

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



Langue : Français
Original : Français

PROGRAMME ROUTIER - PHASE II (PR2)

PAYS : GABON

RAPPORT D'ÉVALUATION DE PROGRAMME

Date : 21 juillet 2011 (Le présent rapport a été rédigé à la suite de la mission d'actualisation du Rapport d'Évaluation du Programme effectuée au Gabon du 28/06 au 10/07/2011)

Equipe d'évaluation	<p>Chef d'équipe : P. RUGUMIRE, Ingénieur Principal des Transports, OITC.1, poste 3803</p> <p>Membres de l'équipe : M. BENARD, Economiste Principal de Transports, OITC.1, poste 2302 J.P. KALALA, Socio-économiste Principal, OITC.1, poste 3561 J.F.EDJODJOM'ONDO, Expert Infrastructure, GAFO, poste 6605 Consultant Environnementaliste, OITC.1</p> <p>Directeur régional : M. KANGA, ORCE</p> <p>Directeur sectoriel : G. MBESHERUBUSA, OITC</p> <p>Chef de Division sectoriel : A. OUMAROU, Chef de Division p.i, OITC.1</p>
Révision par les pairs	<p>L. EHOUMAN Economiste des Transports, OITC.1, poste 6138</p> <p>P. HORUGAVYE Socio-économiste, OWAS.1, poste 2543</p> <p>M. SQUARE Ingénieur en Chef des Transports, OITC.1, poste 6553</p> <p>M. GUEDEGBE Analyste en Education en Chef, OSHD.2, poste 2405</p> <p>P. MORE NDONG Ingénieur Principal des Transports, OITC.2, poste 2284</p>

Table des matières

FICHE D'INFORMATION DU PROGRAMME, EQUIVALENCES, SIGLES ET ABRÉVIATIONS, LISTES DES ANNEXES ET DES TABLEAUX, DONNÉES DE BASE, CADRE LOGIQUE DU PROGRAMME, CALENDRIER D'EXÉCUTION, RÉSUMÉ ANALYTIQUE.....i à ix

I – ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION	1
1.1 Liens du programme avec la stratégie et les objectifs pays	1
1.2 Justification de l'intervention de la Banque.....	2
1.3 Coordination de l'aide.....	2
II – DESCRIPTION DU PROGRAMME.....	3
2.1 Composantes du programme	3
2.2 Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées	4
2.3 Type de programme	4
2.4 Coût estimatifs du programme et dispositifs de financement	5
2.5 Zone et bénéficiaires visés par le programme	6
2.6 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du programme	7
2.7 Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du programme.....	8
2.8 Principaux indicateurs de performance	9
III – FAISABILITÉ.....	9
3.1 Performance économique et financière	9
3.2 Impact environnemental et social.....	10
IV – EXÉCUTION	14
4.1 Dispositions en matière d'exécution	14
4.2 Suivi-évaluation	16
4.3 Gouvernance.....	17
4.4 Durabilité.....	17
4.5 Gestion des risques.....	18
4.6 Développement des connaissances.....	19
V – CADRE JURIDIQUE.....	19
5.1 Instrument légal.....	19
5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque	19
5.3 Conformité avec les politiques de la Banque	20
VI - RECOMMANDATION	20

APPENDICE I.	INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES COMPARATIFS DU PAYS
APPENDICE II.	TABLEAU DU PORTEFEUILLE DE LA BAD DANS LE PAYS
APPENDICE III.	PRINCIPAUX PROJETS CONNEXES EN COURS DANS LE PAYS
APPENDICE IV.	CARTE DE LA ZONE DU PROGRAMME

LISTE DES ANNEXES TECHNIQUES

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>
1.	Coûts détaillés du Programme
2.	Justification du niveau de la contrepartie au financement du PR2
3.	Acquisition des biens, travaux et services
4.	Analyse économique et financière

LISTE DES TABLEAUX

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>
2.1	Composantes du programme
2.2	Structures de chaussée retenues pour l'axe Port Gentil-Mandorové
2.3	Solutions de substitution envisagées et causes du rejet
2.4	Résumé du coût estimatif du programme par composante
2.5	Résumé du coût par catégorie de dépenses du programme
2.6	Source de financement du programme par catégorie de dépenses
2.7	Calendrier des dépenses par composante du programme
2.8	Calendrier des dépenses par source de financement du programme
3.1	Résumé de l'analyse économique
4.1	Programme prévisionnel de supervision

Equivalences monétaires*Juillet 2011*

1 UC	=	726,374 FCFA
1 UC	=	1,10735 EUR
1 UC	=	1,60045 USD

Année fiscale1^{er} janvier - 31 décembre**Poids et mesures**

1 tonne métrique	=	2 204 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,200 livres
1 mètre (m)	=	3,281 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce
1 kilomètre (km)	=	0,621 mile
1 hectare (ha)	=	2,471 ares

Sigles et abréviations

AFD	:	Agence Française de Développement
AOI	:	Appel d'offres International
AON	:	Appel d'offres National
BAD	:	Banque africaine de développement
BADEA	:	Banque arabe pour le développement économique en Afrique
BB	:	Béton bitumineux
BDRI	:	Base de Données Routières Informatisée
BEAC	:	Banque des Etats de l'Afrique Centrale
BID	:	Banque Islamique de Développement
BM	:	Banque Mondiale
CEEAC	:	Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
CEMAC	:	Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale
CNI	:	Compagnie de Navigation Intérieure (CNI)
DGEI	:	Direction Générale des Etudes des Infrastructures
DGERA	:	Direction Générale de l'Entretien des Routes et des Aéroports
DGMM	:	Direction Générale de la Marine Marchande
DGIT	:	Direction Générale des Infrastructures de Transport
DGS	:	Direction Générale des Statistiques
DSCR	:	Document de Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté
DSPAR	:	Document de Stratégie Pays axé sur les résultats
EIES	:	Étude d'impact environnemental et social
FED	:	Fonds européen de développement
FER2	:	Fonds d'entretien routier de deuxième génération
GAFO	:	Bureau Régional de la Banque au Gabon
HDM	:	High Design Maintenance Model
HTTD	:	Hors Toutes Taxes et Douanes
IEC	:	Information, Education et Communication
IST	:	Infection Sexuellement Transmissible
MEIAT	:	Ministère de l'Équipement, des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire
MECIT	:	Ministère de l'Économie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme
MUC	:	Millions d'Unité de Compte
NEPAD	:	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
OPRAG	:	Office des Ports et Rades du Gabon
PARR	:	Programme d'aménagement du réseau routier
PAPSUT	:	Projet d'Ajustement de la Planification des Secteurs Urbains et des Transports
PDIT	:	Plan Directeur Intermodal des Transports (1998-2012)
PIB	:	Produit intérieur brut
PIP	:	Programme d'investissement public
PRC	:	Plan de Réinstallation et de Compensation
PTF	:	Partenaire Technique et Financier
RUR	:	Redevance d'usure de la route
SBQC	:	Méthode de Sélection Basée sur la Qualité et le Coût
SED	:	Méthode de Sélection par Entente Directe
SMC	:	Méthode de Sélection au Moindre Coût
SMT	:	Stratégie à Moyen Terme de la Banque 2008-2012
SOGATRA	:	Société gabonaise de transport urbain
SONATRAM	:	Société Nationale de Transport Maritime
SIGEPHAG	:	Société d'Investissement et de Gestion des Ports et Rades du Gabon
TNS	:	Taux Net de Scolarisation
TMJA	:	Trafic moyen journalier annuel
TRIE	:	Taux de rentabilité interne économique
UC	:	Unité de compte
UE	:	Union Européenne
VAN	:	Valeur Actualisée Nette
Veh/j	:	Véhicules par jour
VL	:	Véhicule Léger
ZIP	:	Zone d'influence directe du projet

Fiche du Programme

Fiche du Client

EMPRUNTEUR :	RÉPUBLIQUE GABONAISE
TITRE DU PROJET :	PROGRAMME ROUTIER – PHASE 2 (PR2)
LIEU D'IMPLANTATION :	PROVINCES DE LA NGOUNIE, DE LA NYANGA ET DE L'OGOUE MARITIME
ORGANE D'EXÉCUTION :	MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES INFRASTRUCTURES ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (MEIAT)

Plan de financement

Source	Montant (MUC)	Instrument
BAD	230,00	Prêt
Gouvernement du Gabon	36,45	Contrepartie Nationale
Coût Total	266,45	

Importantes informations financières sur le prêt BAD

Monnaie du Prêt :	Euros (EUR)
Type d'intérêts pour le prêt :	Flottant
Taux d'intérêt :	Taux de base (EURIBOR 6 mois) + marge sur cout d'emprunt de la Banque + marge contractuelle (60 pb)
Commission d'engagement :	Sans objet
Autres frais :	Sans objet
Echéance :	Semestrielle
Maturité :	20 ans
Différé d'amortissement :	60 mois
VAN (scénario de base) :	133,26 milliards de FCFA
TRIE (scénario de base) :	26,45%

Durée – principales étapes (attendues)

Approbation de la note conceptuelle	Septembre 2010
Approbation du projet :	Septembre 2011
Signature :	Novembre 2011
Mise en vigueur :	Mars 2012
Achèvement :	Mars 2016
Date limite du dernier décaissement :	Décembre 2016
Début du remboursement :	Janvier 2017

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1. Aperçu général du programme

1.1 La Phase 2 du Programme Routier (PR2) constitue la continuité de la Phase 1 du Programme Routier (PR1) dont le prêt a été approuvé par la Banque en 2007. A ce jour, tous les marchés de travaux et d'études routières prévus au PR1 ont été engagés et sont en cours d'exécution. Le montage du PR2 est bâti sur les acquis du PR1 (études routières et leçons tirées de sa mise en œuvre) et sa réalisation permettra d'assurer la continuité du trafic sur les tronçons en cours de bitumage dans le cadre du PR1.

1.2 Le PR2 répond aux orientations de la Lettre de Cadrage du plan stratégique « Gabon émergent » pour la période 2011-2016, et en particulier de son deuxième axe prioritaire « renforcer les facteurs clés de compétitivité globale » qui se décline dans le sixième objectif stratégique de « moderniser les infrastructures et aménager harmonieusement le territoire national ». Le PR2, tout comme le PR1, concourt à un effort d'intégration régionale telle que définie dans le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) adopté en décembre 2003. Le PR2 comprend trois principales routes. Le premier tronçon de route Mouila-Ndendé (70 km) fait partie de l'axe régional reliant le Cameroun au Congo et, est un maillon du corridor Transafricain Tripoli-Windhoek. Le deuxième tronçon Ndendé-Tchibanga (85 km) assure la connexion de cette liaison régionale avec le futur port en eau profonde de Mayumba. En effet, le Gouvernement a lancé en juillet 2010, sur fonds propres, les travaux d'aménagement et de bitumage du tronçon Tchibanga-Mayumba (long de 109 km) ainsi que la construction du pont sur la Banio (long de 524 m). Quant à la troisième route du programme, Port Gentil-Mandorové (34 km), elle est située sur l'axe multimodal Port Gentil-Lambaréné-Ndjolé. Cette route contribue au désenclavement de la seconde ville du pays, avec l'aménagement de la partie terrestre de l'axe multimodal Port Gentil-Lambaréné-Ndjolé. Les études techniques, sociales, environnementales et économiques des axes Mouila-Ndendé et Ndendé-Tchibanga ont été réalisées en 2010 dans le cadre du PR1. Celles relatives à l'axe Port Gentil-Mandorové l'ont été en 2009 sur financement propre du Gouvernement Gabonais.

1.3 En outre, le PR2 comprend les aménagements connexes suivants : i) l'aménagement d'une gare routière et d'une station de pesage à Mbadi ; ii) la construction de deux ponts piétonniers ; iii) la réhabilitation d'infrastructures sociales ; iv) la réhabilitation et l'aménagement de cinq (5) quais fluviaux situés à Mandorové, Omboué, Ngoumbi, Achouka, Ndjolé ; et v) la fourniture et l'installation du balisage sur l'Ogooué. Le PR2 comprend également une composante 'études' et une composante 'appui institutionnel et gestion du programme'. Le coût total hors toutes taxes et douanes (HTTD), de la deuxième phase du programme routier y compris les imprévus physiques et les aléas financiers est estimé à 193,54 milliards de FCFA, soit à 266,45 millions d'Unités de Compte (MUC). La provision pour imprévus physiques représente 10% du coût de base, tandis que la provision pour aléas financiers est égale à 7,29% de la somme du coût de base et de la provision pour imprévus physiques. Le prêt BAD, d'un montant total de 254,69 millions d'euros, soit 230,00 MUC couvre 86,32% du coût total HT-HD du programme, tandis que le Gouvernement Gabonais contribue au financement à 13,68%, soit 36,45 MUC et prend en charge à 100% le montant des compensations aux personnes affectées par le programme.

1.4 Le programme devrait contribuer au désenclavement intérieur des zones de production et à la croissance des échanges régionaux. En particulier, il permettra d'améliorer la circulation des biens et des personnes sur l'axe routier Libreville-Tchibanga et sur la liaison route/fleuve entre Port Gentil, Lambaréné et Ndjolé. En outre, il contribuera à l'amélioration de l'accès des populations de la zone d'intervention du programme (ZIP) aux infrastructures socio-économiques.

2. Evaluation des besoins

Les routes du programme font partie des six axes routiers stratégiques du Gabon qui relient les différents chefs-lieux de provinces, et se raccordent avec les réseaux routiers des pays voisins. La réalisation du PR2 est en conformité avec le pilier 2 « renforcement des infrastructures pour soutenir les pôles de croissance hors pétrole » retenu dans la stratégie d'intervention de la Banque au Gabon (DSP 2011-2015). L'intervention de la Banque fait suite à une requête du Gouvernement visant à consolider l'appui dans la mise en œuvre du Programme d'Aménagement du Réseau Routier (PARR). Elle répond à un besoin crucial de désenclavement des zones de production, et va contribuer à l'amélioration de la compétitivité et de la diversification de l'économie, et de la réduction de la pauvreté par l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines.

3. Valeur ajoutée pour la Banque.

Ce programme est en phase avec la stratégie à moyen et long termes de la Banque qui met l'accent sur les infrastructures et le rôle de Chef de file de la Banque pour la mise en œuvre des programmes du NEPAD dans le domaine de l'infrastructure et de l'intégration régionale en général. La participation de la Banque au financement du Programme d'Aménagement du Réseau Routier (PARR) 2002-2012, cadre de référence du sous-secteur routier, se matérialise dans le cadre d'un programme routier dont la première phase (PR1) en cours, concerne les trois tronçons suivants : Fougamou-Mouila, La Léyou-Lastoursville et Ndendé-Lébamba, d'une longueur totale de 245,6 km. La seconde phase du programme s'inscrit dans la continuité du PR1 et cadre avec les priorités du Gouvernement. Le PR2 est nécessaire à la poursuite des efforts de consolidation du réseau routier national structurant, de désenclavement intérieur, et de valorisation des régions à fort potentiel économique et touristique. En aménageant les tronçons Mouila-Tchibanga et Port Gentil-Mandorové ainsi que les quais fluviaux sur l'Ogooué, le PR2 va contribuer à la modernisation des infrastructures de transport dans le pays.

4. Gestion des connaissances

4.1 L'établissement de la situation de référence pour les indicateurs clés d'impact, avant le démarrage du programme, et l'évaluation d'impact à la fin de celui-ci, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets de ce programme. Ces connaissances seront intégrées dans la base de données routières informatisée (BDRI) du Ministère de l'Équipement, des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire (MEIAT) et seront diffusées sur le site Web de la Banque, dans les rapports annuels, dans le rapport d'achèvement, et dans la revue post-évaluation de la Banque. Elles serviront également d'indicateurs dans la finalisation du plan stratégique « Gabon Emergent ».

4.2 Les acquis issus de l'exécution des projets routiers similaires et en cours, notamment ceux du PR1 ont été mis à profit pour la conception du PR2. Les connaissances techniques obtenues par la Direction Générale des Etudes des Infrastructures (notamment en matière des procédures d'acquisition et de gestion de projet) dans les projets routiers antérieurs et en cours, financés par la Banque et d'autres bailleurs de fonds, seront mis à profit dans la mise en œuvre du présent programme. Le dispositif de suivi-évaluation du programme permettra également de consolider les connaissances qui serviront à la conception de futurs projets et/ou programmes.

GABON : PROGRAMME ROUTIER – PHASE II (PR2) : CADRE LOGIQUE AXE SUR LES RESULTATS

But du projet : Contribuer au désenclavement intérieur et à l'accroissement des échanges régionaux

	CHAINE DES RESULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VERIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTENUATION
		INDICATEUR (y compris les ISC)	SITUATION DE REFERENCE	CIBLE		
IMPACT	Systèmes des transports terrestre et fluvial améliorés et échanges régionaux accrus	a) Volume des échanges entre les pays de la CEEAC b) Ratio du réseau revêtu en bon état	a) 318 millions USD en 2010 b) 15% en 2010.	a) 382 millions USD en 2020 b) 30% en 2010	Rapports statistiques élaborées par le MEIAT, le MECIT, la DGS, et la CEEAC	Risques : Insuffisance des ressources pour le financement du PARR ; Mesures d'atténuation : (i) Engagement du gouvernement et des PTF à mobiliser les ressources nécessaires pour la mise en œuvre du PARR ; (ii) Poursuite de la politique d'intégration régionale
EFFETS	La circulation des biens et des personnes améliorée sur la route Libreville-Tchibanga (LBV-TCH) ; et le transport des biens et des personnes entre Port Gentil - Mandorové (PG-MRV) ainsi que la sécurité de la navigation sur le fleuve Ogooué entre Mandorové et Lambaréné améliorés ;	i) Vitesse moyenne de circulation ii) Coût d'exploitation des véhicules (CEV) pour un VL iii) Temps de parcours iv) Nombre d'accidents (échouement) sur le fleuve Ogooué	i) 20km/h en 2010 ii) 422 FCFA/km en 2010 iii) 13h en 2010 iv) 11 en 2010	i) 70km/h en 2016 ii) 262 FCFA/km en 2016 iii) 8h en 2016 iv) 6 en 2016	Sources : MEIAT, FER2, DGS, rapports de suivi-évaluation d'impacts du projet, rapports des ministères de l'économie, des transports... Méthodes : Statistiques et enquêtes	Risques : a) Insuffisance des ressources du FER2 ; b) Surcharge des grumiers ; Mesures d'atténuation : a) Respect par le gouvernement de son engagement concernant ses versements au FER2 ; b) (i) Engagement du gouvernement à appliquer la loi sur la protection du patrimoine routier ; (ii) installation de postes de pesages ; et (iii) campagnes de sensibilisation pour renforcer l'adhésion des transporteurs.
	Bien-être socio-économique des populations de la ZIP amélioré	v) Indice d'accès rural vi) Revenu moyen par personne	v) 20% en 2010 vi) 602 000 FCFA/an à Port Gentil et 528 000 FCFA/an à Mouilla et Ndendé en 2010	v) 30% en 2016 vi) 722 000 FCFA/an à Port Gentil et de 634 000 FCFA/an à Mouilla et Ndendé en 2016.		
PRODUITS	1.(i) Sections des routes Mouila-Ndendé, Ndendé-Tchibanga, et PG-MRV bitumées ; (ii) surveillance des travaux assurée ; (iii) populations de la ZIP sensibilisée aux IST, à la protection de l'environnement, à la sécurité routière, et à la sécurité de la navigation intérieure ; (iv) pistes connexes et (v) infrastructures socio-économiques aménagées ou réhabilitées ; (vi) ponts piétonniers construits ; (vii) station de pesage construite et équipée ; et (viii) équipements agricoles fournis aux groupements de femmes ; 2.(i) Quais fluviaux aménagés ; et (ii) balisage fixe et flottant installé ; 3.Etudes de (i) faisabilité du port fluvial de Lambaréné, (ii) de restructuration du secteur routier, et (iii) sur les coûts des travaux routiers au Gabon réalisés ; 4.(i) Capacité institutionnelle du MEIAT renforcée ; (ii) système de suivi-évaluation fonctionnel mis en place ; (iii) audits réalisés ; et (iv) gestion du projet réalisée.	1.(i) km de routes bitumées ; (ii) rapports de surveillance produits ; (iii) personnes sensibilisées au VIH/SIDA, à l'environnement, à la sécurité routière et à la sécurité de la navigation intérieure ; (iv) km de pistes connexes aménagées ; (v) ml de clôtures réalisés autour des écoles et centres de santé ; (vi) ponts piétonniers réalisés ; (vii) station de pesage et gare routière opérationnelles ; (viii) lots de petits matériels de transport et de transformation des produits agricoles distribués aux groupements de femmes ; et (ix) nombre d'emplois créés. 2.(i) quais fluviaux construits ; (ii) balises flottantes et fixes installées. 3.Rapports d'études produits et validés ; 4.(i) experts longue durée postés au MEIAT ; (ii) rapports de suivi-évaluation produits ; (iii) rapports d'audits produits ; et (iv) rapports trimestriels de mise en œuvre du projet produits.	1.En 2011 : (i) 0 km de routes bitumées ; (ii) 0 rapports ; (iii) 0 personnes sensibilisées ; (iv) 0 km de pistes connexes aménagées ; (v) 0 ml de clôtures réalisés ; (vi) 0 pont piétonnier ; (vii) 0 station de pesage et 0 gare routière ; (viii) 0 lot de petits matériels ; (ix) 0 emploi créé ; 2.En 2011 : (i) 0 quai fluvial aménagé ; (ii) 0 balise flottante ou fixe installée ; 3.En 2011 : 0 rapport d'étude produit ; 4.En 2011 : (i) 0 expert longue durée posté au MEIAT ; (ii) 0 rapport de suivi-évaluation produit ; (iii) 0 rapport d'audits produit ; et (iv) 0 rapport trimestriel de mise en œuvre du projet produit	1.En 2016 : (i) 189 km de routes bitumées ; (ii) 87 rapports ; (iii) 5000 personnes dont 55% de femmes sensibilisées ; (iv) 74 km de pistes connexes aménagées ; (v) 1120 ml de clôtures réalisés ; (vi) 2 ponts piétonniers ; (vii) 1 station de pesage et 1 gare routière ; (viii) 30 lots de petits matériels ; (ix) 600 emplois créés ; 2.En 2016 : (i) 5 quais fluviaux aménagés ; (ii) 120 balises flottantes et fixes installées ; 3.En 2016 : 3 rapports d'études produits ; 4.(i) 2 experts longue durée postés au MEIAT ; (ii) 1 rapport sur la situation de référence disponible en 2012, 1 rapport intermédiaire en 2014 et 1 rapport d'impacts en 2016 ; (iii) 0 rapport d'audits produit pour 2012, 2013, 2014, 2015 et 2016 ; et (iv) 20 rapports trimestriels de mise en œuvre du projet produit ;	Sources : Rapports de la mission de contrôle, rapports trimestriels et annuels du MEIAT, rapports de la DGS, rapports de supervision, de revue à mi-parcours et d'achèvement de la Banque ;	Risques : 1 Longs délais dans la ratification des accords de prêt ; 2 Insuffisance du personnel technique au niveau du MEIAT ; 3 Augmentation des coûts des travaux ; 4 Retard dans la mobilisation de la contrepartie. Mesures d'atténuation : 1 Gouvernement engagé à accélérer le processus de ratification ; 2 Provision d'une assistance technique au MEIAT ; 3 Délais réduits entre étude et travaux ; évaluation réaliste des coûts et provision d'aléas ; 4 Contrepartie budgétisée et logée dans un compte ouvert à cet effet.

ACTIVITÉS CLÉS	COMPOSANTES	RESSOURCES
	A. Aménagements de routes et d'infrastructures connexes ; B. Amélioration de la navigation fluviale; C. Etudes ; D. Appui institutionnel et gestion du programme.	A. 250,92 millions d'UC B. 7,10 millions d'UC C. 2,28 millions d'UC D. 6,15 millions d'UC

**RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION
CONCERNANT LE PROJET DE PRÊT
AU GABON POUR LA PHASE II DU PROGRAMME ROUTIER (PR2)**

La Direction soumet le présent rapport d'évaluation et les recommandations concernant une proposition de prêt de 254,69 millions d'euros (230,00 millions d'UC) en faveur du Gabon destiné à financer la Phase II du Programme Routier (PR2).

I – ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 Liens du programme avec la stratégie et les objectifs pays

1.1.1 En avril 2006, le Gouvernement a adopté son DSCRCP pour la période 2006-2008, dont le deuxième pilier est l'amélioration des infrastructures de transport, et en particulier les axes d'intégration régionale. A la fin de la période du DSCRCP 2006-2008 et à l'issue d'une période de transition constitutionnelle, le Gouvernement s'attelle à finaliser un Plan Stratégique « Gabon émergent » qui prendra le relais du DSCRCP pour la période 2011-2016, qui vise à créer les conditions d'une croissance accélérée et diversifiée, et l'amélioration durable et effective des conditions de vie des populations. Selon la Lettre de Cadrage du Président de la République d'avril 2010, ce nouveau plan s'articulera autour de 3 axes prioritaires à savoir : (i) une croissance forte durable et diversifiée ; (ii) le renforcement des facteurs clés de compétitivité globale ; et (iii) le partage des fruits de la croissance. Ces trois axes prioritaires se déclinent en 9 objectifs stratégiques dont le sixième est de « moderniser les infrastructures et aménager harmonieusement le territoire national ».

1.1.2 La politique sectorielle de transport en vigueur au Gabon a été adoptée par le Gouvernement en avril 1998 et ses grandes orientations sont consignées dans un document intitulé « Déclaration de politique de transport » reflétant le contexte de récession économique de l'époque. Cette politique sectorielle a d'abord servi de base à l'élaboration du Plan Directeur Intermodal des Transports (PDIT 1998-2015) consacré surtout à la définition des priorités du secteur et des actions subséquentes, puis à l'élaboration et au lancement du Programme d'Aménagement du Réseau Routier (PARR) 2002-2012 qui constitue le cadre de référence pour les interventions des bailleurs de fonds dans le sous-secteur routier. La mise en œuvre du PARR vise (i) le désenclavement intérieur du pays afin de lever une des principales contraintes à la valorisation du potentiel de croissance des zones de production et du milieu rural ; et (ii) l'ouverture du Gabon aux pays limitrophes afin de favoriser l'intégration sous-régionale et intensifier les échanges commerciaux. En outre, à l'issue de la revue de la mise en œuvre du PDIT en 2005, le Gouvernement a adopté un Plan de Réhabilitation et de Relance du transport fluvio-maritime. Ce plan vise (i) la modernisation des ports gabonais aux besoins de l'économie nationale ; (ii) l'amélioration de la navigabilité sur le fleuve Ogooué ; et (iii) l'amélioration de la qualité et la sûreté du service de transport.

1.1.3 La participation de la Banque au financement du PARR intervient dans le cadre d'un programme routier dont la première phase (PR1) a été approuvée en septembre 2007. Les interventions prévues dans la deuxième phase du programme routier (PR2) sont inscrites dans le Programme d'Aménagement du Réseau Routier et dans le Plan de Réhabilitation et de Relance du transport fluvio-maritime. En reliant les différents chefs-lieux de provinces par une route ou une liaison intermodale route-fleuve praticable en toute saison, le PR2 concourt au désenclavement intérieur du pays. La réalisation du PR2 constitue une priorité pour le Gouvernement, et est en cohérence avec le deuxième axe prioritaire du Plan Stratégique « Gabon émergent ».

1.1.4 En outre, la conception du programme intègre les orientations du Plan de Développement Consensuel des Transports de l'Afrique Centrale (PDCT-AC) adopté en décembre 2003 sous l'égide de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) qui accorde une

importance particulière aux infrastructures régionales et vise, à court terme, à permettre la circulation sur une route revêtue d'une capitale à une autre au sein de la dite-communauté.

1.2 Justification de l'intervention de la Banque

1.2.1 Le 12 septembre 2007, la Banque a approuvé un prêt de 221,09 MUC pour financer la réalisation du PR1 qui comprend essentiellement (i) l'aménagement et le bitumage des axes Fougamou-Mouila (112,4 km), La Léyou-Lastoursville (96 km) et Ndendé-Lébamba (37 km) ; et (ii) la réalisation des études routières des axes Mouila-Ndendé-Doussala, Ndendé-Tchibanga, RN1 (PK0-PK12) et la Voie Expresse de Libreville. A ce jour, tous les marchés de travaux et d'études routières prévus au PR1 ont été engagés et sont en cours d'exécution. La réalisation du PR2 permettra d'assurer la continuité du trafic sur les tronçons en cours de bitumage dans le cadre du PR1 ; en outre, les routes du PR2 contribueront à valoriser le poids économique des villes de Port Gentil, Mouila, Ndendé et Tchibanga.

1.2.2 Le PR2 s'inscrit dans la poursuite des efforts de consolidation du réseau routier national structurant, de désenclavement intérieur, et de valorisation des régions à fort potentiel économique et touristique. Le programme va contribuer à l'amélioration de la compétitivité et la diversification de l'économie, et contribuer à la réduction de la pauvreté par l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines. Ainsi, la réalisation du PR2 est en cohérence avec le pilier 2 « renforcement des infrastructures pour soutenir les pôles de croissance hors pétrole » retenu dans la stratégie d'intervention de la Banque au Gabon (DSP 2011-2015).

1.2.3 En intervenant sur le tronçon Mouila-Doussala (Frontière du Congo), le PR2 contribue au renforcement de l'intégration régionale. En effet, ce tronçon est un maillon important du corridor Ndjamena-Yaoundé-Brazzaville qui fait partie de la Transafricaine Tripoli-Windhoek. Ce corridor retenu dans le Programme d'Actions à Court Terme (PACT) du NEPAD a pour objectif de relier Yaoundé, Libreville et Brazzaville. Il a déjà bénéficié des aménagements réalisés entre Mbalmayo au Cameroun jusqu'à Lambaréné au Gabon. Les sections Lambaréné-Fougamou et Fougamou-Mouila sont actuellement en travaux sur financement respectivement du Gouvernement Espagnol et de la Banque. A travers le PR2, le Gouvernement gabonais compte poursuivre cet aménagement progressif jusqu'à Ndendé. Ainsi, le PR2 est en phase avec la Stratégie à Moyen Terme (SMT 2008-2012) de la Banque qui met l'accent sur les infrastructures et réaffirme le rôle de chef de file de la Banque pour la mise en œuvre du PACT dans le domaine de l'infrastructure et de l'intégration régionale.

1.3 Coordination de l'aide

1.3.1 La coordination de l'aide connaît des avancées en termes d'échanges d'informations et d'harmonisation des cycles de programmation des interventions des partenaires techniques et financiers (PTF) avec comme point d'ancrage Plan Stratégique « Gabon émergent ». En mai 2010, Le Premier Ministre a signé un Arrêté fixant le cadre de coordination, d'harmonisation et de suivi de l'aide extérieure. Un Comité Conjoint Gouvernement/PTF dont l'instance supérieure est présidée par le Premier Ministre a été mis en place. Six groupes thématiques couvrant l'ensemble des secteurs d'intervention des PTF sont opérationnels et offrent un cadre propice à la concertation. Une Cellule d'animation des Groupes thématiques a également été créée et rattachée au Cabinet du Premier Ministre. Dans le secteur des transports, la Banque à travers sa représentation nationale, prend activement part à ces échanges à travers notamment son rôle de co-chef de file du groupe thématique sur les infrastructures. Dans le cadre de cette coordination, les missions de préparation, d'évaluation et d'actualisation du rapport d'évaluation ont eu des entretiens avec les principaux PTF représentés à Libreville (la Banque Mondiale, l'Agence Française de Développement, et l'Union Européenne) et une mission de la Banque Islamique de Développement (BID). Ces rencontres ont permis d'échanger des informations pertinentes pour assurer plus de cohérence et de complémentarité des différentes opérations dans le secteur des transports et en particulier le sous-secteur routier.

1.3.2 Durant la mise en œuvre du présent programme, cette coordination va se poursuivre notamment (i) par la participation de GAFO aux réunions du Groupe Thématique des PTF intervenant dans le secteur de transport, (ii) lors des différentes missions de supervision, et (iii) par l'implication des parties prenantes à la validation des rapports de différentes études.

II – DESCRIPTION DU PROGRAMME

2.1 Composantes du programme

Objectifs du programme

2.1.1. L'objectif sectoriel du programme est de contribuer au désenclavement intérieur des zones de production et à l'accroissement des échanges régionaux. Les objectifs spécifiques du programme sont : i) améliorer la circulation des biens et des personnes sur l'axe Libreville-Tchibanga ainsi que la liaison route/fleuve entre Port Gentil, Mandorové, Lambaréné et Ndjolé; et (ii) contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations de la ZIP.

Composantes du programme

2.1.2. Pour atteindre ces objectifs, les activités du programme ont été regroupées dans les quatre composantes résumées dans le tableau ci-après.

Tableau 2.1 : Résumé des composantes du programme

N°	Nom de la composante	Coût estimatif (MUC)	Description des composantes
1	Aménagement de routes et d'infrastructures connexes	250,92	1.1 Travaux de bitumage des routes : (i) Mouila-Ndendé (70km) ; (ii) Ndendé-Tchibanga (85km) ; et (iii) Port Gentil-Mandorové (34km) avec les réservations pour la pose de la fibre optique ; 1.2 Rechargement de 74 km de pistes rurales connexes ; 1.3 Aménagement d'une gare routière et d'une station de pesage à Mbadi ; 1.4 Construction de deux ponts piétonniers ; 1.5 Réhabilitation d'infrastructures socio-économiques ; 1.6 Appui aux groupements féminins de la ZIP ; 1.7 Mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement ; 1.8 Contrôle et surveillance des travaux, et sensibilisation des populations de la ZIP à la sécurité routière, à la protection de l'environnement, aux IST, et autres pandémies.
2	Amélioration de la navigation fluviale	7,10	2.1 Réhabilitation et aménagement de 5 quais fluviaux : Mandorové, Omboué, Ngoumbi, Achouka et Ndjolé ; 2.2 Fourniture et installation du balisage sur l'Ogooué ; 2.3 Contrôle et surveillance des travaux, et sensibilisation des populations de la ZIP à la sécurité de la navigation intérieure
3	Etudes	2,28	3.1 Etude de restructuration du sous-secteur routier ; 3.2 Etude sur les coûts des travaux routiers au Gabon ; 3.3 Etude de faisabilité du port fluvial de Lambaréné ;
4	Appui Institutionnel et gestion du programme	6,15	4.1 Assistance technique au MEIAT ; 4.2 Suivi-évaluation des impacts du programme ; 4.3 Audit financier et comptable du programme ; 4.4 Audit technique du programme ; 4.5 Fonctionnement de l'organe d'exécution.

Les Ponts piétonniers

2.1.3. Dans l'optique d'améliorer la mobilité rurale et valoriser l'expertise séculaire des populations locales en matière de passerelles pour piétons, deux ponts piétonniers suspendus seront construits dans le cadre du présent programme avec la collaboration de l'ONG Helvetas. Deux sites ont été identifiés dans la zone d'influence du programme en collaboration avec les populations. En effet, depuis plus de 15 ans, l'ONG Helvetas a développé une expertise unique en matière d'ouvrages de franchissement à moindre coût, visant à améliorer la mobilité rurale principalement en Asie (au Bhoutan et au Népal) et en Afrique de l'Est (Ethiopie). Des ingénieurs du Ministère de l'Equipeement, des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire (MEIAT) du Gabon seront formés par cette ONG, afin de maîtriser les techniques mises au point par Helvetas et ainsi s'approprier l'expertise développée. L'objectif est de développer un savoir-faire national dans ce

domaine. Les communautés locales seront également formées pour l'entretien et la mise en valeur de ces ouvrages afin d'en garantir la durabilité.

2.2 Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées

2.2.1 Les études techniques, sociales, environnementales et économiques des axes Mouila-Ndendé et Ndendé-Tchibanga sont réalisées en 2010 dans le cadre du PR1. Celles relatives à l'axe Port Gentil-Mandorové ont été réalisées en 2009 sur financement propre du Gouvernement. Les conceptions techniques retenues ont été établies en prenant en compte les volumes des trafics, les paramètres de sécurité pour le transport routier et les caractéristiques géométriques répondant aux normes de conception en vigueur au Gabon. Ainsi, en zone de plaine, la vitesse de référence est de 80km/h et en zone de tracé difficile, elle tombe à 60km/h voire 40km/h dans la zone sinueuse de montagne ou la traversée d'agglomérations. Pour les tronçons Mouila-Ndendé et Ndendé-Tchibanga, la structure de chaussée retenue a les caractéristiques suivantes : i) couche de forme en matériaux d'emprunt sur 20 cm d'épaisseur ; ii) couche de fondation en grave concassée sur 20 cm d'épaisseur ; iii) couche de base en grave bitume de 10 cm d'épaisseur ; et iv) 5 cm d'enrobé pour la couche de roulement. Pour le tronçon Port Gentil-Mandorové, la structure de chaussée retenue est une solution classique associant le béton bitumineux (BB) en couche de roulement, la grave bitume (GB) en couche de base, la grave concassée non traitée (GNT) en couche de fondation, et la grave naturelle tout venant (GLTV) en couche de forme. Ainsi, pour tenir compte de l'agressivité du trafic et du niveau d'urbanisation de la première section, il a été retenu l'aménagement et les structures de chaussée suivants :

Tableau 2.2 : Structures de chaussée retenues pour le tronçon Port Gentil-Mandorové

Section	PK 0 au PK 3	PK 3 au PK 9,6	PK 9,6 au PK 34
Aménagement	2x2 voies	2x2 voies	Voie simple
Chaussée	5BB+12GB+20GNT+30GLTV	5BB+10GB+20GNT+30GLTV	5BB+8GB+15GNT+15GLTV

2.2.2 La solution retenue pour les tronçons Mouila-Ndendé et Ndendé-Tchibanga, est identique, à celle adoptée sur la section Fougamou-Mouila, dont les tronçons du Programme sont le prolongement. Les solutions techniques retenues pour le tronçon Port Gentil-Mandorové découlent également de techniques routières qui ont déjà fait leur preuve dans la zone de Port Gentil. Toutes ces solutions se sont avérées les mieux appropriées sur le plan technique, économique et environnemental.

Tableau 2.3 : Solutions de substitution envisagées et causes du rejet

Solution de substitution	Breve description	Cause du rejet
Variante : couche de base en grave concassé pour les tronçons Mouila-Ndendé et Ndendé-Tchibanga	<ul style="list-style-type: none"> • couche de forme en matériaux d'emprunt sur 20 cm d'épaisseur ; • couche de fondation : 20cm de grave concassé 0/31,5 ; • couche de base : 15cm de grave concassé 0/20 ; • revêtement : BB 5cm. 	Solution techniquement peu avantageuse étant donné (i) l'importance et l'agressivité des grumiers ; (ii) les fortes précipitations neuf mois sur douze ; (iii) les conditions actuelles d'entretien routier au Gabon ; et (iv) le besoin d'assurer la continuité de structure avec les tronçons réalisés en amont.
Variante : utilisation du sable traité au ciment en couche de base et du sable bitume en couche de roulement pour le tronçon Port Gentil-Mandorové	<ul style="list-style-type: none"> • une solution béton bitumineux, grave bitume, graveleux naturel sélectionné traité au ciment et graveleux naturel tout venant ; • couche de roulement en sable bitume, une couche de base en sable traité au ciment et couche de fondation en graveleux naturel tout venant ; • chaussée constituée en pavés autobloquants posés sur du graveleux naturel sélectionné traité au ciment et graveleux naturel tout venant. 	Solutions techniquement peu avantageuses étant donné : (i) la forte pluviométrie de la zone ; (ii) la présence d'une zone inondable ; et (iii) le manque de capacité de réalisation de ces techniques particulières. En définitive, ces solutions se sont avérées économiquement moins rentables.

2.3 Type de programme

Ce programme est une opération autonome. C'est l'instrument de financement qui s'est avéré le mieux adapté à l'intervention de la Banque dans le cadre de cette opération. En effet, toutes les

interventions des bailleurs de fonds dans le secteur des transports au Gabon se font à travers ce type d'opération (projets d'investissement).

2.4 Coût estimatif du programme et dispositifs de financement

Coût estimatif du programme

2.4.1 Le coût total hors toutes taxes et douanes (HTTD), de la deuxième phase du programme routier y compris les imprévus physiques et les aléas financiers est estimé à 193,54 milliards de FCFA, équivalent à 266,45 millions d'Unités de Compte (MUC) au taux de change de la Banque du mois de juillet 2011 (1 UC = 726,374 F CFA). Le coût du PR2 est établi sur la base des études techniques, sociales et environnementales du tronçon Port Gentil-Mandorové réalisées en 2009 et celles des tronçons Mouila-Ndendé et Ndendé-Tchibanga réalisées en 2010. Les coûts unitaires des travaux ont été établis en tenant compte : (i) des résultats de ces études ; (ii) des résultats des derniers appels d'offres des travaux similaires financés par la Banque et d'autres bailleurs de fonds, notamment sur le tronçon Akieni-Okondja, Lalara-Koumameyong et Koumameyong-Ovan financés par la BID, et le tronçon Ndjolé-Médoumana financé par l'AFD ; (iii) de la programmation des acquisitions des travaux prévues pour 2012 ; (iv) de la mise en œuvre du programme, prévue sur la période 2012-2015 ; et (v) des recommandations de l'étude sur l'augmentation des coûts unitaires des travaux routiers réalisée par la Banque. La provision pour imprévus physiques représente 10% du coût de base, tandis que la provision pour aléas financiers est égale à 7,29% de la somme du coût de base et de la provision pour imprévus physiques. Les récapitulatifs des coûts estimatifs du programme par composante et par catégorie des dépenses figurent respectivement aux Tableaux 2.4 et 2.5 ci-après. Les coûts estimatifs détaillés figurent à l'Annexe Technique N°1.

Tableau 2.4 : Résumé du coût estimatif par composante de l'ensemble du programme

COMPOSANTES	Millions de F.CFA			Millions d'UC		
	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
A - Aménagement de routes et infrastructures connexes	123 447,77	30 987,16	154 434,94	169,94	42,68	212,62
B - Amélioration du transport fluvial	3 489,68	882,42	4 372,10	4,82	1,20	6,02
C - Etudes	1 120,00	280,00	1 400,00	1,55	0,38	1,93
D - Appui institutionnel et gestion de programme	1 927,60	1 854,33	3 781,93	2,64	2,55	5,19
Coût de Base	129 985,05	34 003,91	163 988,96	178,95	46,81	225,76
Imprévus physiques	12 998,51	3 400,39	16 398,90	17,90	4,68	22,58
Hausse des prix	10 425,43	2 727,28	13 152,71	14,35	3,76	18,11
TOTAL	153 408,99	40 131,58	193 540,57	211,20	55,25	266,45

Tableau 2.5 : Résumé du coût par catégorie de dépense de l'ensemble du programme

CATEGORIES DE DEPENSES	Millions de F.CFA			Millions d'UC		
	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
1 - BIENS	384,00	96,00	480,00	0,53	0,13	0,66
2 - TRAVAUX	120 223,69	30 055,92	150 279,61	165,51	41,39	206,90
3 - SERVICES	9 377,36	2 344,34	11 721,70	12,91	3,22	16,13
4 - DIVERS		1 507,65	1 507,65		2,07	2,07
Coût de Base	129 985,05	34 003,91	163 988,96	178,95	46,81	225,76
Imprévus physiques	12 998,51	3 400,39	16 398,90	17,90	4,68	22,58
Aléas financiers	10 425,43	2 727,28	13 152,71	14,35	3,76	18,11
TOTAL	153 408,99	40 131,58	193 540,57	211,20	55,25	266,45

Sources de financement

2.4.2 Le programme proposé sera financé conjointement par la Banque et le Gouvernement du Gabon. La contribution de la Banque couvre 86,32% du coût total HTTD du programme, soit un prêt de 230 MUC. La contribution du Gouvernement, d'un montant de 36,45 MUC, représente 13,68%

du coût total HTTD du programme. Les critères cités dans la Politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque pour justifier ce niveau de contrepartie sont détaillés à l'Annexe Technique n°2. Le plan de financement par source de l'ensemble du programme est présenté dans le tableau 2.6 ci-après.

Tableau 2.6 : Source de financement du programme par catégorie de dépenses (en MUC)

CATEGORIES DE DEPENSES	PRET BAD			GOUV			Total		
	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total
1 - BIENS	0,53	0,06	0,59	0,00	0,07	0,07	0,53	0,13	0,66
2 - TRAVAUX	165,51	12,65	178,16	0,00	28,74	28,74	165,51	41,39	206,90
3 - SERVICES	12,91	3,22	16,13	0,00	0,00	0,00	12,91	3,22	16,13
4 - DIVERS	0,00	0,00	0,00	0,00	2,07	2,07	0,00	2,07	2,07
Coût de Base	178,95	15,93	194,88	0,00	30,88	30,88	178,95	46,81	225,76
Imprévus physiques	17,90	1,59	19,49	0,00	3,09	3,09	17,90	4,68	22,58
Aléas financiers	14,35	1,28	15,63	0,00	2,48	2,48	14,35	3,76	18,11
TOTAL	211,20	18,80	230,00	0,00	36,45	36,45	211,20	55,25	266,45

Le calendrier des dépenses par catégories de dépense de l'ensemble du programme est présenté dans le tableau 2.7 ci-après.

Tableau 2.7 : Calendrier des dépenses du programme par catégorie de dépenses (en MUC)

CATEGORIES DE DEPENSES	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1 - BIENS	0,00	0,20	0,26	0,20	0,00	0,66
2 - TRAVAUX	40,38	62,09	82,77	21,66	0,00	206,90
3 - SERVICES	3,09	5,04	6,15	1,76	0,09	16,13
4 - DIVERS	0,56	0,38	0,37	0,38	0,38	2,07
Coût de Base	44,03	67,71	89,55	24,00	0,47	225,76
Imprévus physiques	4,40	6,77	8,96	2,40	0,05	22,58
Aléas financiers	3,54	5,43	7,18	1,92	0,04	18,11
TOTAL	51,97	79,91	105,69	28,32	0,56	266,45
Total en %	19,50%	29,99%	39,67%	10,63%	0,21%	100,00%

Le calendrier des dépenses par source de financement de l'ensemble du programme est présenté dans le tableau 2.8 ci-après.

Tableau 2.8 : Calendrier des dépenses par source de financement du programme (en MUC)

SOURCE DE FINANCEMENT	2012	2013	2014	2015	2016	Total
BAD	44,65	69,25	91,65	24,34	0,11	230,00
GOUVERNEMENT GABONAIS	7,32	10,66	14,04	3,98	0,45	36,45
TOTAL	51,97	79,91	105,69	28,33	0,56	266,45
Total en %	19,50%	29,99%	39,67%	10,63%	0,21%	100%

2.5 Zone et bénéficiaires visés par le programme

2.5.1 Les interventions du PR2 sont localisées dans quatre provinces : la Ngounié, la Nyanga, Moyen-Ogooué et l'Ogooué-Maritime. En effet, les 189 Km de routes à aménager se répartissent sur les trois axes principaux suivants: (i) 70 Km sur l'axe Mouila-Ndendé dans la Ngounié, 85 Km sur l'axe Ndendé-Tchibanga dans la Nyanga et 34 Km sur l'axe Port Gentil- Mandorové. Sur le plan de la superficie, ces trois provinces occupent 81 925 Km², soit 30,6% de la superficie totale du Gabon et ne compte que 17,3% de la population totale de ce pays selon les estimations de 2005 (DGE, 2008). L'axe Mouila-Ndendé est entièrement situé dans la province de la Ngounié et traverse 10 localités en plus des villes de Mouila et de Ndendé. Les 85 Km de l'axe Ndendé-Tchibanga sont à cheval entre la Ngounié et la Nyanga. Ce tronçon traverse 12 localités. Tandis que le dernier tronçon de 34 Km est entièrement dans l'Ogooué-Maritime et comprend la deuxième ville du Gabon, Port-Gentil avec ses 105 712 habitants (RGPH, 2003) et traverse 8 localités totalisant 7 949 personnes. Le quai de Ndjolé est situé dans la province du Moyen-Ogooué.

2.5.2 Il faut noter qu'au Gabon, les zones rurales sont très peu peuplées. En effet, près de 86% de la population réside en milieu urbain et la seule ville Libreville abrite plus de deux personnes sur cinq. Les densités au Km² sont respectivement de 2,4 dans la Ngounié; 2,1 dans la Nyanga et 6,6 dans l'Ogooué-Maritime (DGE, 2008). Du point de vue éducation, le taux d'alphabétisation est évalué à 85,4% (Afrique du Sud : 82,4% ; Lesotho : 81,4% et Guinée Equatoriale : 84,2%). Le taux d'alphabétisation le plus bas est enregistré dans les provinces de la Ngounié et de la Nyanga (67,8%) : on note une différence dans l'alphabétisation entre les hommes (75,5%) et les femmes (60,1%). Le taux d'alphabétisation de Port Gentil est de 91,4%. Le taux net de scolarisation (TNS) au primaire dans la ZIP est estimé à 92,44%, quasi équivalent à la moyenne nationale et avec peu de disparité en fonction du sexe. Le TNS au secondaire dans la ZIP est de 28,3% contre une moyenne nationale de 52,66%, et un TNS de 57,3% pour Port Gentil. Ce faible taux est dû en partie au manque d'accessibilité aux écoles : le temps moyen pour atteindre une école secondaire est d'environ 126 minutes contre 20 minutes pour une école primaire. La réhabilitation des pistes connexes et autres infrastructures sociales prévue dans le PR2, contribuera à l'amélioration des indicateurs dans le secteur de l'éducation.

2.5.3 Dans la ZIP comme dans le reste du pays, il subsiste des forts taux de prévalence du VIH/SIDA. Ce taux était de 5,2% en 2010 au niveau national et il est respectivement de 8,7% pour l'Ogooué-Maritime, 8,1% pour la Ngounié, 5,6% pour le Moyen-Ogooué et 5,2% pour la Nyanga. Avec la mise en œuvre du PR2, un accent particulier sera mis sur la sensibilisation contre cette pandémie. En effet, les activités du secteur de transport exposent les travailleurs et les populations des villages traversées au risque de propagation du VIH.

2.5.4 Une autre caractéristique de la ZIP est l'isolement et l'accès difficile à certains campements et villages. Dans l'axe Port-Gentil-Mandorové par exemple, durant la saison sèche, la piste sablonneuse actuelle est peu praticable et limite l'accès à plusieurs localités et même aux écoles. C'est le cas de l'accès à l'école des enfants de la rue à Ntchéngué. L'aménagement des pistes rurales prévues dans le cadre du PR2 vise justement à lutter contre cet enclavement. La ZIP est également caractérisée par la présence de plusieurs cours d'eau. La traversée de ces cours d'eau durant la saison des pluies, là où il n'existe pas des ouvrages de franchissement adéquats, est un danger pour les populations. C'est ainsi que deux emplacements ont été identifiés par les communautés afin d'ériger deux ponts piétonniers permettant d'accroître la mobilité rurale dans la ZIP. Il s'agit des sites suivants, (i) à Ndendé en amont de la rivière Dola et (ii) à Lébamba sur la rivière Louétsi vers Bongolo.

2.6 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du programme

2.6.1 Les différentes parties prenantes ont été consultées aussi bien lors de la réalisation des études détaillées que lors des missions pour l'actualisation des EIES, du PRC et durant les missions de préparation et d'évaluation du PR2. Des rencontres participatives ont été organisées avec les populations, les principaux usagers de la route et acteurs du système de transports gabonais (transporteurs, responsables d'ONG, services techniques, etc.). Deux plénières organisées à Mouilla dans la Ngounié et à Port-Gentil dans l'Ogooué-Maritime ont permis de nombreux échanges avec les représentants de la population de la ZIP et ont permis d'aborder le mode de compensation des personnes qui seront affectées par les expropriations. Les participants ont unanimement salué le PR2 et, ils ont à la fois émis des propositions concernant les solutions à apporter pour améliorer la sécurité routière des riverains et animaux et contribué à l'identification des aménagements connexes.

2.6.2 Au cours de l'exécution du PR2, la démarche participative sera poursuivie notamment lors des réunions de coordination du chantier et au cours des études pour le suivi de l'impact du Programme (établissement de la situation de référence et évaluation de l'impact). Le MEIAT, organe d'exécution, ainsi que la représentation de la Banque au Gabon, veilleront à poursuivre ce processus pendant la phase d'exécution du programme.

2.6.3 Les consultations avec les bailleurs de fonds et partenaires au développement présents au Gabon ont permis de: (i) exploiter les données disponibles sur le secteur ; (ii) cerner leurs interventions dans le cadre global du secteur ; et (iii) circonscrire les composantes du présent programme. Durant la mise en œuvre du programme, cette collaboration va se poursuivre notamment lors des réunions du Groupe Thématique des PTF intervenant dans le secteur de transport, au cours des différentes missions de supervision et pour la validation des rapports de différentes études.

2.7 Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du programme

2.7.1 Le portefeuille actif de la Banque au Gabon compte huit opérations (excluant le prêt au secteur privé décaissé à 100%) pour un engagement total de 339,4 MUC dont 335,95 pour les prêts-projets et 3,45 pour les opérations hors-prêts. Le secteur des transports représente 64% du volume total des engagements, suivi du secteur social avec 29% et le secteur agricole 7% (voir. Appendice II). L'âge moyen et la taille moyenne des projets du portefeuille sont ainsi passés respectivement de 8,4 ans et 15,7 MUC en 2006 à 2,3 ans et 43,51 MUC à mai 2011. Le taux de décaissement global du portefeuille est de 26,88%. Avec une note de 2,09 sur 3, la performance du portefeuille de la Banque au Gabon s'est améliorée. Toutes les actions recommandées pour l'amélioration du portefeuille suite à la revue de 2007 ont été exécutées et le portefeuille actuel n'a pas de projet âgé. Toutefois, le projet éducation IV, approuvé en 2009 et non encore mis en vigueur, et le projet d'appui au secteur des pêches et d'aquaculture, qui affiche un taux de décaissement de 22,4% pour un âge de 6 ans risquent de tomber dans le statut des projets potentiellement à problème (PPP), ce qui affecterait la performance du portefeuille

2.7.2 A ce jour, en plus du PR1 en cours d'exécution, la Banque a financé au Gabon, trois (3) projets routiers à savoir : (i) le projet d'entretien routier, approuvé en 1989 pour un montant de 25,74 MUC et achevé en 1993 ; (ii) le projet de réhabilitation et d'aménagement routiers, approuvé en 1993 pour un montant de 72,55 MUC; et achevé en 1997 ; et (iii) le projet de réhabilitation de la route Franceville-La Léyou et d'aménagement de la route La Léyou-Lastoursville, approuvé en décembre 1995 pour un montant de 53 MUC. En ce qui concerne ce dernier projet, les travaux concernant la route Franceville-La Léyou sont achevés. Par contre, un montant de 31 MUC relatif à l'aménagement de la route La Léyou-Lastoursville a été annulé suite à la non-disponibilité des études complémentaires géotechniques et d'assainissement jugés indispensables. Ces études ont été réalisées ultérieurement et permis l'inclusion du tronçon La Léyou-Lastoursville dans le PR1.

2.7.3 L'audit interne des projets réalisé en novembre 2008 et la revue du portefeuille de septembre 2010 ont mis en exergue des faiblesses majeures en matière de : (i) maîtrise des règles et procédures de la Banque ; (ii) gestion financière de projet ; (iii) long délai de ratification des accords ; (iv) lenteur dans la mise en place des organes de gestion de projet ; (v) importante mobilité des gestionnaires de projet ; et (vi) des difficultés de mise en place de la contrepartie nationale. Les difficultés additionnelles ayant affecté la mise en œuvre du PR1, sont : (vii) la faible performance des entreprises adjudicataires ; (viii) un bicéphalisme au niveau de la maîtrise d'œuvre ; (ix) une pénurie de la main d'œuvre sur le marché local ; (x) un retard dans le paiement des expropriations ; et (xi) des imprécisions dans le système de suivi-évaluation des impacts du programme.

2.7.4 La conception du présent programme a pris en compte les leçons tirées des interventions précédentes de la Banque d'une manière générale et en particulier celles dans le sous-secteur routier, ainsi que celles décrites dans le seul rapport d'achèvement de projet (RAP) disponible à savoir celui du projet de réhabilitation et d'aménagement routiers de 2001. Parmi les principaux enseignements tirés et dont les éléments sont repris dans le paragraphe 4.5 sur la Gestion des Risques, nous pouvons retenir : (i) le renforcement du suivi technique, administratif et financier du programme par l'organe d'exécution ; (ii) la programmation de supervision régulière de la Banque ; (iii) la revue détaillée et

réaliste des coûts des travaux lors de la mission d'évaluation ; (iv) la réduction des délais entre les études et le lancement des travaux ; (v) la nécessité de laisser aux entrepreneurs la responsabilité du choix de leurs fournisseurs en matériaux de construction dont ils ont besoin ; (vi) l'obligation de se référer dans le DAO, à des normes internationales ou à défaut à des normes d'un pays suivies de la mention « ou équivalentes » ; (vii) la nécessité d'améliorer la programmation des investissements pour assurer la mobilisation de la contrepartie ; (viii) la nécessité d'assurer un dépôt initial sur le compte de contrepartie, pour couvrir les frais d'expropriation et la part gouvernementale aux avances de démarrage ; (ix) la nécessité d'assurer une alimentation régulière du compte de contrepartie conformément aux calendriers des décaissements ; (x) la poursuite de la mise en œuvre des directives de la Note de Service n°0608/MEIAT/CAB-M/SG du 13 avril 2010 mettant fin au bicéphalisme au niveau de la maîtrise d'œuvre dans la gestion des chantiers ; (xi) l'expérience en passation de marchés de la Direction Générale des Etudes des Infrastructures, acquise dans le cadre du PR1 ; (xii) la nécessité de maintenir les facilités d'importer de la main d'œuvre qualifié étrangère ; et (xiii) l'utilisation du manuel des procédures et du système comptable développés dans le cadre du PR1.

2.8 Principaux indicateurs de performance

2.8.1 Parmi les principales réalisations attendues du PR2, on peut citer : 189 Km de routes revêtues avec réservation pour fibre optique ; 74 Km de pistes rurales connexes réhabilitées ; 1120ml de clôtures réalisées autour des écoles et centre de santé riverains aux routes ; 30 lots de petits matériel de transport et de transformation distribués aux associations féminines ; 2 ponts piétonniers réalisés ; 5 quais fluviaux construits ; 120 balises flottantes et fixes posées ; une gare routière aménagée avec une station de pesage ; 5 000 personnes dont 55% de femmes sensibilisées à la sécurité routière, à la sécurité à la navigation intérieure sur les fleuves, à la protection contre le VIH/SIDA, et à la protection de l'environnement ; et une base de données pour le suivi-évaluation mise en œuvre et fonctionnelle.

2.8.2 Si toutes les réalisations prévues sont atteintes, ce programme permettra d'améliorer les échanges régionaux, de désenclaver les localités situées dans la ZIP, d'optimiser les nombreuses potentialités agro-pastorales et touristiques que recèlent celles-ci, de créer des emplois, et d'améliorer les conditions de vie des populations de la ZIP. Les principaux indicateurs de résultats du programme sont les suivants : (i) la vitesse moyenne de circulation sur l'axe Libreville-Tchibanga ; (ii) les coûts d'exploitation des véhicules ; (iii) le nombre d'accident sur le Fleuve Ogooué ; (iv) le taux d'accessibilité rurale dans la ZIP ; et (v) le revenu moyen des ménages. Au démarrage du programme, la Direction Générale des Statistiques (DGS) établira la situation de référence pour les indicateurs ci-haut cités, et effectuera une évaluation d'impact à la fin du programme. Ainsi, l'étude sur la situation de référence permettra d'établir au niveau de la Ngounié, de la Nyanga et de l'Ogooué-Maritime l'indice d'accès rural (pourcentage de population ayant accès à une route praticable en toute saison située à moins de 2 km).

2.8.3 Pour entreprendre ces réalisations dans le temps prévu, il est important que la gestion du Programme soit performante. Les indicateurs de performance du PR2 sont les suivants : (i) le délai de mise en vigueur de 360 jours au maximum ; (ii) le taux de décaissement annuel qui doit être d'au moins 18% ; et (iii) l'indicateur moyen de l'état d'avancement du Programme (IP). Ces indicateurs seront suivis lors des missions de supervision et pendant la gestion quotidienne du Programme.

III – FAISABILITÉ

3.1 Performance économique et financière

3.1.1 Les routes existantes du programme sont, hormis la section urbaine du tronçon Port Gentil – Ntchengué, des routes en terre présentant des indices de dégradation très élevés, compris entre 12 m/km et 16 m/km. Malgré ce faible niveau de service, les routes considérées supportent des volumes de trafic relativement importants variant de 76 à 305 véhicules/jour toutes catégories confondues. Il

ressort ainsi, de l'analyse de la situation sans projet et de la situation avec projet, que le programme induira de nombreux avantages économiques dont les plus attendus sont : i) l'accroissement significatif du trafic sur toutes les routes du PR2 ; ii) la réduction du coût d'exploitation des véhicules ; iii) la baisse du coût d'entretien courant ; et iv) des avantages externes liés à la plus-value du secteur primaire (produits agricoles, bois, pêche). A ces avantages quantifiables s'ajoute la valeur résiduelle estimée à environ 38% du coût de l'investissement. Ceci est justifié par la conception technique retenue pour les routes du programme et par la stratégie d'entretien adoptée par l'organe d'exécution, axée sur le fonds d'entretien routier de deuxième génération (FER2).

3.1.2 L'évaluation du coût des investissements, aux prix de 2010, pour l'aménagement des routes et quais du programme permet d'obtenir un taux de rentabilité interne pour l'ensemble du PR2 de 26,45%. Une sensibilité sur une hausse simultanée des coûts d'investissement de 10% et une baisse de 10% des avantages (cas le plus défavorable) donne un Taux de Rentabilité Interne Economique (TRIE) pour l'ensemble du PR2 de 22,65%. Il ressort de ce qui précède que le niveau d'aménagement retenu pour les routes du programme est économiquement justifié. L'analyse économique détaillée figure à l'Annexe Technique n°4.

Tableau 3.1 : Résumé de l'analyse économique

Valeur Actuelle Nette (VAN) en Milliards de FCFA	133,26
Taux de Rentabilité Interne Economique (TRI) en %	26,45
Sensibilité du TRIE en % (hausse de 10% des coûts et baisse simultanée de 10% des avantages)	22,65
Taux d'actualisation	12%
Valeur résiduelle de l'investissement après 20 ans	30%

3.2 Impact environnemental et social

Environnement

3.2.1 Sur le plan environnemental, le programme est classé en catégorie 1. En conformité avec les exigences de la Banque en matière de politique de l'environnement et celles du Gabon, l'étude d'impact environnemental et social (EIES) a été menée et validée par le Ministère en charge de l'environnement. Les résumés de l'EIES et du Plan de Réinstallation et de Compensation (PRC) ont été publiés dans le Centre d'Information Publique (PIC) de la Banque le 17/08/2010. Les impacts positifs attendus se déclinent principalement par : (i) une amélioration à terme, de la qualité de vie des riverains; (ii) une création d'emplois pour les populations locales et les jeunes en particulier, durant la phase des travaux et ultérieurement pour l'exploitation et l'entretien de la route; (iii) une meilleure accessibilité aux centres de santé; (iv) un accroissement de la demande en restauration, boissons, produits de consommation alimentaire manufacturée, logements et transports dans la zone du programme; (v) un approvisionnement en toutes saisons des commerçants et une meilleure évacuation de produits agricoles et artisanaux sur les lieux de consommation; (vi) un accroissement de la production et de la commercialisation des produits agricoles et artisanaux; et (vii) un développement de l'écotourisme.

3.2.2 Les principaux impacts négatifs concernent : (i) les pertes de biens concernant 24 maisons et un forage le long de l'axe Ndendé-Tchibanga et 12 maisons, 7 boutiques et 3 hangars sur le tronçon Port Gentil-Mandorové, ainsi que des terrains de cultures annuelles (manioc, taro, légumes) dont les propriétaires seront indemnisés et recasés à moins de 100 mètres de l'emprise de la route : au total 89 personnes seront réinstallées (47 sur l'axe Ndendé-Tchibanga et 42 sur Port Gentil-Mandorové) ; (ii) les nuisances pendant la phase des travaux (bruits, vibrations, fumée et poussière provoqués par les engins de chantier) ; (iii) l'insécurité routière du fait de l'augmentation du volume et de la vitesse du trafic ; (iv) la pollution des eaux de surface et des eaux souterraines par le déversement accidentel des hydrocarbures ; (v) le risque de propagation des IST dont le VIH-SIDA, du fait de l'abondance du trafic et du brassage de populations diverses ; et (vi) une réduction limitée du couvert végétal

suite à l'abattage d'arbres pour libérer les zones d'emprise est probable suite à des rectifications mineures de tracé dans certains endroits. D'autres arbres pourraient être touchés du fait de l'exploitation de zones d'emprunts et de sites de carrière. La plupart des impacts négatifs seront limités à la période d'exécution des travaux (travaux d'excavation, de nivellement de piste, de bitumage, d'exploitation des carrières et des zones d'emprunts, transport des matériaux de construction, entretien des véhicules...).

3.2.3 Les mesures d'atténuation des impacts négatifs potentiels décrits ci-dessus concernent notamment : (a) des contrôles, des visites techniques et des entretiens réguliers des moteurs ; un arrosage de la route et des déviations pour atténuer les émanations de poussière ainsi que des choix raisonnés des zones de dépôt des déchets de débroussaillage et autres produits de terrassement non réutilisés ; et une dotation des ouvriers en équipements de protection, (b) une bonne signalisation du chantier avec provision d'agents de régulation de la circulation, une limitation de la vitesse sur les sites des chantiers et des carrières, la construction de ralentisseurs de vitesse dans les grandes agglomérations, une mise en place de panneaux de signalisation adéquats sur la route ; et une sensibilisation de toutes les parties prenantes ; (c) une mise en place d'un système de collecte et de confinement des épandements polluants avant stockage et enlèvement, et installation des grillages, filets, panneaux protecteurs, etc. pour éviter le déversement dans les cours d'eau, des matériaux de construction et des rebuts ; l'installation sur le chantier des sanitaires et des fosses en béton pour la collecte des eaux usées, des huiles, des filtres et des batteries ; (d) la pose de panneaux de sensibilisation des populations et ouvriers des chantiers sur le danger des IST dont le SIDA. En outre, des campagnes d'information, d'éducation et de communication (IEC) des populations, à la sécurité routière, à la protection de l'environnement et à la lutte contre les IST dont le VIH-SIDA, qui tiennent compte des programmes nationaux, sont également prévues au PR2. En outre, il est préconisé (e) des reboisements de compensation sur les sites potentiels d'emprunts et de carrière ainsi que des plantations d'alignement aux entrées et sorties des villes de Mouila, Ndendé, Tchibanga et Port Gentil. Le coût global des mesures d'atténuation et de bonification des impacts du PR2 et des actions d'accompagnement est évalué à 2 987 237 050 FCFA. Toutefois, le coût des mesures d'IEC sur le VIH/SIDA, sur la sécurité routière, la protection de l'environnement, les plantations d'arbres d'alignement et de régilage des sites d'emprunts s'élève à 715 445 000 FCFA. Le montant des indemnités est évalué à 125 219 000 FCFA.

Changement climatique

3.2.4 L'aménagement et le bitumage des tronçons du programme n'auront pas d'incidences majeures sur le changement climatique qui est un phénomène global. Cependant, avec l'élargissement de la route et l'amélioration du revêtement, la fluidité du trafic sera améliorée dans la ZIP, conduisant à des émissions réduites des véhicules, principal facteur d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Les émanations des gaz d'échappement (principalement le CO₂) dans l'atmosphère seront également réduites notamment grâce à : i) la réduction du temps de parcours ; et ii) la réduction du nombre de manœuvres pendant la conduite des véhicules. En outre, la plantation et l'entretien d'arbres appropriés, le long de la route et dans la zone du programme contribueront à la séquestration d'une partie du carbone atmosphérique. Ainsi les mesures suivantes contribueront à lutter contre les effets du réchauffement climatique : (i) la régénérescence des emprunts de la route, par la plantation systématique d'arbres et la reconstitution de la végétation ; et (ii) la plantation d'arbres de part et d'autre de la route. A cet effet 23 000 arbres seront plantés.

3.2.5 Le changement climatique a été pris en considération dans la conception du PR2 par la mise hors d'eau de sections de routes à aménager et le dimensionnement des ouvrages hydrauliques. La conception routière a pris en compte des flux hydrologiques plus élevés dans le dimensionnement de la structure de drainage, en considérant des pluies excessives qui pourraient résulter de phénomènes liés aux changements climatiques. Les buses existantes de petite taille seront remplacées par des

dalots de plus grande taille. Des déversoirs seront construits et des ouvrages de protection seront réalisés en amont et en aval des structures tout le long des routes projetées, ainsi que sur les berges des rivières. Des dispositions appropriées ont été adoptées dans la conception pour que l'entretien de ces structures en cours de fonctionnement permette une protection adéquate contre la sensibilité au climat. En outre, le programme comporte une composante de navigation fluviale sur le fleuve Ogooué, qui permettra de renforcer l'accessibilité, dans des zones reculées de la région, par des moyens de transport à faible émission de GES, tout en assurant la préservation des forêts, des aires naturelles protégées et des zones de mangrove.

Genre

3.2.6 Les disparités entre hommes et femmes subsistent au Gabon en dépit du fait que l'égalité de sexe est consacré par la constitution et qu'une stratégie nationale en la matière a été élaborée. En effet, depuis 2009, une stratégie nationale d'équité et d'égalité de genre au Gabon (SENEEB) a été élaborée après un long processus participatif initié en 2007. Dans l'ensemble, le contexte du pays est favorable à l'égalité des chances. Le Gabon a souscrit aux orientations définies par les Nations Unies à travers la Convention sur l'Élimination de Toutes les Formes de Discrimination à l'égard des Femmes (CEDEF/CEDAW) en 1983 ainsi que le Programme d'Action de Beijing de 1995, les OMD ainsi que la Déclaration des Chefs d'Etat de l'Union Africaine sur l'égalité en 2004, en outre, ses textes fondamentaux réaffirment le principe de l'égalité entre les hommes et les femmes. Néanmoins plusieurs études récentes indiquent un certain nombre de disparités au détriment de la femme dont les principales sont les suivantes : i) les femmes sont plus pauvres et plus exposées au chômage que les hommes (taux de chômage est de 27% contre 16%) ; ii) les femmes sont moins éduquées et moins bien formées que les hommes (taux de redoublement, d'exclusion et d'abandon des élèves et notamment des filles est important de 26 à 30%) ; et iii) le système de santé est moins accessible aux plus pauvres et aux ruraux et on note une mortalité maternelle (520/1000) et néonatale importante, une précocité des relations sexuelles de la jeune fille et une faible utilisation des moyens de protection contre les IST et le VIH. Il ressort du recensement des gabonais économiquement faibles (RGEF, 2008) que le taux de Gabonais économiquement faibles (GEF) est de 63% pour les femmes contre 51% pour l'ensemble de la population. De ce groupe, 95,1% de filles mères économiquement faibles (FMEF) sont dans une situation très précaire (chômeuses à 29,6%) et près de 44,9% d'entre elles fréquentent encore l'école.

3.2.7 C'est en prenant compte de cette situation particulière des femmes que le PR2 comprend un ensemble d'actions spécifiques en faveur des femmes et associations féminines. Il est notamment question de la réhabilitation des centres sociaux de Mouilla et de Port-Gentil, de maisons de la famille (chaises et équipements audio-visuels pour la formation des filles), des équipements pour la transformation des produits agricoles, des moyens de transport intermédiaires, du petit matériel agricole, des campagnes de sensibilisation ciblées sur les thèmes spécifiques aux femmes (grossesses précoces, VIH/SIDA, etc.) et appui au renforcement du mouvement associatif féminin. Ainsi, les impacts positifs attendus pour les populations de la ZIP et pour les femmes en particulier portent sur : (i) l'amélioration des conditions de transport pour accéder aux marchés et aux zones de production ; (ii) l'augmentation des revenus agricoles; (iii) l'amélioration de l'accès aux infrastructures socio-économiques tels que les centres de santé et les centres éducatifs, du fait de la réduction du temps de parcours ; (iv) l'augmentation de revenus grâce aux offres d'emploi sur les chantiers, aux services de restauration et d'entretien des baraquements de chantiers, et la création d'activités génératrices de revenus, une fois le programme achevé ; et (v) la réduction du coût des évacuations sanitaires et une meilleure connaissance des risques des maladies telles que le VIH-SIDA, le paludisme, le chikungunya et la dengue.

Social

3.2.8 Le Gabon est classé parmi les pays à revenu intermédiaire sur la base de son RNB (revenu national brut) / habitant élevé (12 747 US\$ en 2010) et il figure au 93^{ème} rang mondial, sur 169 pays, par son Indice de Développement Humain (IDH) de 0,648 selon le RDH (Rapport sur le Développement humain) 2010. Cependant, il demeure encore un pays pour lequel bien d'Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) ne seront pas atteints à l'horizon 2015 comme prévu. Selon les résultats de l'Enquête gabonaise sur l'évaluation et le suivi de la pauvreté (EGEP 2005), l'incidence de la pauvreté au Gabon est d'environ 33%. Cette étude confirme non seulement le caractère urbain de la pauvreté gabonaise, mais également la persistance des inégalités verticales. La majorité des pauvres vivent en milieu urbain (Libreville et Port-Gentil), mais la pauvreté est plus accentuée dans les campagnes. En effet, avec une incidence de la pauvreté d'environ 30%, le milieu urbain qui abrite 86% de la population compte près de 75% des pauvres tandis que le milieu rural avec 20% de la population et une incidence de pauvreté d'environ 45% compte un peu plus de 25% des pauvres. La situation de l'emploi est relativement précaire, le secteur pétrolier n'ayant qu'un impact marginal sur l'emploi. Le taux de chômage est préoccupant, estimé au-delà des 20% et les jeunes chômeurs représenteraient 60% de la population au chômage.

3.2.9 En termes de régions, Libreville et la région de l'Ouest détiennent les plus faibles incidences de la pauvreté, et les régions du Nord et du Sud les plus fortes. La ZIP de ce Programme recoupant la zone de Port-Gentil et celle des provinces du Sud-ouest peut donc être caractérisée de moyenne par rapport à l'incidence de la pauvreté. L'amélioration de la route et des conditions de navigation sur le fleuve se traduiront par une réduction des coûts d'exploitation des véhicules et embarcadères, et donc des coûts pour les moyens de transport public. Une partie de cette réduction sera répercutée à l'utilisateur par une baisse des tarifs et donc une réduction du prix du ticket de transport.

3.2.10 Afin d'amplifier l'impact socio-économique du PR2, des aménagements connexes sont prévus (section 2.1.2) ainsi que d'autres actions spécifiques aux personnes vulnérables. Il y a non seulement la réhabilitation des infrastructures socio-économiques (écoles, centres de santé, centres sociaux, etc.) mais aussi la réhabilitation des pistes rurales pour désenclaver les zones de production agricole et des ponts piétonniers pour améliorer l'accessibilité rurale, en plus des actions spécifiques aux femmes dont il est question à la section 3.2.7 ci-dessus. Le PR2 va également permettre la création de 600 emplois saisonniers en rapport avec les travaux routiers, les aménagements connexes et les différentes campagnes de sensibilisation. En contribuant à la génération de revenus dans la ZIP (augmentation du prix à la production des produits agricoles, meilleure accessibilité aux intrants agricoles, meilleur écoulement des produits agricoles et forestiers, développement des potentialités touristiques, salaires aux travailleurs, petite restauration proche des chantiers, logements, etc.) et en améliorant l'accessibilité rurale et le désenclavement (pistes rurales, ponts piétonniers, etc.), le PR2 contribuera effectivement à l'amélioration des conditions de vie de populations de la ZIP, et atténuera conséquemment le niveau de leur pauvreté. Ainsi, il va contribuer à la réalisation par le Gabon des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Le dispositif de suivi-évaluation prévu pour ce programme nous permettra d'apprécier de manière réaliste cette contribution (voir section 4.2).

3.2.11 Le PR2 inclut également des composantes de sensibilisation sur la sécurité routière, sur la sécurité à la navigation intérieure, sur les IST, en particulier le VIH/SIDA, et autres pandémies (le paludisme, le chikungunya...). Les actions prévues portent sur la sensibilisation de proximité des différents groupes cibles dans les localités traversées par les routes, par le fleuve Ogooué, dans la lagune de Fernand Vaz, et en direction des ouvriers du chantier, ainsi que les transporteurs. Des séances grand public sont également prévues, ainsi que des opérations de dépistage volontaire du VIH/SIDA. Des panneaux de sensibilisation seront placés le long des axes routiers et aux débarcadères.

Réinstallation forcée

3.2.12 Un plan de réinstallation et de compensation de la population a été préparé conformément aux directives de la Banque en matière de déplacement involontaire de populations. Pour le présent programme, les expropriations touchent des terrains de culture et 89 personnes (47 sur l'axe Ndendé-Tchibanga et 42 sur Port Gentil-Mandorové) à déplacer. Les familles concernées seront indemnisées et recasées conformément aux dispositions des textes environnementaux existants. Le coût des indemnités pour expropriation, à la charge du Gouvernement, est équivalent à 125 219 000 FCFA. Ces indemnités devront être payées avant le démarrage des travaux. Le Gouvernement devra apporter à la Banque, la preuve du paiement des indemnités pour expropriations des maisons et des terrains. Ceci constitue une condition du prêt (Conditions B.3 et C.5).

IV – EXECUTION

4.1 Dispositions en matière d'exécution

Organe d'exécution

4.1.1 Comme pour le PR1, l'organe d'exécution du programme sera le Ministère de l'Équipement, des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire (MEIAT) qui est en même temps le maître de l'ouvrage. Le MEIAT en assurera la maîtrise d'œuvre à travers le Secrétariat Général (SG). Le SG s'appuiera sur (i) la Direction Générale des Infrastructures de Transport (DGIT) pour la réalisation des travaux routiers conformément à la Note de Service (n° 0608/MEIAT/CAB-M/SG du 13/04/2010) établie dans le cadre du PR1 et précisant les responsabilités en matière de gestion de chantiers ; (ii) la Direction Générale des Études des Infrastructures (DGEI) pour la réalisation des études ; et (iii) la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM) pour la réalisation de la composante fluviale. Compte tenu de l'ampleur des deux phases du programme routier, un ingénieur routier sera nommé auprès du SG, et sera chargé de coordonner l'ensemble des activités du programme. Il travaillera sous l'autorité du SG. En outre, un comptable sera mis à la disposition du programme et sera chargé de la tenue et de la gestion des comptes de l'ensemble des activités du programme. Les nominations de cet ingénieur routier et de ce comptable dont les qualifications et expériences auraient été préalablement soumises à la Banque pour approbation est une condition du prêt (Condition B.1). Les recrutements de l'ingénieur routier et du comptable se feront sur la base des termes de référence qui auront été préalablement soumis à l'avis de non objection de la Banque. Le personnel affecté au programme sera régi par des contrats de performance et fera l'objet régulièrement d'évaluation de performance.

Dispositions institutionnelles

4.1.2 Sous l'autorité du SG, chaque direction générale aura la responsabilité de la mise en œuvre des composantes du programme. Pour le suivi quotidien des travaux, l'Administration désignera pour chacune des trois routes du programme un homologue au consultant qui aura la charge d'assurer le contrôle des travaux. Les CV des ingénieurs homologues seront soumis à l'avis de non objection de la Banque avant leur désignation. Le manuel des procédures développé pour le PR1 sera adapté aux nouvelles dispositions et régira le fonctionnement de l'organe d'exécution. Le coût de fonctionnement de l'organe d'exécution est inclus dans la contrepartie au financement du présent programme. La preuve de la mobilisation régulière de cette contrepartie est une condition du prêt au programme.

4.1.3 Dans le but de renforcer ses capacités techniques et opérationnelles, le MEIAT recevra l'appui d'une assistance technique composée de deux experts longue durée et des experts ponctuels. Cette assistance appuiera le MEIAT dans le processus de passation des marchés et de suivi de la mise en œuvre des composantes du PR2. En outre, des bureaux de consultants expérimentés et qualifiés seront recrutés pour le contrôle et la surveillance des travaux. Un cabinet comptable

indépendant sera recruté pour effectuer l'audit des comptes du programme, tandis que la Direction Générale des Statistiques (DGS) sera contracté pour faire le suivi-évaluation des impacts du programme.

Acquisitions

4.1.4 Le MEIAT sera responsable de la passation de tous les marchés du programme. En effet, la Banque a entrepris au premier trimestre 2011 une revue approfondie des procédures nationales de passation des marchés publics et des documents d'appel d'offres nationaux, en vue d'une évaluation du système national de passation des marchés publics. Selon les résultats provisoires de l'étude, s'il se dégage des similarités entre les procédures nationales et celles de la Banque en matière de passation de marché, les réformes devraient se poursuivre pour combler certaines insuffisances relevées au niveau institutionnel, organisationnel, législatif et règlementaire. Les résultats de cette évaluation permettront de définir les actions nécessaires pour favoriser à terme l'utilisation des systèmes nationaux de passation de marchés.

4.1.5 Toutes les acquisitions de biens, travaux et services financées sur les ressources de la Banque dans le cadre de ce programme se feront conformément aux Règles et Procédures de la Banque pour l'acquisition des biens, travaux et services (édition de mai 2008), en ayant recours aux dossiers-type d'appel d'offres appropriés de la Banque. Les acquisitions relatives aux fournitures et consommables destinés au fonctionnement de l'organe d'exécution, et entièrement financés par la contrepartie nationale se feront selon les procédures nationales. Les dispositions relatives aux acquisitions des travaux et services sont détaillées en Annexe Technique n°3.

Gestion financière

4.1.6 La gestion administrative, financière et comptable du programme sera assurée par le MEIAT. Ce dernier mettra en place un système permettant une exécution financière adéquate du programme et comprenant : (i) un manuel des procédures administratives, financières et comptables dédié au programme (le manuel des procédures préparé dans le cadre du PR1 sera adapté au montage institutionnel prévu au PR2), (ii) une comptabilité permettant de disposer, à tout moment, des livres comptables et états financiers exigés par la Banque et, (iii) une séparation nette des tâches.

Décaissement

4.1.7 Les décaissements sur le prêt pour les biens, travaux et prestations de services de consultants se feront par la méthode de paiement direct en faveur des différents contractants sur la base des pièces justificatives types telles que spécifiées dans le Manuel de Décaissement de la Banque.

4.1.8 En vue de faciliter la mobilisation diligente de la contrepartie nationale, le Gouvernement a retenu d'ouvrir un compte des fonds de contrepartie à l'Agence Comptable Centrale des Dépôts, au nom du programme, pour y loger les fonds de contrepartie. La preuve de l'ouverture de ce compte de fonds de contrepartie est une condition du prêt. L'approvisionnement de ce compte de fonds de contrepartie se fera tous les six mois, conformément au calendrier annuel des dépenses. Les preuves de l'approvisionnement initial d'un montant de 2,5 milliards de FCFA, et de l'alimentation régulière de ce compte d'un montant équivalent aux dépenses semestrielles de la contrepartie nationale (travaux, biens, expropriations et fonctionnement de l'organe d'exécution), par le Gouvernement, sont des conditions du prêt (Conditions B.2 et C.1).

Audit

4.1.9 La comptabilité du programme sera tenue séparément et selon un système informatisé de type privé par l'organe d'exécution du programme selon un plan comptable. Ce système devra permettre de suivre les dépenses du programme en fonction des prévisions, par source de financement, par catégorie et par composante. Un audit externe des comptes du programme sera réalisé chaque année par un cabinet d'audit externe recruté conformément aux termes de référence de la Banque. Une

provision est prévue sur les ressources du programme à cet effet. Les rapports d'audit seront soumis à la Banque au plus tard dans les six mois suivant la fin de chaque exercice comptable.

Calendrier d'exécution et de supervision

4.1.10 L'exécution du programme s'étendra de septembre 2011 à décembre 2016, comme l'indique le calendrier d'exécution correspondant, résumé au début du présent rapport. Dès l'approbation du prêt, la Banque procédera au lancement du programme et entreprendra par la suite des missions de supervision dont le calendrier prévisionnel et la composition sont donnés dans le tableau 4.1 ci-après.

Tableau 4.1 – Programme prévisionnel de supervision

Période approximative	Activité	Composition de la mission	Homme-semaine
Décembre 2011	Lancement	Chargés du projet (Ingénieur et Économiste de transport), un chargé de décaissement, un chargé des acquisitions + GAFO	6
Avril 2012	Supervision	Chargés du projet + GAFO	6
Octobre 2012	Supervision	Chargés du projet + GAFO	6
Avril 2013	Supervision	Chargés du projet + GAFO	4,5
Octobre 2013	Supervision	Chargés du projet + GAFO	4,5
Avril 2014	Supervision	Chargés du projet + GAFO	4,5
Octobre 2014	Revue à mi-parcours du programme	Chargés du projet, un socio-économiste, un chargé de la gestion financière + GAFO	9
Avril 2015	Supervision	Chargés du projet + GAFO	4,5
Octobre 2015	Supervision	Chargés du projet + GAFO	4,5
Avril 2016	Supervision	Chargés du projet + GAFO	4,5
Novembre 2016	Rapport d'achèvement	Chargés du projet, un socio-économiste + GAFO	8
Total			62

4.2 Suivi-évaluation

4.2.1 Dans le cadre de la mise en œuvre du PR2, un dispositif de suivi-évaluation (S&E) sera mis en place. Ce dispositif comprendra deux principales composantes: (i) Suivi d'exécution à assurer par le MEIAT à travers sa Direction de la Statistique (DS), et (ii) Suivi de l'impact socio-économique du programme. La DGS du Ministère de l'Économie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme (MECIT) sera impliquée dans la réalisation du deuxième volet de ce dispositif de S&E en (i) établissant la situation de référence avant le début des travaux et (ii) réalisant l'évaluation d'impact socio-économique à la fin du programme. Le suivi de l'impact socio-économique sera fait sur la base des indicateurs d'impacts qui seront spécifiés dans le rapport de la situation de référence en plus de ceux définis dans le cadre logique. En outre, ces indicateurs seront désagrégés par genre. Pour ce faire, une convention devra être signée entre le MEIAT et la DGS pour la réalisation de ce suivi.

4.2.2 Le suivi d'exécution permettra de constituer les informations sur le niveau de déroulement des activités du PR2. Une bonne partie de ces informations proviendront de la mission de contrôle, mais aussi des missions de supervision du MEIAT et celles de la Banque. Il permettra de statuer sur le niveau d'exécution physique (Taux d'exécution globale et celui de chaque composante du PR2) et financier de ce programme (Taux d'engagement et taux d'exécution). Afin de faciliter la gestion de différentes informations qui seront constituées, non seulement sur le PR2 mais aussi sur les autres Programmes routiers, une Base de Données relationnelle pour le Suivi-Evaluation (BDSE) est à mettre en place au niveau de la DS du MEIAT dans le cadre du PR2.

4.2.3 Outre le dispositif de suivi-évaluation décrit ci-dessus, l'organe d'exécution fournira régulièrement à la Banque, les rapports trimestriels d'avancement de Programme, incluant le niveau de mise en œuvre des plans d'actions environnementales et sociales dans les formats type de la Banque et couvrant toutes les activités du PR2. Ces rapports incluront les indicateurs physiques, financiers, sociaux et environnementaux qui permettront de vérifier l'atteinte des résultats escomptés par le Programme. Le suivi-évaluation du programme se fera également à travers les missions de supervision de la Banque conformément au manuel des opérations de la Banque.

4.3 Gouvernance

4.3.1 Le Gouvernement a élaboré en avril 2010 la Lettre de Cadrage Budgétaire du Gabon Emergent 2011-2016. Ce plan est structuré autour de trois (03) grands axes stratégiques dont l'Axe 3 porte sur le partage des fruits de la croissance. Ainsi, dans le cadre de l'amélioration de l'efficacité des dépenses publiques, les nouvelles autorités ont entrepris depuis octobre 2009, des réformes importantes au niveau de la fonction publique et des finances publiques. Il s'agit notamment : (i) de la réduction de l'effectif du gouvernement ; (ii) de l'introduction du principe de la déclaration obligatoire des biens des ministres et responsables de l'administration ; (iii) des audits de la fonction publique qui ont permis de mieux cerner les effectifs, la masse salariale ainsi que la dette intérieure et extérieure ; (iv) de l'interdiction de cumul de mandat de députés et de sénateurs avec les fonctions de président du conseil d'administration de sociétés ou organismes des secteurs publics et parapublics ainsi que des sociétés privées ; et (v) de la suppression des organismes parapublics « budgétivores » sans réelle efficacité tels que le Fonds d'Aide et de Garantie Gabonais (FAGA) et le Fonds de Développement et d'Expansion (FODEX) qui ont été supprimés dans le domaine du crédit. Depuis son adhésion en 2005 à l'Initiative sur la Transparence dans les Industries Extractives (ITIE), des progrès ont été accomplis par le Gabon qui a atteint le statut de pays « proche de la conformité » sur la base du rapport de validation soumis au Conseil d'Administration de l'ITIE au mois d'octobre 2010.

4.3.2 Au niveau du sous-secteur routier, l'UE a prévu dans le cadre du 10^{ème} FED, un projet d'appui à l'entretien routier qui vise à améliorer la gestion des routes et en particulier de l'entretien routier par la bonne gouvernance et le renforcement des capacités des administrations concernées et des acteurs du secteur privé (PME et bureaux d'études).

4.3.3 Les mesures spécifiques d'atténuation des risques en matière de gouvernance du présent programme comprennent : (i) l'examen et l'approbation préalables par la Banque de toutes les activités de passation de marchés au titre du programme ; (ii) les supervisions de la Banque et les audits techniques qui s'assurent de la conformité entre les cahiers de charge, les prestations et les travaux effectivement réalisés ; (iii) le recrutement d'un cabinet d'audit financier indépendant pour veiller à l'utilisation rationnelle des fonds et aux fins prévues ; et (iv) le recours au mode de décaissement par paiement direct pour transférer les fonds du programme directement aux fournisseurs, entrepreneurs et prestataires de services.

4.4 Durabilité

4.4.1 La durabilité du programme est liée à la qualité des travaux réalisés et ultérieurement aux conditions d'exploitation de la route et des aménagements connexes. Elle dépendra dans une large mesure de l'aptitude du gouvernement à programmer, à financer et à effectuer dans les délais l'entretien des ouvrages d'assainissement et de la chaussée.

4.4.2 Les solutions techniques de structure de chaussée retenues pour les différentes routes du programme ont été déterminées au regard de l'intensité du trafic projeté et sont conformes aux normes techniques et de sécurité routière en vigueur dans le pays et au sein de la CEEAC. Ces solutions s'avèrent adéquates pour assurer une durée de vie normale, au regard du trafic prévisionnel et des conditions topographiques et climatologiques. Les études techniques ont identifié dans les zones du programme, des matériaux de qualité à utiliser. En outre, le contrôle des travaux (routes et aménagements connexes) sera effectué par des consultants qui assureront la qualité des réalisations.

4.4.3 La programmation et la gestion de l'entretien routier sont sous la responsabilité du MEIAT à travers la Direction Générale de l'Entretien des Routes et Aéroports (DGERA) qui est chargée (a) de l'exécution des programmes d'entretien des routes et des aéroports, (b) de la gestion, de l'entretien, de la conservation et de la protection du patrimoine routier national, (c) de l'auscultation et des travaux d'entretien du réseau routier relevant des collectivités locales sur demande de celles-ci, et (d) de la

promotion et de l'encadrement des petites et moyennes entreprises dans le domaine de l'entretien routier. Etant donné les résultats mitigés du premier Fonds d'Entretien Routier et dans le souci de répondre de manière pérenne au besoin de financement de l'entretien routier, le Gabon s'est doté par la Loi n° 004/2006 du 9 février 2006, d'un Fonds d'Entretien Routier de deuxième génération (FER2) qui est opérationnel depuis mars 2007. Ces réformes ont amené les PTF à mettre en place des mécanismes d'appui au FER2 et au MEIAT. Ainsi, dans le cadre du PR1, la Banque finance (i) une étude sur l'organisation de l'entretien routier, (ii) un programme de formation du personnel, et (iii) un appui en équipement informatique et de bureautique. De son côté, l'UE finance dans le cadre du 9ème FED, le projet d'appui au programme gabonais d'entretien routier (PERFED). Ce dernier vise le renforcement des capacités dans l'entretien routier par (i) un appui à la DGERA dans la programmation, la mise sur pied d'une base de données routières informatisées (BDRI), et le suivi des travaux d'entretien routier ; et (ii) un appui aux PME dans la préparation des offres et dans l'organisation des travaux par des chantiers-écoles.

4.4.4 Le budget annuel du FER2 plafonné à 33 milliards de FCFA par la loi, est constitué par trois ressources affectées dont la principale est la Redevance d'Usure de la Route (RUR). Le montant de la redevance prélevée sur les produits pétroliers est de 53,20 F CFA/litre de supercarburant et de 47,08 F CFA/litre de gazole. Les autres ressources affectées sont la Taxe Complémentaire sur les Salaires (TCS) et la Taxe sur les Assurances (TA).

4.4.5 Suite à l'audit technique des travaux d'entretien routier financés par le FER2 au titre des exercices 2007 et 2008, le MEIAT a défini le réseau routier prioritaire « éligible » au financement du FER2 (Note Circulaire n°1471/ MEIAT/CAB du 12 août 2010). Ce réseau prioritaire d'un linéaire de 6132 km (soit 67% de l'ensemble du réseau routier gabonais) est catégorisé en trois niveaux ; et l'entretien des routes de Niveau 1 (2677 km) est primordial avant d'envisager des interventions sur les routes de Niveaux 2 (1832 km) et 3 (1623 km) mis à part les interventions d'urgence. La définition de ce réseau prioritaire permettra d'utiliser de manière optimale les ressources actuelles du FER2. Les routes du programme font partie du réseau prioritaire. En outre, conformément aux recommandations dudit audit technique, le MEIAT s'est engagé (i) à élaborer une nouvelle convention de collaboration entre le FER2 et la DGERA pour améliorer en particulier les délais de passation de marchés et de traitements des décomptes (Conditions C.3).

4.4.6 Par ailleurs, dans le cadre de la protection du patrimoine routier national, le contrôle technique efficace des véhicules et le contrôle du respect de la limite des charges à l'essieu permettront de réduire les dégradations précoces des infrastructures routières, et de contribuer à la préservation de celles-ci. Un poste de pesage sera construit et équipé à cet effet à Mbadi. Ainsi, le Gouvernement s'est engagé à la publication au plus tard le 31 mars 2012 et à l'application effective du Décret d'Application de la Loi n°13/2003 du 17 février 2005 portant Protection du Patrimoine Routier National (Condition C.4).

4.5 Gestion des risques

La réussite de la mise en œuvre du programme et la réalisation de ses objectifs spécifiques reposent sur un certain nombre d'hypothèses, dont chacune constitue un facteur de risque potentiel.

4.5.1 *Retard dans la ratification du prêt* - Le Gouvernement s'est engagé à prendre toutes les dispositions nécessaires au niveau des différents intervenants (le Ministère de l'Economie, le Parlement et la Cour Suprême) pour raccourcir les délais de ratification.

4.5.2 *Insuffisance du personnel technique au niveau du MEIAT* - Le programme a prévu une assistance technique et un appui institutionnel pour la gestion et l'exécution des travaux et pour s'assurer de la qualité des études à réaliser au titre du présent programme. En plus du coordinateur, un comptable sera recruté pour tenir les comptes du programme et un ingénieur homologué sera désigné pour le suivi de l'exécution de chacune des trois routes.

4.5.3 *Augmentation des coûts de travaux* - Le risque d'augmentation des coûts liés à la volatilité des cours des matières premières (pétrole et ciment essentiellement) a été atténué par un examen approfondi des études techniques, une comparaison réaliste des estimations de coûts à partir des offres récentes pour des marchés similaires, un délai réduit entre la réalisation des études et le lancement des appels d'offres, et une provision de ressources nécessaires pour parer aux imprévus.

4.5.4 *Mobilisation de la contrepartie* - Ce risque est atténué par l'engagement du Gouvernement à provisionner dans son budget d'investissement des ressources nécessaires au titre de la contrepartie au programme, de les sécuriser semestriellement dans un compte ouvert à cet effet, et d'approvisionner un montant initial de 2,5 milliards de FCFA (pour couvrir les frais d'expropriations, la part du gouvernement sur les avances de démarrage et le fonctionnement de l'organe d'exécution) comme indiqué dans le paragraphe 4.1.7 ci-dessus (Conditions B.2 et C.1).

4.5.5 *Surcharges des grumiers* - Le programme a prévu l'acquisition et l'installation d'une station de pesage sur l'axe Mouila-Ndendé-Tchibanga, ainsi que des campagnes de sensibilisation pour renforcer l'adhésion des transporteurs sur le respect de la limite de la charge à l'essieu. En outre, le Gouvernement s'est engagé à appliquer la loi sur la protection du patrimoine national routier.

4.5.6 *Insuffisance des ressources du FER2* - Ce risque est atténué par l'engagement du Gouvernement à verser au FER2 la totalité des ressources qui lui sont affectées par la loi (Condition C.2).

4.6 Développement des connaissances

4.6.1 L'accent mis sur l'évaluation de l'impact du Programme vise, notamment, à répondre au besoin de développement des connaissances. En effet, l'établissement de la situation de référence avant le début des activités du PR2 permettra de disposer d'une base de comparaison afin d'apprécier, de manière réaliste, le niveau d'atteinte des objectifs de développement de ce Programme. Les données de comparaison proviendront des résultats de l'évaluation de l'impact du Programme à réaliser à la fin des travaux. La tenue d'un atelier national permettra la dissémination des connaissances tirées de ces études.

4.6.2 Les principales connaissances et leçons tirées seront gérées à partir d'une base de données relationnelle au niveau de la DS du MEIAT. Cette base de données facilitera effectivement la gestion de toutes les connaissances accumulées sur les activités, les réalisations, les principaux résultats et les leçons tirées de ce Programme. Des résumés pourront être publiés sur le site Web de la Banque.

V – CADRE JURIDIQUE

5.1 Instrument légal

C'est un prêt qui sera accordé à la République Gabonaise pour le financement de ce programme.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt

L'entrée en vigueur de l'accord de prêt sera subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur des conditions prévues aux sections 12.01 et 12.02 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et de garantie.

B. Conditions préalables au premier décaissement du prêt

Le premier décaissement du prêt est subordonné à la réalisation par l'Emprunteur, des conditions ci-après.

- 1) Fournir à la Banque la preuve de la nomination de l'ingénieur routier et du comptable affectés au programme, dont les CV auront été préalablement approuvés par la Banque (paragraphe 4.1.1) ;

- 2) Fournir à la Banque, la preuve de l'ouverture d'un compte au nom du programme destiné à abriter les fonds de contrepartie, et de son approvisionnement d'un montant minimum initial de 2,5 milliards de FCFA (paragraphe 4.1.7) ;
- 3) Fournir à la Banque, la preuve que toutes les personnes affectées par le programme, pour le premier tronçon dont les travaux de construction doivent démarrer, ont été indemnisées (paragraphe 3.2.12) ;

C. Autres Conditions

- 1) Fournir à la Banque, au plus tard les 31 mars et 30 septembre de chaque exercice, la preuve de l'alimentation semestrielle, selon le calendrier de dépenses, du compte de fonds de contrepartie (paragraphe 4.1.7) ;
- 2) Fournir à la Banque, au plus tard le 31 janvier 2013, la preuve du versement par le Trésor au FER2 des ressources de l'exercice 2012 (paragraphe 4.5.6) ;
- 3) Fournir à la Banque, au plus tard le 31 mars 2012, la preuve de l'élaboration et de la signature d'une nouvelle convention de collaboration entre le FER2 et la DGERA pour améliorer la programmation et la mise en œuvre de l'entretien routier (paragraphe 4.4.5) ;
- 4) Fournir à la Banque, au plus tard le 31 mars 2012, la preuve de la publication du Décret d'Application de la Loi n°13/2003 du 17 février 2005 portant Protection du Patrimoine Routier National (paragraphe 4.4.6) ;
- 5) Fournir à la Banque au plus tard avant le démarrage des travaux de construction de tout tronçon de route, la preuve de paiement des compensations pour toutes les personnes affectées par le programme (paragraphe 3.2.11).

5.3 Conformité avec les politiques de la Banque

Ce programme est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque. Il est également conforme aux recommandations de la Banque sur l'étude des coûts unitaires des travaux routiers.

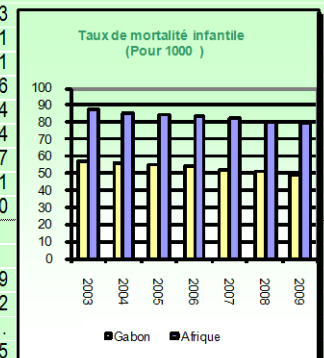
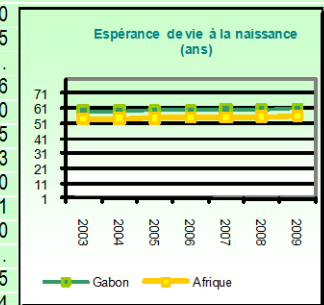
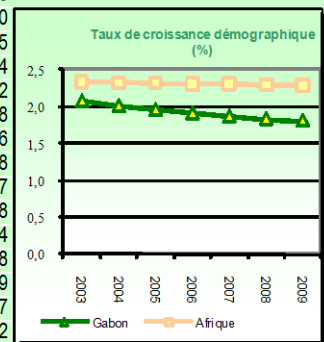
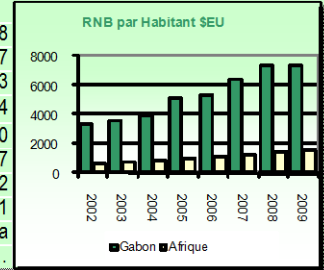
VI. RECOMMANDATION

La Direction recommande que le Conseil d'administration approuve la proposition d'accorder à la République Gabonaise un prêt de 254,69 millions d'euros, soit 230 millions d'UC, pour l'objet et selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Appendice I

GABON : INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Gabon	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km²)		268	30 323	80 976	54 658
Population totale (millions)	2010	1,5	1 031	5 659	1 117
Population urbaine (% of Total)	2010	86,0	39,9	45,1	77,3
Densité de la population (au Km²)	2010	5,6	34,0	69,9	20,4
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2009	7 370	1 525	2 968	37 990
Participation de la Population Active - Total (%)	2010	48,8	40,1	61,8	60,7
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2010	46,9	41,0	49,1	52,2
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. hum	2007	0,748	0,433	0,694	0,911
Indice de développement humain (rang sur 169 pa	2010	93	n.a	n.a	n.a
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2005-08	4,8	42,3	25,2	...
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2010	1,8	2,3	1,3	0,6
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2010	2,3	3,4	2,4	1,0
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2010	35,6	40,3	29,0	17,5
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2010	5,1	3,8	6,0	15,4
Taux de dépendance (%)	2010	66,4	77,6	55,4	49,2
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2010	99,9	99,5	93,5	94,8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2010	25,8	24,4	49,4	50,6
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2010	61,3	56,0	67,1	79,8
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2010	62,5	57,1	69,1	82,7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2010	26,6	34,2	21,4	11,8
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2010	9,3	12,6	8,2	8,4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2010	47,2	78,6	46,9	5,8
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2010	73,3	127,2	66,5	6,9
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2010	3,2	4,4	2,7	1,7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2008	260,0	530,2	290,0	15,2
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2005-06	61,0	...
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004-09	29,0	58,3	109,5	286,0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2004-09	467,3	113,3	204,0	786,5
Naissances assistées par un personnel de santé q	2005-07	...	50,2	64,1	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2008	87,0	64,5	84,3	99,6
Accès aux services de santé (% de la population)	2004-09	50,2	65,4	80,0	100,0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2008	33,0	41,0	53,6	99,5
Pourcent d'adultes de 15-49 ans vivant avec le V	2007	5,9	4,9	0,9	0,3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2009	501,0	294,9	161,0	14,0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2009	71,0	79,9	81,0	95,1
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2009	63,0	71,1	80,7	93,0
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2005-07	...	30,9	22,4	...
Apport journalier en calorie par habitant	2007	2 755	2 465	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2008	4,1	5,7	2,9	7,4
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
- Primaire - Total	2004-09	134,3	102,7	107,2	101,3
- Primaire - Filles	2004-09	133,9	99,0	109,2	101,1
- Secondaire - Total	2005-08	...	37,8	62,9	100,1
- Secondaire - Filles	2005-08	...	33,8	61,3	99,6
Personnel enseignant féminin au primaire (% du tot	2004-09	44,7	47,0	60,5	81,4
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2008	87,0	64,8	80,3	98,4
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2008	90,9	74,0	86,0	98,7
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2008	83,2	55,9	74,8	98,1
Dépenses d'éducation en % du PIB	2005	...	4,6	3,8	5,0
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables en % de la superficie totale	2008	1,3	7,8	10,6	10,9
Taux annuel de déforestation (%)	2005-09	...	0,7	0,4	-0,2
Taux annuel de reboisement (%)	2005-09	...	10,9
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2009	3,1	1,1	2,9	12,5



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD ;

dernière mise à jour:

Mai 2011

Banque Mondiale WDI, ONUSIDA, UNSD, OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux.

Notes: n.a. Non Applicable; ... : Données non disponibles.

Appendice II

Portefeuille du Groupe de la Banque Africaine de Développement au Gabon (mai 2011)

Projet	Date d'approbation	Montant approuvé (MUC)	Date de signature	Mise en vigueur	Date de clôture	Taux de décaissement	Age (Année)	Etat
Secteur : Transport								
1. Programme routier phase 1	12/09/2007	221,9	25/10/2007	30/09/2008	31/12/2012	36,05%	4	En cours
Secteur : Agriculture								
2. Projet d'appui au secteur des pêches et d'aquaculture	27/07/2005	14,75	28/10/2005	20/09/2006	31/12/2011	22,41%	6	En cours
3. Projet d'expansion agricole SIAT Gabon (OPSM)	12/09/2007	9,14	19/02/2008	19/02/2008	31/12/2010	100%	4	En cours
4. Etude sur le développement des infrastructures de production agricole	01/2011	0,47	03/2011				0,5	
Secteur : Social								
5. Projet Education IV	22/07/2009	99,30	11/03/2010	-	12/31/2015	-	2	En cours
6. Enquête nationale sur l'emploi et le chômage	04/06/2009	0,48	29/01/2010	29/01/2010	31/03/2011	57,34	2	En cours
7. Etude sur le renforcement de la CNAMGS	15/10/2010	0,5	02/2011	-	31/12/2011	-	0,75	En cours
8. Enquête démographique et de santé	02/02/2011	0,5	-	-	31/12/2011	-	0,33	En cours
Secteur : Equipement Collectif								
9. Etude d'assainissement de 3 bassins versants de Libreville	10/06/2009	1,48	01/02/2010	01/02/2010	31/12/2011	-	1	En cours

Appendice III

Principaux projets connexes en cours au GABON

AXES ROUTIERS	LINEAIRE (KM)	NATURE DES TRAVAUX	MONTANT (en Millions de F CFA)			FINANCEMENT	
			REPUBLIQUE GABONAISE	PARTENAIRES TECHN. ET FIN.	TOTAL		
1	Alembé - Lopé - Mikouyi	315	Aménagement	4 500	49 350	53 850	Inde*/Gabon
2	Rocade Nkok - PK12- Port d'Owendo	24	Aménagement	10 000	12 500	22 500	Inde*/Gabon
3	Lalara - Koumameyong	65	Aménagement	2 000	6 900	8 900	BID/Gabon
4	Koumameyong - Ovan	53	Aménagement	2 150	7 000	9 150	BID/Gabon
5	Akiéni - Okondja	74	Aménagement	1 600	7 920	9 520	BID
6	PK12 - Ntoum - Nsilé - Bifoun	105	Réhabilitation	16 000	16 300	32 300	Espagne*/Gabon
7	Tchibanga – Mayumba	104	Aménagement	1 250	16 700	17 950	Italie*/Gabon
8	Route Cap Estérias	17	Aménagement	3 500		3 500	Gabon
9	Franceville - Boumango	90	Réhabilitation	500		500	Gabon
10	Alanga - Aboumi	65	Réhabilitation	1 000		1 000	Gabon
11	Akiéni - Onga	88	Réhabilitation	1 000		1 000	Gabon
12	Ndjolé - Medoumane	45	Aménagement	3 500	10 120	13 620	AFD/Gabon
13	Fougamou - Mouila	104	Aménagement	3 500	18 439	21 939	BAD/Gabon
14	Ndendé - Lébamba	36	Aménagement	1 500	11 144	12 644	BAD/Gabon
15	Lastourville - La Léyou	97	Aménagement	1 300	16 167	17 467	BAD/Gabon
16	PR2 (Indemnités des déguerpissements)		Aménagement	500	0	500	BAD/Gabon
17	Makokou - Mvadi	76	Réhabilitation	500		500	Gabon
18	Mougamou - Iboundji	54	Réhabilitation	750		750	Gabon
19	Koulamoutou - Popa	80	Réhabilitation	5 000		5 000	Gabon
20	Koumassi - Akam Essatouk	75	Réhabilitation	1 608		1 608	Gabon
21	RN1 : PK0 - PK12 (expropriations et recasements)	12	Aménagement	10 000		10 000	Gabon
22	Voie Express de Libreville	23	Aménagement ouvrages	42 000		42 000	Gabon
23	Aménagement des voiries	59,6	Aménagement	10 675		10 675	Gabon
24	Moanda - Bakoumba	60	Aménagement	1 200		1 200	Gabon
25	PK55 - Fougamou	35	Aménagement	1 300		1 300	Gabon
	Total			126 833	172 540	299 373	

Source : Budget d'Investissements 2011 (DGEI)

* : financement du secteur privé

APPENDICE IV - CARTE DE LOCALISATION DU PROGRAMME ROUTIER II



ANNEXE TECHNIQUE N°1
COÛTS DÉTAILLÉS DU PROJET ET CALENDRIER DE DÉPENSES

COMPOSANTES	Millions de F.CFA			Millions d'UC		
	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
A - AMENAGEMENT DES ROUTES						
Aménagement du Tronçon Ndendé-Tchibanga	45 475,00	11 368,75	56 843,75	62,6	15,66	78,26
Aménagement du Tronçon Mouïla-Ndendé	37 450,00	9 362,50	46 812,50	51,56	12,89	64,45
Aménagement du Tronçon Port Gentil-Mandorové	32 640,00	8 160,00	40 800,00	44,93	11,24	56,17
Travaux de protection de l'environnement	144,71	36,18	180,89	0,2	0,05	0,25
Aménagement connexes	1 615,09	403,77	2 018,87	2,22	0,56	2,78
Contrôle et Surveillance des travaux	5 866,24	1 466,56	7 332,80	8,08	2,02	10,1
Sensibilisation aux IST/SIDA, sécurité routière et protection de l'environnement	197,85	49,46	247,31	0,27	0,07	0,34
Construction de ponts piétonniers	58,88	14,72	73,60	0,08	0,02	0,10
Expropriations		125,22	125,22	0	0,17	0,17
B - AMELIORATION DU TRANSPORT FLUVIAL						
Travaux de réhabilitation et aménagement de quais	2 800,00	700,00	3 500,00	3,86	0,96	4,82
Fourniture et installation du balisage fixe et flottant	384,00	96,00	480,00	0,53	0,13	0,66
Travaux de protection de l'environnement	40,00	10,00	50,00	0,06	0,01	0,07
Contrôle et Surveillance des travaux	225,68	56,42	282,10	0,31	0,08	0,39
Sensibilisation aux IST/SIDA, sécurité fluvial et protection de l'environnement	40,00	10,00	50,00	0,06	0,01	0,07
Expropriations		10,00	10,00	0	0,01	0,01
C - ETUDES						
Etude de Faisabilité du Port Fluvial de Lambaréné	480,00	120,00	600,00	0,67	0,16	0,83
Etude de Restructuration du secteur routier	240,00	60,00	300,00	0,33	0,08	0,41
Etude sur les coûts des travaux routiers au Gabon	400,00	100,00	500,00	0,55	0,14	0,69
D- APPUI INSTITUTIONNEL ET GESTION DU PROJET						
Assistance Technique au MEIAT	1 635,60	408,90	2 044,50	2,25	0,56	2,81
Suivi-Evaluation de l'impact du programme	132,00	33,00	165,00	0,17	0,05	0,22
Audit comptable et financier	64,00	16,00	80,00	0,09	0,02	0,11
Audit Technique	96,00	24,00	120,00	0,13	0,03	0,16
Fonctionnement de l'Organe d'Exécution		1 372,43	1 372,43	0	1,89	1,89
COÛT DE BASE	129 985,05	34 003,91	163 988,96	178,95	46,81	225,76
Imprévus physiques	12 998,51	3 400,39	16 398,90	17,9	4,68	22,58
Aléas financiers	10 425,43	2 727,28	13 152,71	14,35	3,76	18,11
TOTAL	153 408,99	40 131,58	193 540,57	211,20	55,25	266,45

Tableau 1.2 : Coût par catégories de dépenses de l'ensemble du programme

CATEGORIES DE DEPENSES	Millions de F.CFA			Millions d'UC		
	Devises	M.L.	Total	Devises	M.L.	Total
1 - BIENS						
Fourniture et installation du balisage fixe et flottant	384,00	96,00	480,00	0,53	0,13	0,66
2 - TRAVAUX						
Travaux du tronçon Ndendé-Tchibanga	46 318,32	11 579,58	57 897,91	63,77	15,94	79,71
Travaux du Tronçon Mouïla-Ndendé	38 253,20	9 563,30	47 816,51	52,66	13,17	65,83
Travaux du Tronçon Port Gentil-Mandorové	32 753,28	8 188,32	40 941,60	45,09	11,28	56,37
Constructions de ponts piétonniers	58,88	14,72	73,60	0,08	0,02	0,1
Travaux de réhabilitation et aménagement de quais	2 840,00	710,00	3 550,00	3,91	0,98	4,89
3 - SERVICES DE CONSULTANTS						
Contrôle Travaux Ndendé-Tchibanga et sensibilisation	2 408,30	602,08	3 010,38	3,32	0,83	4,15
Contrôle Travaux Mouïla-Ndendé et sensibilisation	1 984,76	496,19	2 480,95	2,73	0,68	3,41
Contrôle Travaux Port Gentil-Mandorové et quais fluviaux, et sensibilisation	1 936,71	484,18	2 420,89	2,67	0,67	3,34
Etude de Faisabilité du Port Fluvial de Lambaréné	480,00	120,00	600,00	0,67	0,16	0,83
Etude de Restructuration du secteur routier	240,00	60,00	300,00	0,33	0,08	0,41
Etude sur les coûts des travaux routiers au Gabon	400,00	100,00	500,00	0,55	0,14	0,69
Assistance Technique au MEIAT	1 635,60	408,90	2 044,50	2,25	0,56	2,81
Suivi-Evaluation de l'impact du programme	132,00	33,00	165,00	0,17	0,05	0,22
Audit comptable et financier	64,00	16,00	80,00	0,09	0,02	0,11
Audit Technique	96,00	24,00	120,00	0,13	0,03	0,16
4 - DIVERS						
Fonctionnement de l'Organe d'Exécution	0,00	1 372,43	1 372,43	0,00	1,89	1,89
Expropriations	0,00	135,22	135,22	0,00	0,18	0,18
COÛT DE BASE	129 985,05	34 003,91	163 988,96	178,95	46,81	225,76
Imprévus physiques	12 998,51	3 400,39	16 398,90	17,9	4,68	22,58
Aléas financiers	10 425,43	2 727,28	13 152,71	14,35	3,76	18,11
TOTAL	153 408,99	40 131,58	193 540,57	211,20	55,25	266,45

ANNEXE TECHNIQUE N°2
JUSTIFICATION DU NIVEAU DE LA CONTREPARTIE AU FINANCEMENT DU
PROGRAMME ROUTIER – PHASE II (PR2)

2.1 Le programme proposé sera financé conjointement par la Banque et le Gouvernement Gabonais. La contribution de la Banque couvre 86,32% du coût total HTTD du PR2, soit un prêt de 230 MUC tandis que le Gouvernement contribue au financement à 13,68% soit 36,45 MUC.

2.2 Comme pour le PR1, approuvé par la Banque en 2007 et pour lequel la contribution de la Banque est de 90% du coût total HTTD, sur demande du Gouvernement, et conformément à la disposition de la Section 4.2.2 de la Politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque (Version révisée du 19 mars 2008), le niveau de la contrepartie nationale a été déterminé sur la base des critères suivants :

(i) l'engagement du pays à mettre en œuvre son programme de développement global : après une période de crise économique couplée avec une crise politique, le pays a amorcé avec succès une transition démocratique qui a permis au Gouvernement de lancer en avril 2010 un Plan Stratégique « Gabon émergent » pour la période 2011-2016. Ce plan vise à créer les conditions d'une croissance accélérée et diversifiée, et l'amélioration durable et effective des conditions de vie des populations. Il s'articule autour de 3 axes prioritaires à savoir : (i) une croissance forte durable et diversifiée ; (ii) le renforcement des facteurs clés de compétitivité globale ; et (iii) le partage des fruits de la croissance. Ces trois axes prioritaires se déclinent en 9 objectifs stratégiques dont le sixième est de « moderniser les infrastructures et aménager harmonieusement le territoire national » ;

(ii) le financement alloué par le pays au secteur ciblé par l'aide de la Banque : le PARR 2002-2012 constitue le cadre de référence pour les interventions des bailleurs de fonds dans le secteur de transport routier. Le bilan de la période 2002-2005 fait état d'un investissement routier réel de 118,41 milliards de FCFA portant sur le bitumage de 318,5 km de route avec une contribution du Gouvernement estimée à 12,51 milliards de FCFA, soit 10,57%. Depuis 2006, la part du Gouvernement dans le financement du PARR a été toujours croissante. A cet égard, il faut noter qu'en 2011, le Gouvernement Gabonais contribue à hauteur de 42,37% à son programme d'investissement routier (voir Appendice III – Principaux projets connexes en cours au Gabon). Et c'est ainsi que depuis un passé récent, les principaux bailleurs dans le secteur des transports (AFD, BID) financent jusqu'à 100% le coût total hors taxes des projets, afin de ne pas décourager les efforts et l'engagement du Gouvernement à financer le PARR et l'entretien routier.

(iii) la situation budgétaire et le niveau d'endettement du pays : la récession économique due à la crise financière mondiale a engendrée un taux de croissance négatif de -1,4% du PIB en 2009 contre +2,3% en 2008. Pour faire face à cette situation, le Gouvernement a pris une série de mesures qui ont permis une relance de l'économie. En effet, les indicateurs macroéconomiques du pays se sont améliorés avec un taux de croissance du PIB de 5,5% en 2010 et estimé à 4,2% en 2011. Dans le cadre du plan stratégique « Gabon émergent », la mise en place d'un ambitieux programme d'investissement public et le rebond des activités du secteur minier devraient permettre une amélioration significative de la balance fiscale qui passera de 0,2% du PIB en 2009 à 4,4% en 2011. Selon les projections, cette tendance se renforcera pour se maintenir à 4,6% en 2012. Quant à la balance des comptes courant, elle se situait à 13,6% du PIB en 2009 et les projections indiquent des taux de 16,4% du PIB en 2011 et 16,6% en 2012. Le récapitulatif des indicateurs macro-économiques du Gabon est repris dans le tableau 2.1 ci-après.

Tableau 2.1 : Indicateurs macro-économiques du Gabon

	2009	2010	2011	2012
Croissance du PIB	-1,4	5,5	4,2	4,9
Inflation	1,9	3,2	2,7	2,7
Balance fiscale % PIB	0,2	3,7	4,4	4,6
Balance des comptes courants % PIB	13,6	14,3	16,4	16,6

Et c'est suite à l'ensemble de ces efforts que la Banque a procédé à une réévaluation positive de la notation de risque du pays en la faisant passer de 4 sur l'ancienne échelle (1 à 10) à 3+ en mars 2010, sur la nouvelle échelle qui compte 22 grades.

2.3 S'il est vrai que les efforts consentis par le pays ont commencé à donner des résultats positifs, il n'en demeure pas moins que la situation reste encore fragile et que l'aide des bailleurs de fonds demeure pour le pays un soutien de taille. Ainsi est-il proposé de limiter la contrepartie à 13,68% du coût total hors taxes du programme pour financer en partie les travaux et le balisage, et en totalité les frais d'expropriations et les frais de fonctionnement de l'organe d'exécution.

ANNEXE TECHNIQUE N°3 - ACQUISITION DES BIENS, TRAVAUX ET SERVICES

Les différents modes d'acquisition et les montants de marchés dans le cadre du programme sont repris dans le tableau 3.1 ci-dessous.

Tableau 3.1 Récapitulatif des modes de passation des marchés

CATEGORIES DE DEPENSES	AOI		Autres ^a		Liste Restreinte	Autre que BAD ^b	Total		
1 - BIENS									
1.1 Fourniture et installation du balisage fixe et flottant	0,66	[0,59]					0,66	[0,59]	
Total 1	0,66	[0,59]					0,66	[0,59]	
2 - TRAVAUX									
2.1 Tronçon Ndendé-Tchibanga	79,71	[68,58]					79,71	[68,58]	
2.2 Tronçon Mouila-Ndendé	65,83	[56,64]					65,83	[56,64]	
2.3 Tronçon Port Gentil-Mandorové (PG-MDV) et quais fluviaux	61,26	[52,84]					61,26	[52,84]	
2.4 Constructions de ponts piétonniers			0,10	[0,10]			0,10	[0,10]	
Total 2	206,80	[178,06]	0,10	[0,10]			206,90	[178,16]	
3 - SERVICES DE CONSULTANTS									
3.1 Contrôle Travaux Ndendé-Tchibanga et sensibilisation					4,15	[4,15]	4,15	[4,15]	
3.2 Contrôle Travaux Mouila-Ndendé et sensibilisation					3,41	[3,41]	3,41	[3,41]	
3.3 Contrôle Travaux PG-MDV et quais fluviaux, et sensibilisation					3,34	[3,34]	3,34	[3,34]	
3.4 Etude de Faisabilité du Port Fluvial de Lambaréné					0,83	[0,83]	0,83	[0,83]	
3.5 Etude de Restructuration du secteur routier					0,41	[0,41]	0,41	[0,41]	
3.6 Etude sur les coûts des travaux routiers au Gabon					0,69	[0,69]	0,69	[0,69]	
3.7 Assistance Technique au MEIAT					2,81	[2,81]	2,81	[2,81]	
3.8 Suivi-Evaluation de l'impact du programme			0,22	[0,22]			0,22	[0,22]	
3.9 Audit comptable et financier					0,11	[0,11]	0,11	[0,11]	
3.10 Audit Technique					0,16	[0,16]	0,16	[0,16]	
Total 3			0,22	[0,22]	15,91	[15,91]	16,13	[16,13]	
4 - DIVERS									
4.1 Fonctionnement de l'organe d'exécution						1,89	1,89		
4.2 Expropriations						0,18	0,18		
Total 4						2,07	2,07		
Coût de Base	207,46	[178,65]	0,32	[0,32]	15,91	[15,91]	2,08	225,76	[194,88]
Imprévus physiques	20,75	[17,86]	0,03	[0,03]	1,59	[1,59]	0,21	22,58	[19,49]
Aléas financiers	16,64	[14,33]	0,02	[0,02]	1,28	[1,28]	0,17	18,11	[15,63]
Total	244,85	[210,84]	0,37	[0,37]	18,78	[18,78]	2,45	266,45	[230,00]

Légende

[] : contribution de la Banque ;

(a) : négociations directes avec Helvetas pour la construction des ponts piétonniers et avec la DGS pour le suivi-évaluation ;

(b) : acquisitions selon les procédures nationales.

Biens

L'acquisition du matériel de balisage pour un montant de 0,66 MUC, se fera selon la procédure d'appel d'offres international (AOI).

Travaux

L'acquisition des travaux de routes, des quais et d'aménagements connexes se fera selon les procédures d'appel d'offres international (AOI). Etant donné que les travaux ci-dessus ne présentant pas de complexité particulière et tout comme pour les marchés similaires des travaux de la phase 1 du programme routier (PR1) en cours, il ne sera pas procédé à la pré-qualification des entreprises. Les travaux d'un montant global de 206,80 MUC, seront décomposés en trois marchés comme suit :

- i) Tronçon Ndendé-Tchibanga pour un montant de 79,71 MUC : Lot unique ;
- ii) Tronçon Mouila-Ndendé pour un montant de 65,83 MUC : Lot unique ;
- iii) Tronçon Port Gentil-Mandorové pour un montant de 61,26 MUC en 2 lots :

Lot 1 – Port Gentil-Mandorové, et

Lot 2 – Quais fluviaux.

Les travaux de construction des deux ponts piétonniers pilotes d'un montant de 0,10 MUC, entrant dans le cadre d'une étude sectorielle initiée par le Département OITC, seront confiés à l'ONG Helvetas Ethiopie. Le mode de sélection « entente directe » a été retenu car cette ONG est dépositaire exclusif d'une technologie de réalisation des ponts piétonniers suspendus et a réalisé des ouvrages similaires en Ethiopie. Elle assistera les communautés locales dans l'exécution de ce type d'ouvrage et aura la responsabilité de les former, et assister le pays dans la mise en place de normes nationales dans ce domaine.

Services de consultants

L'acquisition des services de consultants pour : (i) le contrôle et la surveillance des travaux de Ndendé-Tchibanga, et la sensibilisation des populations de la ZIP, pour un montant de 4,15 MUC ; (ii) le contrôle et la surveillance des travaux de Mouila-Ndendé, et la sensibilisation des populations de la ZIP, pour un montant de 3,42 MUC ; (iii) le contrôle et la surveillance des travaux de Port Gentil-Mandorové et des quais fluviaux, et la sensibilisation des populations de la ZIP, pour un montant de 3,34 MUC ; (iv) l'étude de faisabilité du port fluvial de Lambaréné, pour un montant de 0,83 MUC ; (v) l'étude pour la restructuration du secteur routier d'un montant de 0,41 MUC ; (vi) l'étude sur les coûts des travaux routiers au Gabon pour un montant de 0,69 MUC ; (vii) l'assistance technique au MEIAT pour un montant de 2,81 MUC ; et (viii) l'audit technique pour un montant de 0,17 MUC, sera faite par consultation sur la base de listes restreintes et le mode de sélection des consultants sera la méthode d'évaluation basée sur la qualité et le coût (SBQC). Concernant les services de consultants pour l'audit des comptes du programme, pour un montant de 0,11 MUC, leur acquisition se fera par consultation sur la base de listes restreintes et le mode de sélection sera la méthode d'évaluation au moindre coût (SMC).

Suivi - Evaluation

Le mode de sélection "entente directe" a été retenu pour la réalisation, par la Direction Générale de Statistique (DGS), de: (i) l'étude visant l'établissement de la situation de référence et (ii) l'étude d'évaluation de l'impact de ce programme pour les besoins du suivi d'impact. Le choix de ce mode de sélection est conforme à la clause 3.10 des «*Règles et procédures pour l'utilisation des consultants de la Banque (Edition de mai 2008)* ». En effet, la DGS est la seule institution nationale chargée de la production et la mise à disposition des statistiques nationales, notamment le suivi de l'évolution de la production et des prix; la réalisation des études sectorielles et régionales; la réalisation des études sur les conditions de vie des ménages et sur la pauvreté; l'élaboration des statistiques du commerce extérieur, la réalisation des recensements de la population; et l'élaboration des comptes nationaux. Elle a eu des mandats similaires avec d'autres institutions: FNUAP, UNICEF, Banque Mondiale, Coopération française, etc. Parmi les études qu'elle a réalisées, on peut citer : Enquête complémentaire sur le secteur informel 2009 (ECSI 09), Recensement des Gabonais économiquement faibles 2008 (RGEF 08), Enquête gabonaise pour l'évaluation et le suivi de la pauvreté 2005 (EGEP 05), Enquête dépenses ménages 2003 (EDM 03), et Recensement général de la population et de l'habitat 2003 (RGPH 03). Ce marché à la DGS est donc aussi un moyen pour la Banque de contribuer au renforcement des capacités de cette institution en matière d'évaluation de l'impact des projets routiers.

Procédures de revue

Les documents suivants seront soumis à la revue et l'approbation de la Banque avant leur publication : avis général de passation de marchés (AGPM), avis spécifique d'appel d'offres, dossiers d'appel d'offres ou demandes de propositions aux consultants, rapport d'évaluation des offres pour les travaux, rapport d'évaluation des propositions techniques des consultants, rapport d'évaluation combinée des propositions techniques et financières incluant les recommandations relatives à l'attribution du marché, et projets de marché accompagnés des procès-verbaux des négociations.

Organe d'exécution

Le MEIAT sera chargée de l'acquisition des biens, travaux, et services de consultants. Ce dernier bénéficiera de l'appui d'une assistance technique dans le processus de passations de marchés ainsi que dans le suivi de l'exécution des composantes du programme.

Plan de passation des marchés

La Banque examinera les dispositions prises par l'emprunteur pour la passation des marchés dans le cadre du plan de passation des marchés, pour s'assurer de leur conformité avec

l'accord de prêt et ses Règles en la matière. Le plan initial de passation des marchés couvrira la durée du projet. L'emprunteur mettra à jour ledit plan tous les ans ou selon que de besoin, mais toujours sur les 18 mois suivants pendant la durée de mise en œuvre du projet. Toute proposition de révision du plan de passation des marchés sera soumise à la Banque pour approbation préalable.

Lois et réglementations nationales

Les acquisitions relatives aux fournitures de bureau, consommables, matériels informatiques et bureautiques, ainsi que le matériel roulant, destinés au fonctionnement de l'OE dans la mise en œuvre du projet et entièrement financés par la contrepartie nationale, se feront selon les procédures nationales. Toutes les acquisitions de travaux et services financées sur les ressources de la Banque dans le cadre de ce projet se feront conformément aux Règles et Procédures de la Banque pour l'acquisition des biens, travaux et services (édition de mai 2008), en ayant recours aux dossiers-type d'appel d'offres applicables de la Banque.

ANNEXE TECHNIQUE N°4 ANALYSE ECONOMIQUE ET FINANCIERE

5.1 Données d'entrée HDM

Le modèle HDM, utilisé pour les différentes simulations des dégradations par type de revêtement, intègre un module HDM VOC (Vehicle Operation Cost) qui permet des calculs automatiques des coûts d'exploitation des véhicules de référence retenus en fonction des caractéristiques techniques de ces types de véhicules, des caractéristiques géométriques de la route et de l'évolution de son état de surface. Les valeurs utilisées sont reflétées dans le tableau ci-après en milliers de FCFA.

Tableau 4.1 : Données d'entrée pour les différents types de véhicules utilisés

Nom	Type de base	Nouveau Véhicule	Pneu	Carbur. (/litre)	Huile (/litre)	Main d'œuvre (/h)	Equipage (/h)	Frais Généraux (/an)	Immob. March. (h)
1- Véhicules particuliers	Voiture moyenne	29 945	45	0,40	2,50	2,73	3,30	300	0,20
2- Véhicules part. taxis	Voiture moyenne	29 945	45	0,35	3,98	3,35	3,26	400	0,20
3- Camionnettes /Pick up	VL de marchandises	19 487	78	0,35	3,98	3,25	3,30	500	0,50
4- Minibus 20 places	Bus léger	29 212	58	0,35	3,98	3,25	4,70	600	0,50
5- Bus 40 places	Bus moyen	116 775	247	0,35	3,98	3,25	5,30	750	0,50
6- Camions à 2 essieux	Camion moyen	43 453	260	0,35	3,98	3,25	6,70	950	1,00
7- Camions à 3 essieux	Camion lourd	81 743	356	0,35	3,98	3,25	13,40	1 200	1,20
8- Ensembles articulés	Camion articulé	116 555	356	0,35	3,98	3,25	13,40	1 750	2,00

5.2 Données de trafic

5.2.1 Trafic des sections routières en projet

L'hypothèse de trafic normal (Trafic Moyen Journalier Annuel) découle des comptages réalisés en avril 2009, des études réalisées et des missions réalisées par la Banque en juillet-août 2010. Le trafic induit a été estimé à 20% en moyenne du trafic normal, similaire à d'autres études de réhabilitation de routes. Le volume de trafic normal retenu en 2011 varie de 222 à 1.881 véhicules par jour, dont 13% à 16% de poids lourds. Les prévisions de trafic qui ont été calculées sur la base des projections de tendances passées, donnent un taux de croissance moyen de 3,75% pour le trafic des véhicules légers et 3,30% pour les véhicules lourds pendant la durée de vie du projet.

5.2.2 Trafic détourné sur la section Port Gentil-Mandorové

Le trafic détourné sur l'axe du projet Port Gentil - Mandorové après sa réalisation sera constitué essentiellement du trafic actuel des pirogues effectuant le transport de marchandises et de personnes sur cette zone enclavée. La situation des déplacements de biens et de personnes dans la zone du projet est caractérisée dans la situation actuelle par les déplacements qui se font essentiellement par voie d'eau entre Port Gentil - Mandorové et au-delà. L'impraticabilité de cette section de route fait que les coûts économiques rapportés au passager sont de 10.199 FCFA et 40.033 FCFA respectivement pour les voitures particulières et les camionnettes contre 4.765 FCFA et 23.790 FCFA et pour l'utilisation de la voie d'eau par les pirogues sur l'itinéraire Port Gentil – Mandorové. Les coûts généralisés d'utilisation de la route actuelle sont donc 1,8 à 2,1 fois plus importants pour les usagers que celui de la voie d'eau par les pirogues.

Dans la situation du projet, les coûts généralisés d'utilisation de la route rapportés au passager sur l'itinéraire Port Gentil – Mandorové pour les voitures particulières et les camionnettes sont respectivement de 3.050 FCFA et 7.425 FCFA contre 4.765 FCFA et 23.790 FCFA pour l'utilisation de la voie d'eau par pirogue dans la situation actuelle. Les

coûts généralisés d'utilisation de route par les voitures particulières et les camionnettes sont de ce fait 1,6 à 3,2 fois moins importants en situation projet que celui d'utilisation de la voie d'eau par pirogue dans la situation actuelle. Le report de ce trafic actuel par voie d'eau, sur l'axe du projet se fera par une affectation des passagers et des marchandises aux différentes catégories de véhicules routiers. Les trafics de voyageurs seront essentiellement répartis entre les voitures particulières et les minibus. Quant aux trafics de marchandises, ils seront affectés essentiellement aux camionnettes. Sur la base des hypothèses présentées ci-dessus, le trafic détourné sur l'axe du projet est estimé à 153 véhicules par jour. Les tableaux suivants récapitulent les estimations de trafics détournés sur l'axe du projet.

Tableau 4.2 : Estimation du trafic détourné de véhicules de transport de voyageurs sur l'axe Port Gentil - Mandorové

	Voitures Particulières	Minicars	TOTAL
% de passagers transportés sur routes interurbaines	15%	85%	100%
Nombre de passagers à transporter	170	960	1130
Nombre moyen de passagers/véhicule en zone interurbaine	3	10	-
Trafic détourné sur l'axe du projet	57	96	153

Tableau 4.3 : Estimation du trafic détourné de véhicules de transport de marchandises sur l'axe Port Gentil – Mandorové

	Camionnettes
Quantité de marchandises à transporter (en tonnes)	72
Taux moyen de remplissage d'un camion d'un PTAC de 11,5 tonnes	62,5%
Trafic détourné sur l'axe du projet	10

Le trafic multimodal, fluvial et terrestre, est une réalité de la province de l'Ogooué Maritime qui permet aux populations enclavées de pallier aux contraintes d'un réseau routier peu développé. Le trafic détourné de la voie fluviale sur l'axe Port Gentil – Mandorové bénéficiera de conditions améliorées de sécurité et d'efficacité grâce aux aménagements connexes financés dans le cadre du présent programme. Dans le cadre du PR2, il est envisagé la réhabilitation et l'aménagement de cinq (5) quais fluviaux : Mandorové, Omboué, Ngoumbi, Achouka et Ndjolé car ces localités enclavées desservies par la CNI et par les piroguiers, ne disposent pas d'infrastructures adéquates pour le débarquement et l'embarquement des marchandises et des personnes. Etant donné le nombre important d'incidents et d'accidents recensés sur la voie fluviale, il est prévu également d'améliorer la sécurité de la navigation intérieure par la fourniture et l'installation du balisage sur le fleuve Ogooué.

5.3 Avantages exogènes du secteur primaire

Les avantages exogènes induits par l'aménagement du projet portent notamment sur les effets apportés à la valorisation des pertes de production agricole, ainsi qu'aux activités portant sur la production et la transformation de produits du secteur primaire, notamment ceux de la filière bois. Les meilleures conditions routières devraient permettre effectivement l'exploitation de permis forestiers non exploités dans la zone du programme.

En ce qui concerne la valorisation des pertes de production agricole, la réalisation du projet permettra aux producteurs de faire face aux pertes de productions occasionnées par l'état actuel des routes du programme. Les quantités qui sont ainsi produites, pourront être commercialisées avec l'amélioration de l'état des routes, et engendrer des revenus nets pour les producteurs.

Les données des services des Eaux et Forêts ont permis de calculer le surplus de la valeur ajoutée de la production de grumes et de l'industrie de transformation de bois. Le potentiel commercial total en bois du Gabon est estimé à 400 millions de m³, soit 1.739 m³/km² de forêt ou 1.278 tonnes/km², en considérant une densité moyenne du bois de 0,735

T/m3. La production nationale de grumes au Gabon a représenté sur la période 2000 – 2004, une moyenne de 0,8 % du potentiel commercialisable. En dépit d'une occupation des sols majoritairement composée de forêts, l'industrie de transformation au Gabon n'a pas été suffisamment mise en valeur dans le passé. La zone du programme représente 1,25% du potentiel commercial total en bois du Gabon.

La stratégie actuellement retenue pour le développement du secteur bois repose principalement sur quatre axes : (i) la consolidation des modalités d'une gestion durable de la forêt, (ii) la sensibilisation à une exploitation rationnelle de la filière bois, particulièrement par des actions de soutien d'intérêt collectif et la mise en place de forêts « communautaires », (iii) la redéfinition des programmes de formation de l'industrie forestière, et (iv) l'exonération fiscale au bénéfice des investisseurs locaux impliqués dans la transformation.

Il est prévu qu'à l'horizon 2016, quatre (4) millions de m³ de bois seront exploités dans la zone du programme et que la valeur ajoutée totale due à l'exploitation des concessions forestières sera d'environ 13 milliards de F.CFA.

Valeur Ajoutée des grumes en 2011	168 Mille FCFA/m ³
Total Valeur Ajoutée des grumes en 2016	13.075 Millions FCFA
Total Valeur Ajoutée des grumes en 2021	15.158 Millions FCFA

Avec l'aménagement de l'axe, la production de grumes devrait s'accroître rapidement, ainsi que la production de bois transformé. Le taux de transformation du bois à l'échelle nationale est actuellement de 45%, un taux de 55% est visé pour 2015 et il est prévu d'augmenter ce taux à 65% à l'horizon 2020. Le surplus de la valeur ajoutée de la filière est estimé comme suit :

Valeur Ajoutée transformation en 2011	203 Mille FCFA/m ³
Total Valeur Ajoutée transformation en 2016	6.392 Millions FCFA
Total Valeur Ajoutée transformation en 2021	7.554 Millions FCFA

Hormis l'avantage issu de la filière bois, le programme apportera des bénéfices socio-économiques, non quantifiables en termes économiques, tels qu'une meilleure accessibilité de la population de la ZIP aux équipements sociaux, de santé et administratifs, un cadre logistique amélioré pour les produits agricoles et un exode rural freiné. Cet aspect positif du programme n'a pas été quantifié, car il requiert des recherches socio-économiques approfondies.

5.4 Evaluation économique

L'analyse économique a été faite par le biais du modèle HDM4 sur la base de l'analyse coûts-avantages entre les situations sans et avec programme sur une période de 20 ans à partir de la mise en service. Un taux d'actualisation de 12% et une valeur résiduelle de 30% ont été pris. Les coûts pris en considération sont les coûts d'investissement (coût HTT des travaux et contrôle des travaux y compris les imprévus physiques), les coûts d'entretien et d'exploitation des véhicules. Les avantages sont liés à la réduction des coûts généralisés de transport (gains de temps y compris) et à la valeur ajoutée du secteur primaire dont principalement la valeur ajoutée due à l'augmentation de la part de la première transformation du bois. Les coûts d'investissement des infrastructures connexes pistes, débarcadères fluviaux et matériels de transformation de produits agricoles) et le coût des compensations pour personnes affectées par le projet ont été pris en compte comme coûts. Le tableau ci-après récapitule le résultat de l'évaluation économique.

Tableau 4.4 : Evaluation économique (en millions de FCFA)

Année	Surcoûts économiques			Avantages économiques				Bilan
	Investissements	Coût Entretien & Maintenance	Total	Gains Coûts d'exploitation	Gains Temps	Avantages exogènes	Total	
2011	0,00	-2.048,70	-2048,7	0,00	0,00	0,00	0,0	2048,7
2012	0,00	-2.169,48	-2169,5	-563,73	-193,93	0,00	-757,7	1411,8
2013	46.410,99	-2.169,48	44.241,5	-688,93	-321,47	0,00	-1010,4	-45.251,9
2014	61.881,32	-2.300,59	59.580,7	-231,83	-36,47	0,00	-268,3	-59.849,0
2015	44.579,67	-2.184,89	42.394,8	-408,91	-167,60	0,00	-576,5	-42.971,3
2016	0,00	-461,21	-461,2	17.035,99	4.634,58	19.466,97	41.137,5	41.598,7
2017	0,00	-461,21	-461,2	19.247,08	5.211,01	20.050,98	44.509,1	44.970,3
2018	0,00	-696,81	-696,8	20.671,11	5.794,02	20.652,51	47.117,6	47.814,5
2019	0,00	-696,81	-696,8	21.653,87	6.199,32	21.272,08	49.125,3	49.822,1
2020	-1.831,32	-345,51	-2.176,8	22.277,67	6.403,79	21.910,24	50.591,7	52.768,5
2021	0,00	-952,56	-952,6	19.154,37	5.053,64	22.711,64	46.919,7	47.872,2
2022	0,00	-952,56	-952,6	21.789,53	5.831,63	23.392,99	51.014,2	51.966,7
2023	0,00	-952,56	-952,6	23.495,64	6.562,49	24.094,78	54.152,9	55.105,5
2024	0,00	-952,56	-952,6	24.540,01	6.956,08	24.817,63	56.313,7	57.266,3
2025	-1.831,32	-345,52	-2.176,8	25.254,58	7.159,37	25.562,15	57.976,1	60.152,9
2026	0,00	-952,56	-952,6	22.118,82	5.712,83	26.329,02	54.160,7	55.113,2
2027	30.597,42	-952,56	29.644,9	25.250,73	6.747,32	27.118,89	59.116,9	29.472,1
2028	0,00	-952,56	-952,6	27.218,06	7.605,33	27.932,46	62.755,9	63.708,4
2029	0,00	-952,56	-952,6	28.534,63	8.109,46	28.770,43	65.414,5	66.367,1
2030	-1.831,32	-345,54	-2.176,9	29.467,79	8.383,93	29.633,54	67.485,3	69.662,1
2031	0,00	-952,56	-952,6	30.400,96	7.417,43	30.522,55	68.340,9	69.293,5
2032	0,00	-952,56	-952,6	31.334,12	8.447,39	31.438,23	71.219,7	72.172,3
2033	0,00	-952,56	-952,6	32.267,28	9.113,68	32.381,37	73.762,3	74.714,9
2034	I.2.1 0,00	I.2.2 - 952,56	I.2.3 - 952,6	I.2.4 33.200,44	I.2.5 9.599,17	I.2.6 33.352,81	I.2.7 76.152,4	I.2.8 77.105,0
2035	-45.861,59	-952,56	-46.814,2	34.011,51	9.702,93	34.353,40	78.067,8	124.882,0
							VAN	133.261,1
							TRIE	26,45%

5.5 Analyse de sensibilité

Tableau 4.5 : Analyse de sensibilité

Situation	TRIE
Base	26,45%
Augmentation des coûts de 10%	24,59%
Diminution des avantages de 10%	24,40%
Diminution des avantages de 10% et Augmentation des coûts de 10%	22,65%