que les projets de lettres d'invitation.

## **f. Site web du PDCT-AC**

Grace à l'assistance technique de la BAD, un site Web a été construit et mis en ligne pour la promotion du PDCT-AC et de la table ronde des bailleurs de fonds. Ce site logé à la BDEAC est accessible en ligne.

## **IV.2 Les contraintes à la mise en œuvre du PDCT-AC**

Les actions décrites dans la section précédente et les résultats atteints témoignent de la pertinence du PDCT-AC dont la mise en œuvre connaît quelques difficultés.

Au niveau des pays, à l'exception du Cameroun, les comités nationaux qui devaient suivre la mise en œuvre du PDCT-AC n'ont pas été créés, ce qui prive les décideurs des informations sur l'état d'avancement de ladite mise en œuvre et sur les difficultés rencontrées. Par ailleurs, l'absence d'études pour plusieurs projets du PDCT-AC impacte négativement leur promotion car les potentiels bailleurs de fonds ne disposent pas de bases techniques pour susciter leur intérêt. Enfin, le non paiement des contributions pour l'organisation de la table ronde contribue à retarder davantage sa tenue.

Le Comité Opérationnel de Suivi qui anime la mise en œuvre du PDCT-AC ne s'est pas réuni depuis la dernière réunion du Comité Ministériel de Suivi en septembre 2012. En outre, le fonctionnement même du COS est confronté à des difficultés de financement à cause du retard accusé dans le paiement des contributions de la CEMAC et de la CEEAC.

## **V. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

L'adoption du PDCT-AC comme programme commun de la CEEAC et de la CEMAC pour développer les infrastructures de transport en Afrique Centrale avait suscité d'une part, beaucoup d'espoir auprès des Etats membres et d'autre part, de l'enthousiasme auprès des Partenaires Techniques et Financiers qui avaient été sensibilisés dès le début du processus. C'est aussi la seule fois que des projets des dix Etats membres de l'Afrique Centrale ont été regroupés et classés par ordre de priorité et de manière consensuelle. Il s'agit là d'une occasion historique pour l'intégration physique de l'Afrique Centrale. La réalisation ou la mobilisation des financements pour la moitié des 55 projets du programme prioritaire par les Etats membres témoigne de la pertinence du PDCT-AC.

L'organisation de la table ronde des bailleurs de fonds permettra d'accélérer le processus de mise en œuvre du PDCT-AC et de faire une promotion conjointe des projets auprès des Partenaires Techniques et Financiers. Elle donnera également aux partenaires, une vision globale des besoins de la sous région afin qu'ils puissent mieux programmer leurs interventions et manifester leur intérêt pour les projets les plus pertinents.

Les recommandations ci-dessous sont formulées pour permettre de d'accélérer le processus de mise en œuvre du PDCT-AC, à travers la redynamisation du mécanisme de suivi et l'organisation de la table ronde des bailleurs de fonds.

**1. A l'attention des membres du Comité Opérationnel de suivi**

- Organiser une réunion du Comité Opérationnel de Suivi pour faire le diagnostic de son fonctionnement afin d'en tirer les leçons et élaborer une nouvelle feuille de route;
- S'acquitter de la contribution au budget de fonctionnement du COS (CEEAC et CEMAC) ;
- Actualiser l'étude de priorisation des projets du PDCT-AC ;
- Actualiser la liste des projets de première priorité ;
- Elaborer ou mettre à jour les fiches de présentation des projets de première priorité ;
- Mettre à jour tous les documents de la table ronde ;
- Relancer les Etats membres pour le paiement de leur contribution financière à l'organisation de la table ronde ;
- Renouer le contact avec la BAD pour réitérer la requête des Ministres pour parrainer la table ronde et appuyer financièrement son organisation;
- Relancer la Délégation de l'Union Européenne à Bangui sur la requête de financement relative au développement du Système d'Information Géographique ;
- Redynamiser le site web du PDCT-AC ;
- Organiser la table ronde des bailleurs de fonds.

**2. A l'attention des Etats membres**

- S'acquitter de la contribution financière pour l'organisation de la table ronde des bailleurs de fonds ;
- Mettre en place ou redynamiser les comités nationaux de suivi de la mise en œuvre du PDCT-AC;
- Communiquer au COS, l'état de mise en œuvre de leurs projets contenus dans le PDCT-AC.

## ANNEXE 1 : LISTE DES 55 PROJETS DE PREMIERE PRIORITAIRE

N° DU PROJET		TITRE DU PROJET	KM	PAYS
<b>PROJETS ROUTIERS (44)</b>				
1	R 001	Construction du pont rail-route entre Brazzaville et Kinshasa (longueur 2.0/2.5 km)	2,5	Congo - RDC
2	R 002	Réhabilitation de la route Lobito-Huambo	287	ANGOLA
3	R 003	Bitumage de la route Huambo-Kuito	144	ANGOLA
4	R 004	Bitumage de la route Kuito-Luena	367	ANGOLA
5	R 005	Bitumage de la route Luena-Luau-Dilolo	327	ANGOLA
6	R 006	Bitumage de la route Uige-Damba-Maquela do Zombo	143	ANGOLA
7	R 007	Réhabilitation de la route Bujumbura-Cibitoke-Rugombo-Ruhwa	80	BURUNDI
8	R 008	Renforcement de la route Douala - Edéa - Pouma	124	CAMEROUN
9	R 009	Renforcement de la route Pouma - Yaoundé	135	CAMEROUN
10	R 011	Bitumage de la route Garoua-Boulai-Ngaoundéré	254	CAMEROUN
11	R 012	Renforcement de la route Ngaoundéré-Garoua	275	CAMEROUN
12	R 013	Renforcement de la route Garoua-Figuil	90	CAMEROUN
13	R 014	Réhabilitation de la route Figuil - Maroua	106	CAMEROUN
14	R 015	Renforcement de la route Maroua-Kousséri	272	CAMEROUN
15	R 019	Bitumage de la route Sangmélina - Djoum	103	CAMEROUN
16	R 020	Bitumage de la route Djoum-Mintom	80	CAMEROUN
17	R 021	Bitumage de la route Mintom - Lélé	60	CAMEROUN
18	R 022	Bitumage de la route Lélé - Mbalam - Front. Congo	71	CAMEROUN
19	R 030	Construction du pont Bangui-Zongo		RCA - RDC
20	R 031	Bitumage de la route Garoua Boulai-Bouar	158	RCA
21	R 032	Bitumage de la route Bouar-Baoro	54	RCA
22	R 033	Réhabilitation de la route Yaloké-Bossembélé	73	RCA
23	R 034	Bitumage de la route en terre Bossembélé-Bossangoa-Békay (Béaoyo)	369	RCA
24	R 043	Bitumage de la route Kinkala - Mindouli	60	CONGO
25	R 044	Bitumage de la route Dolisie (Loubomo) - Kibangou - Nyanga - Front. Gabon	236	CONGO
26	R 048	Bitumage de la route Ouésso - Liouesso	86	CONGO
27	R 049	Bitumage de la route Liouesso - Makoua	180	CONGO
28	R 050	Bitumage de la route Makoua - Owando	71	CONGO
29	R 051	Bitumage de la route Mindouli - Pointe Noire	411	CONGO
30	R 052	Bitumage de la route Ketta-Sembé-Souanke-Ntam (Frontière cameroun)	384	CONGO
31	R 053	Réhabilitation de la route Médoumane - Gare Oetra	36	GABON
32	R 054	Réhabilitation de la route Gare Oetra - Ndjolé	10	GABON
33	R 055	Réhabilitation de la route Ndjolé - Bifoun	56	GABON
34	R 057	Réhabilitation de la route Nsilé - Libreville	105	GABON
35	R 058	Bitumage de la route PK 55 - Fougamou	35	GABON
36	R 059	Bitumage de la route Fougamou - Mouila	107	GABON

N° DU PROJET		TITRE DU PROJET	KM	PAYS
37	R 060	Bitumage de la route Mouila - Ndendé	79	GABON
38	R 061	Bitumage de la route Ndendé - Doussala	49	GABON
39	R 079	Construction de la route Kwango - Kenge	76	RDC
40	R 109	Elargissement de la route Ndjaména - Ngeli & construction d'un pont	6	TCHAD
41	R 111	Renforcement de la route Kélo - Moundou	108	TCHAD
42	R 113	Bitumage de la route Campo - Bata	70	Cameroon - RGE
43	R 190	Bitumage de la route Moundou - Doba	100	TCHAD
44	R042	Réhabilitation de la route Brazzaville - Kinkala	72	CONGO
<b>PROJETS FERROVIAIRES (3)</b>				
45	F 022	Franceville - port de Lékéti	400	Gabon-Congo
46	F 040	Construction du chemin de fer Kinshasa - Ilebo	1.015	RDC
47	F 041	Construction du chemin de fer Banana - Matadi	146	RDC
<b>PROJETS FLUVIAUX ET LACUSTRES (1)</b>				
48	E 003	Réhabilitation du matériel de transport des voies d'eau intérieures : volet RCA		RCA
<b>PROJETS MARITIMES (6)</b>				
49	M 001	Etude de faisabilité et recherche d'un partenaire pour une construction en BOT du port de Mayumba (Gabon)		GABON
50	M 003	Développement du Port Autonome de Pointe Noire		CONGO
51	M 014	Extension du Port en eaux profondes de Sao Tomé		SAO TOME
52	M 015	Amélioration des infrastructures du port de Principe		SAO TOME
53	M 016	Construction du port en eaux profondes de Kribi		CAMEROUN
54	M 017	Construction du port en eaux profondes de BANANA		RDC
<b>A4 - Projets aériens (1)</b>				
55	A 007	Modernisation de l'aéroport de KINSHASA-NDJILI		RDC

**ANNEXE 2 : Carte du Réseau Routier Consensuel de l'Afrique Centrale**

