

TABLE DES MATIÈRES

1	OBJECTIFS STRATÉGIQUES & JUSTIFICATION	1
1.1	ADAPTABILITE DU PROJET AVEC LA STRATEGIE ET LES OBJECTIFS NATIONAUX.....	1
1.2	JUSTIFICATION DE LA PARTICIPATION DE LA BANQUE	1
1.3	COORDINATION DES BAILLEURS DE FONDS	2
2	DESCRIPTION DU PROJET.....	3
2.1	<i>OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT</i>	3
2.2	COMPOSANTES DU PROJET	3
2.3	SOLUTION TECHNIQUE RETENUE ET AUTRES OPTIONS CONSIDEREES	4
2.4	TYPE DE PROJET	5
2.5	COUT DU PROJET ET MODALITES DE FINANCEMENT	5
2.6	ZONE ET POPULATION CIBLES DU PROJET	8
2.7	PROCESSUS PARTICIPATIF POUR L'IDENTIFICATION, LA CONCEPTION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	8
2.8	EXPERIENCE DU GROUPE DE LA BANQUE, ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCEPTION DU PROJET	8
2.9	INDICATEURS-CLES DE PERFORMANCE	9
3	FAISABILITÉ DU PROJET	9
3.1	PERFORMANCE ECONOMIQUE	9
3.2	IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL	10
4	EXÉCUTION.....	15
4.1	DISPOSITIONS D'EXECUTION.....	15
4.2	SUIVI.....	17
4.3	GOUVERNANCE	18
4.4	DURABILITE	18
4.5	GESTION DES RISQUES	20
4.6	ACQUISITION DES CONNAISSANCES	20
5	INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ.....	21
5.1	INSTRUMENT JURIDIQUE.....	21
5.2	CONDITIONS ASSOCIEES A L'INTERVENTION DE LA BANQUE	21
5.3	CONFORMITE AUX POLITIQUES DE LA BANQUE	23
6	RECOMMANDATION.....	23
	Appendice I: Indicateurs socioéconomiques comparatifs	
	Appendice II: Tableau du portefeuille BAD	
	Appendice III: Projets financés par la BAD et autres partenaires du développement	
	Appendice IV: Carte de la zone du projet	
	Annexe A: Défis pour l'amélioration des transports	
	Annexe B: Détail des coûts	
	Annexe C: Gestion des finances et modalités de décaissement	
	Annexe D: Modalités de passations de marché	
	Annexe E: Analyse économique	
	Annexe F: Justification de la requête au gouvernement de Gambie de fournir une contribution inférieure à 10%	

Équivalence des devises

En date de septembre 2011

UC	=	1,11374 euro
UC	=	46,8132 Dollars gambiens
UC	=	730,566 F CFA
EURO	=	42,03243 Dollars gambiens
EURO	=	655,95700 F CFA

Année budgétaire

Gambie : Du 1^{er} juillet au 30 juin

Sénégal: Du 1^{er} janvier au 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne métrique	=	2204 livres (lbs)
1 kilogramme (kg)	=	2,2 lbs
1 mètre (m)	=	3,28 pieds (ft)
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce (“)
1 kilomètre (km)	=	0,62 mille
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

Acronymes et sigles

AFP	Allocation fondée sur la performance	NCP	Note conceptuelle du projet
AGEROUTE	Agence routière au Sénégal	NRA	Régie nationale des routes
AGV	Assemblées générales villageoises	OMVG	Organisation pour la mise en valeur du fleuve Gambie
AOI	Appel d’offres international	OR	Opérations régionales
BAD	Banque africaine de développement	PAP	Personnes affectées par le projet
BIsD	Banque islamique de développement	PARA	Plan d’action pour la réinstallation abrégée
CCPTF	Comité consultatif des partenaires techniques et financiers	PFJ	Poste frontière juxtaposé
CEDEAO	Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest	PGES	Plan de gestion environnementale et sociale
CFV	Coût de fonctionnement des véhicules	PIB	Produit intérieur brut
CO ₂	Dioxyde de carbone	PPMS	Système de suivi de la performance de projet
CP	Coordonnateur de projet	PPMS	Système d’évaluation du rendement du projet
DRSP	Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté	PPP	Partenariat public-privé
DSIR	Document de stratégie pour l’intégration régionale	PRI	Politique de réinstallation involontaire
DSP	Document de stratégie	PRI	Politique de réinstallation involontaire
EIES	Évaluation de l’impact environnemental et social	PTASS	Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne
FAD	Fonds africain de développement	SAC	Stratégie d’assistance commune
FED	Fonds européen de développement	SAC	Stratégie d’assistance conjointe
GG	Gouvernement gambien	SIDA	Syndrome d’immunodéficience acquise
GS	Gouvernement sénégalais	TRE	Taux de rentabilité économique
ICM	Indice de compétitivité mondiale	UE	Commission de l’Union européenne
IST	Infection sexuellement transmissible	V/J	Véhicules / jour
JICA	Agence japonaise de coopération internationale	VIH	Virus de l’immunodéficience humaine

Informations sur le prêt

Informations sur le client

EMPRUNTEUR : **RÉPUBLIQUE DE GAMBIE
RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL**

AGENCES D'EXÉCUTION : **RÉGIE ROUTIÈRE (GAMBIE)
AGEROUTE (SÉNÉGAL)**

Plan de financement

Source	Montant (en millions d'UC)						Instrument	
	GG			GS				Total
	AFP	OR	FC	AFP	OR	FC		
FAD	0,74	62,81					63,55	Don
FAD				1,06	2,12		3,18	Prêt
GG			0,16				0,16	Fonds de contrepartie (FC)
GS						0,47	0,47	Fonds de contrepartie
MONTANT TOTAL							67,36	

Informations clés relatives au financement de la BAD

Gambie

Devise du don UC
 VAN (scénario de référence) 21,82 millions
 TRE (scénario de référence) 18,59%

Sénégal

Devise du prêt : UC
 Commission d'engagement * 0,5%
 Commission de service * 0,75%
 Durée 50 ans
 Différé d'amortissement 10 ans

Calendrier d'exécution- principales étapes (prévues)

Approbation de la note conceptuelle septembre 2011
 Approbation du projet décembre 2011
 Exécution juin 2012
 Dernier décaissement mai 2017
 Achèvement mai 2016
 Dernier remboursement (Sénégal) juin 2062

Résumé du projet

Aperçu du projet

Le corridor de transport routier transgambien constitue une passerelle stratégique et économique reliant le Nord et le Sud de la Gambie et du Sénégal et par ricochet, l'ensemble des pays de la CEDEAO notamment dans la partie du corridor qui s'étend de Dakar à Lagos. Ainsi, il favorise de manière considérable l'intégration régionale et s'inscrit en droite ligne dans les priorités de la Banque en matière de développement de l'infrastructure et de l'intégration régionale tels que contenus dans la Stratégie à moyen terme (SMT 2008-2012) et les piliers 2 et 3 du Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté (DSRP) pour l'Afrique de l'Ouest. Compte tenu de son envergure, de sa complexité et du fait que ses différentes composantes ne seront pas prêtes en même temps, le projet sera exécuté en deux phases.

La Phase I, objet du présent rapport d'évaluation, porte sur la construction du pont transgambien et deux (2) guichets uniques transfrontaliers (PFJ) alors que la Phase II porte sur la réhabilitation des 137 km de routes entre Senoba et Ziguinchor au Sénégal et la consolidation du revêtement des 24 km de routes comprises entre Farafenni et Senoba en Gambie. Le coût global de la Phase I du projet, y compris les contributions des deux pays, s'élève à 67,36 millions d'UC. Le projet sera financé conjointement par le Groupe de la Banque (à hauteur de 99,07%), le Gouvernement de Gambie (0,24%) et le Gouvernement du Sénégal (0,69%). Le projet sera réalisé sur une période de cinq ans (2012-2017).

La construction du pont favorisera la libre circulation entre le nord et le sud de la Gambie et du Sénégal. Ainsi, le projet contribuera à réduire la durée des voyages, à accroître les échanges commerciaux et à renforcer la cohésion entre des communautés qui jadis étaient isolées les unes des autres. Le projet facilitera l'acheminement des produits agricoles vers les marchés, permettant ainsi de réduire les pertes agricoles après la récolte et de promouvoir les activités socio-économiques.

Évaluation des besoins

La circulation interétatique le long du corridor rencontre de nombreux obstacles, notamment les mauvaises conditions routières et l'absence d'un point de passage fixe et sûr de la rivière Gambie (à Yalitenda), traversée actuellement assurée par un bac transbordeur. Il existe d'autres défis auxquels il faut faire face, notamment des obstacles immatériels comme les nombreux postes de contrôle, de longues et coûteuses procédures douanières et le manque d'installations adaptées à la frontière. Ces obstacles ont pour conséquence le ralentissement de l'acheminement du fret, conduisant à des coûts de transaction élevés qui entravent le commerce national et régional.

Valeur ajoutée de la Banque

Les études de faisabilité et la conception détaillée de la construction du pont transgambien se sont terminées en 1998 et ont été complétées en 2010 par le financement de la Banque. Le projet proposé permettra la participation continue et le soutien au secteur du transport dans les deux pays. La Banque, avec l'appui d'autres partenaires du développement, s'est engagée à promouvoir l'établissement d'un corridor efficace et pratique tel que présenté dans les déclinaisons des différentes phases du projet.

Gestion des connaissances

De par sa complexité, le projet offre une excellente opportunité pour renforcer les connaissances existantes (DSIR 2011-2015). Dans le cadre du projet, des études sont prévues

pour déterminer (i) les mesures spécifiques et appropriées de facilitation de transport tenant compte des particularités physiques des frontières des deux pays et (ii) les besoins optimum pour la réduction des contrôles et des coûts de transport dans le corridor.

CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS

Pays et nom du projet : Gambie et Sénégal : Corridor transgambien, Phase I.

Objectif du projet : Faciliter le transport terrestre entre le nord et le sud de la Gambie et du Sénégal ainsi que dans les pays membres de la CEDEAO.

Chaîne des résultats		Indicateurs de performance			Moyen de vérification	Risques/mesures d'atténuation
		Indicateur (y compris les ISC)	Ligne de base	Cible		
Impact	Contribuer à la croissance économique des différents pays par le développement des infrastructures de transport pour renforcer la concurrence.	Taux de croissance du PIB	Gambie: 5,4% Sénégal: 4,3%	Gambie: 5,5% Sénégal: 4,5%	Rapports statistiques gouvernementaux/ régionaux/ internationaux	Instabilité politique Le Gouvernement du Sénégal devra poursuivre les pourparlers en Casamance
		Indice de compétitivité mondiale sur les infrastructures	Gambie : 3,8 Sénégal : 2,7	Gambie : 4,8 Sénégal : 3,7		
Résultats	Résultat 1 Réduction des coûts de transport	Économies sur les retards des véhicules et des camions (coût par heure)	€ 3,6 par heure	€ 0,26 par heure (à partir de 2016)	<ul style="list-style-type: none"> • Agences routières (NRA en Gambie et AGEROUTE au Sénégal) • Rapports statistiques du pays/de la CEDEAO. • Associations de fret /transport dans les deux pays • Rapport de l'Observatoire des pratiques anormales (OPA) 	Facilitation du transport transitaire Non exécution des protocoles, ce qui ne réduit pas les délais de transit. Comme mesure d'atténuation, des Protocoles d'accord ont été signés entre les deux pays.
	Résultat 2 Amélioration du passage transfrontalier sur le corridor.	Augmentation du trafic journalier moyen annuel (DJMA)	532 DJMA (Année 2011)	Augmentation de 5% du DJMA d'ici 2016		
	Résultat 3 Réduction de la durée de voyage et du franchissement de la frontière	Durée de transit (en minutes), durée de franchissement de la frontière (en heures)	Durée de transit à bord du bac transbordeur : 34 min (+ 45 min d'attente) Durée des formalités douanières à la frontière : 4 heures en 2011	Durée de transit en utilisant le pont : 1,5 min d'ici 2016 Durée des formalités douanières à la frontière : 2 heures en 2016		
	Résultat 4 Indice d'accessibilité rurale	Meilleur accès aux transports dans la zone d'influence à 2 km de leurs domiciles.	Gambie : 32%	Gambie: 35% d'ici 2016		
Produits	PHASE I (Pont + Amélioration du passage transfrontalier)	1.1 n°. / Longueur du pont 1.2 Longueur de la route d'accès (en km) 1.3 Nombre de PFJ construits et équipés 1.4 Longueur de la RA(en km) / Nombre de marchés 1.5 Nombre de personnes sensibilisées dans les deux pays (VIH, Genre, Sécurité routière)	N/A	D'ici 2016 1.1 pont de 942 m 1.2 Route d'accès de 1 km 1.3 2 PFJ 1.4 15 km de RA, 2 marchés (Augmentation de 4 % à 60% du nombre d'étals tenus par des femmes) 1.5 Au moins 1000 personnes sensibilisées dans chaque pays en matière de VIH, Genre, et Sécurité routière 1.6 400 emplois temporaires (30% de femmes)	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports d'activité des Agences d'exécution • Rapports d'achèvement du projet 	Conditions imprévues du sol Y compris des mesures pour des enquêtes géotechniques supplémentaires Disponibilité des équipements Fournir des mesures de contingence adéquates pour prendre en charge le remorquage provenant d'autres sources et prendre des dispositions pour une meilleure prospection des équipements.
	Composante 1 : Pont Routes d'accès 1.1 Travaux Pont et routes d'accès Composante 2 : Amélioration du passage transfrontalier 1.2 Guichets uniques frontaliers (dans les deux pays) Composante 3 : Activités connexes 1.3 Routes d'accès (RA) / marchés Composante 4 : Activités complémentaires 1.4 Sensibilisation (VIH/Genre/Sécurité)					

Principales activités	Composantes (Gambie)	Composantes (Sénégal)	Intrants	
			en millions d'UC	
	1. Travaux de génie civil : Ponts, voies d'accès, supervision des services de conseil, exécution du PGES 2. Amélioration du passage transfrontalier : Études, postes frontaliers, équipements, supervision du service conseil. 3. Gestion des projets : Assistance technique, audits financiers et techniques 4. Activités connexes Routes d'accès et marchés 5. Activités complémentaires : Sensibilisation, indemnisation	1. Amélioration du passage transfrontalier : Poste frontalier, équipements et supervision des services de conseil. 2. Gestion des projets : Suivi du projet, audits financiers et techniques	1. Travaux de génie civil 41,46 2. Amélioration du passage transfrontalier 7,88 3. Activités connexes 2,84 4. Gestion des projets 3,03 5. Activités complémentaires 0,46	
			Coût de base	55,67
			Coût du projet (y compris les mesures de contigence)	67,36
			Sources de financement	
			Don du FAD (63,55 millions d'UC) /prêt (3,18 millions d'UC) = 66,73 millions d'UC	
			Contributions des Gouvernements = 0,63 million d'UC	
			Coût global du projet	= 67,36 millions d'UC

CADRE OPÉRATIONNEL DU PROJET

Désignation de l'activité	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2
1 Traitement de projet	◆ 22/06													
1.1 Début	◆ 22/06													
1.2 Préparation	◆ 22/06													
1.3 Rapport d'évaluation	◆ 22/06													
1.4 Process du Prêt/Don	◆ 22/06													
1.5 Préparation du MoU	◆ 22/06													
2 Exécution des composantes du projet	◆ 24/04													
2.1 Assistance technique	◆ 24/04													
2.1.1 Acquisition des services de consultants	◆ 24/04													
2.1.2 Prestations de l'Assistance technique	◆ 24/04													
2.2 Pont et des routes d'accès	◆ 24/04													
2.2.1 Acquisition des services de consultants pour la supervision des travaux	◆ 24/04													
2.2.2 Préparation des documents d'acquisition	◆ 24/04													
2.2.3 Acquisition des travaux de genie civil	◆ 24/04													
2.2.4 Travaux de construction	◆ 24/04													
2.2.4.1 Pont	◆ 24/04													
2.2.4.1.1 Mobilisation	◆ 24/04													
2.2.4.1.2 Réception provisoire	◆ 24/04													
2.2.4.1.3 Delai pour la reception définitive	◆ 24/04													
2.2.4.1.4 Cloture du projet	◆ 24/04													
2.2.4.2 Routes d'accès	◆ 24/04													
2.2.4.2.1 Mobilisation	◆ 24/04													
2.2.4.2.2 Réception provisoire	◆ 24/04													
2.2.4.2.3 Delai pour la reception définitive	◆ 24/04													
2.2.4.2.4 Cloture du projet	◆ 24/04													
2.3 Mesures pour l'amélioration du passage transfrontalier	◆ 24/04													
2.3.1 Amélioration du passage transfrontalier: Etudes	◆ 24/04													
2.3.1.1 Acquisition des services de consultants pour la supervision des travaux	◆ 24/04													
2.3.1.2 Avant projet détaillé	◆ 24/04													
2.3.2 Acquisition des travaux de genie civil du poste de contrôle juxtaposé (PCJ)	◆ 24/04													
2.3.3 Construction du PCJ	◆ 24/04													
2.4 Aménagements connexes	◆ 24/04													
2.4.1 Activités de préparation	◆ 24/04													
2.4.1.1 Acquisition de services de consultant pour les études et le contrôle	◆ 24/04													
2.4.1.2 Etudes et preparation des documents d'acquisition	◆ 24/04													
2.4.1.3 Acquisition (travaux de genie civil pour pistes rurales/ marchés)	◆ 24/04													
2.4.2 Construction de routes de pistes rurales et marchés	◆ 24/04													

RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE CONCERNANT UNE PROPOSITION D'OCTROI D'UN DON A LA GAMBIE ET D'UN PRET AU SENEGAL

La Direction présente le Rapport et la recommandation ci-dessous portant proposition de Subvention de **63,55 millions** d'UC à la République de la Gambie et un Prêt de **3,18 millions** d'UC à la République du Sénégal.

1 OBJECTIFS STRATÉGIQUES & JUSTIFICATION

1.1 Adaptabilité du projet avec la stratégie et les objectifs nationaux

1.1.1 Le projet est en droite ligne avec le Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté de la Gambie (DSRP II 2007-2011) qui reconnaît le coût élevé du transport comme l'un des obstacles majeurs au développement des secteurs productifs de l'économie. La Stratégie d'assistance conjointe pour la Gambie (SAC 2008 -2011) comprend «l'amélioration des capacités productives et l'accélération de la croissance et de la compétitivité» comme pilier stratégique, s'inscrivant ainsi en droite ligne avec le DSRP II. Le successeur du DSRP II (sous réserve d'approbation), le Programme pour la croissance accélérée et l'emploi (PAGE 2012-2015) comporte quatre de ses cinq piliers : i) la croissance économique ; ii) les infrastructures ; iii) l'accès aux services sociaux et iv) la cohésion sociale, qui pourraient être renforcés par la mise en œuvre du projet proposé. Le Document de stratégie pays (DSP 2010-2015) du Sénégal est élaboré autour du DSRP III (2011-2015) et comprend «le renforcement des infrastructures nationales et régionales» comme pilier stratégique. Le projet est donc élaboré dans le cadre de ce pilier et incorporé au DSP actuel du Sénégal. Le projet se situe dans le cadre des programmes régionaux (Programme de transport routier prioritaire (PRTP) du NEPAD et de la CEDEAO)) et centré sur le Document de stratégie d'intégration régionale (DSIR 2011-2015) de la Banque pour l'Afrique de l'Ouest, c'est-à-dire à travers le pilier I qui consiste à « relier les marchés régionaux par le biais de l'investissement dans l'infrastructure, le commerce et la facilitation ». Le pont transgambien est mentionné dans le programme de prêt indicatif du DSIR. Le projet devrait non seulement contribuer à la réalisation des objectifs de l'agenda des deux pays en matière de développement des infrastructures en améliorant la qualité des liaisons de transport, mais fera également progresser le commerce au sein de la CEDEAO.

1.2 Justification de la participation de la Banque

1.2.1 Le projet répond aux défis décrits dans la Politique nationale dans le secteur des transports de la Gambie (en cours de révision) et du Programme sectoriel des transports du Sénégal, qui vise à propulser l'accessibilité et l'intégration régionale. La participation de la Banque prend racine dans les éléments suivants : (i) le Corridor de transport routier transgambien est un lien économique et stratégique reliant les parties nord et sud à la fois de la Gambie et du Sénégal, et par extension les pays de la CEDEAO à travers le corridor Dakar - Lagos. Ce Corridor appuie ainsi l'intégration régionale tout en étant compatible avec les zones clé de la Banque en matière des infrastructures et de l'intégration régionale comme contenues dans la Stratégie à moyen terme de la Banque (SMT 2008-2012) et les piliers 2 et 3 du Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté (DRSP) pour l'Afrique de l'Ouest ; (ii) le projet est conforme aux deux objectifs de développement des pays tels que soulignés dans la section 1.1, et (iii) la Banque est impliquée dans des projets phares régionaux similaires et mettra donc à profit la richesse de son expérience et de son leadership.

1.3 Coordination des bailleurs de fonds

1.3.1 Il existe une coordination informelle entre les bailleurs de fonds dans le secteur routier pour la Gambie. La Direction de la gestion et de la coordination de l'aide au ministère des Finances et des Affaires économiques facilite néanmoins la coordination de l'aide au niveau national. L'harmonisation et l'alignement des stratégies des engagements de la Banque et de la Banque mondiale ont conduit à la Stratégie d'assistance conjointe (Stratégie d'assistance commune-SAC 2008-2011).

1.3.2 Au Sénégal, l'assistance des bailleurs de fonds est coordonnée par le Comité consultatif des partenaires techniques et financiers (PTF) qui compte une cinquantaine de partenaires. Le comité se réunit une fois par mois sous la direction du PNUD et de la Banque mondiale.

Table 1.1
Coordination des bailleurs de fonds

Secteur ou sous-secteur	Taille		
	PIB	Exportations	Population active
Transport routier - La Gambie *			
Transport routier - Sénégal **	[4,2%]		
Acteurs - Dépenses publiques annuelles (moyenne)			
La Gambie		Le Sénégal	
GG^a	Donateurs	GS^b	Donateurs
1.9 millions d'UC (14%)	11.2 millions d'UC (86%)	221 millions d'UC (53%)	198 millions d'UC (47%)
	<i>UE</i> 44,72%		<i>UE</i> 12,32%
	<i>BIsD</i> 8,60%		<i>BOAD</i> 0,10%
	<i>BADEA</i> 7,74%		<i>AFD</i> 14,50%
	<i>Fonds saoudien</i> 7,74%		<i>IDA</i> 2,50%
	<i>Abou Dhabi</i> 10,32%		<i>FAD</i> 4,16%
	<i>Autres</i> 6,88%		<i>Fonds arabes</i> 2,82%
			<i>Autres</i> 10,79%
Niveau de coordination des bailleurs de fonds			
Existence de groupes de travail directeurs : La Gambie			Oui
: Le Sénégal			Oui
Existence des SWAP ou d'Approches sectorielles intégrées : La Gambie			Non
: Le Sénégal			Non
Implication du FAD dans la coordination des bailleurs de fonds*** :		La Gambie	Non
Implication du FAD dans la coordination des bailleurs de fonds*** :		Le Sénégal	M
* ** Moyenne (2004 – 2006) pour les transports *** L : leader, M : membre mais pas leader, zéro : aucune implication		'a' - moyenne sur quatre ans (2006-2010) 'b' - moyenne sur six ans (2000-2006)	

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 *Objectifs de développement*

2.1.1 L'objectif sectoriel du projet est de stimuler la croissance économique des pays du Corridor transgambien (Kaolack-Autoroute transgambienne-Ziguinchor), considéré comme une partie de l'autoroute trans-ouest-africaine (Corridor Dakar –Lagos), et de la CEDEAO dans son ensemble en y favorisant l'intégration grâce à des infrastructures de transport fiables, efficaces et ininterrompues qui améliorent la compétitivité de l'ensemble de la région.

2.1.2 Le projet a pour objectif de faciliter le flux de circulation par voie terrestre entre le Nord et le Sud de la Gambie et du Sénégal et, par extension, entre les États membres de la CEDEAO. Le projet devrait faciliter les déplacements et l'accès aux marchés et aux activités économiques pour les communautés implantées dans la zone d'influence du Projet. Les résultats attendus sont les suivants : (i) réduction des coûts de transport, du temps de trajet et des formalités administratives aux frontières ; et (ii) plus fort potentiel commercial, contribuant ainsi à la réduction de la pauvreté et à l'autonomisation socio-économique des communautés à proximité du corridor et celles de la région ouest-africaine dans son ensemble.

2.2 *Composantes du Projet*

2.2.1 Le corridor transgambien représente une liaison économique et stratégique entre le Nord et le Sud de la Gambie et du Sénégal. Sur ce corridor, le transit interétatique se trouve entravé par plusieurs facteurs, dont le manque de connexion fiable au niveau de Yalitenda, actuellement desservie par un ferry traversant le fleuve Gambie et par des routes en mauvaise condition. D'autres obstacles non physiques existent également, tels que le grand nombre de postes de contrôle, les procédures douanières longues et coûteuses et le manque d'équipement aux frontières. Ces obstacles ralentissent le mouvement du fret, ce qui se traduit par des coûts de transactions élevés qui entravent le commerce national et régional. En conséquence, ce projet vise à surmonter ces obstacles le long du corridor.

2.2.2 En raison de l'ampleur et de la complexité des composantes du Projet, ainsi que des différences dans leur stade d'avancement, le Projet sera mis en œuvre en deux phases. La Phase I, sur laquelle porte ce rapport d'évaluation, comprend la construction du pont transgambien et de deux (2) postes frontières juxtaposés. La construction des postes frontières juxtaposés est conforme à la Décision A/DEC.13/01/03 de la CEDEAO concernant l'établissement d'un programme régional de facilitation du transport et du transit routier visant à favoriser le commerce intracommunautaire et les mouvements transfrontaliers. La Phase II comprendra la réhabilitation de 137 km de route entre Senoba et Ziguinchor au Sénégal et la consolidation de 24 km de chaussée entre Farafenni et Senoba en Gambie. Les études relatives à la Phase II ne sont pas encore complétées. En appui au développement de sections du corridor, la JICA envisage de financer la réhabilitation de 40 km de voies entre Dinguiraye et Keur Ayipin au Sénégal.

Tableau 2.1
Composantes du projet pour la Gambie et le Sénégal

N°	Nom de la composante	Coût de base estimé (en millions d'UC)	Description de la composante	
			Gambie	Sénégal
1	Pont et routes d'accès	41,46	1.1 Pont cantilever en béton de 942 m ; 1.2 990 m de routes d'accès en mangrove ; 1.3 Révision de l'avant-projet, services précontrat et supervision des travaux ; 1.4 Plan de gestion environnementale et sociale (PGES).	
2	Amélioration du passage transfrontalier	7,88	1.1 Études sur l'amélioration du passage transfrontalier (études et supervision); 1.2 Construction et équipement (pont-bascule et équipement informatique) de deux (2) postes frontières juxtaposés 1.3 Questions secondaires, c.-à-d. formations, séminaires, voyages d'étude, sensibilisation ; 1.4 Comité technique commun (JTC)	
3	Activités connexes	2,84	1.1 Conception des routes rurales et des marchés et supervision ; 1.2 Réhabilitation des routes rurales ; 1.5 Construction des marchés.	
4	Gestion du projet	3,03	1.1 Assistance technique (AT) : ✓ Frais / Coûts d'exploitation ; ✓ Formation à la maintenance ; ✓ Suivi et évaluation ; 1.2 Audits financiers et techniques ;	1.1 Activités de coordination du projet 1.2 Suivi et évaluation ; 1.3 Audits financiers et techniques ;
5	Composantes complémentaires	0,46	1.1 Programmes de sensibilisation et de prévention au VIH/sida et aux MST 1.2 Campagnes de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière ciblant les enfants, cyclistes, piétons et opérateurs du service public ; 1.3 Indemnisation des personnes affectées par le projet.	

2.3 Solution technique retenue et autres options considérées

2.3.1 La solution sélectionnée pour le pont a été choisie en se basant sur une analyse approfondie des considérations de la conception principale dont la sélection du site, la détermination de l'écartement des voies, la résistance aux inondations basée sur les débits/écoulements sur une période de 100 ans, une analyse détaillée des risques géotechniques et sismiques et les facteurs de coût. L'alignement du pont a été déterminé suite à une évaluation économique et technique et après comparaison avec trois autres sites. Le site sélectionné, situé 120 mètres en aval du site actuel de franchissement par bac, permet le meilleur alignement sur les routes existantes de chaque rive ainsi que la poursuite du transport par bac pendant sa construction. Cinq types de structures de pont ont été étudiés et comparés. L'option privilégiée consistait en un pont cantilever de 942 mètres avec segments de béton précontraint de hauteur variable pour la travée centrale et de hauteur identique pour les autres travées. La structure en béton proposée fait bon usage des ressources disponibles dans la région tout en promouvant des stratégies de maintenance saines qui demandent peu d'interventions et de dépenses.

2.3.2 Dans le cadre de l'étude de préparation au projet, les possibilités de financer les investissements par le biais de partenariats publics-privés (PPP) ont été analysées. La possibilité d'une concession totale, selon laquelle un concessionnaire privé assume 100 % des coûts d'investissement et assure la maintenance et l'exploitation des installations pendant 50 ans, a été jugée inadaptée sur le plan financier. Le projet aurait été viable uniquement si les tarifs actuels de la traversée par bac avaient été augmentés de plus de 130 % ; il a donc été écarté. Le GG a donc préféré choisir de financer le pont par un prêt concessionnel ou un don ; l'Agence routière nationale (ARN) du pays sera responsable de la gestion et de la maintenance du pont, comme le prévoit la loi gambienne.

2.4 Type de projet

2.4.1 Le projet a été conçu comme une opération autonome multinationale qui sera cofinancée par un don du FAD et par les mécanismes de prêt des guichets de la Banque pour les allocations pays et les opérations régionales. Ces fonds seront décaissés pour des investissements bien définis et spécifiques. Ainsi, le projet adopte l'approche la plus adaptée à l'intervention de la Banque dans cette opération.

2.5 Coût du projet et modalités de financement

2.5.1 Le coût total du projet, y compris les contributions des gouvernements, s'élève à 67,36 millions d'UC (75,02 millions d'euros). Cette estimation se base sur les études de conception détaillée relatives au projet ainsi que sur les normes internationales et coûts unitaires moyens des travaux et services.

Tableau 2.2
Estimations des coûts du projet par composante

N°	Composantes	UC (millions)			% DE
		Devises étrangères	Devises locales	Total	
1	Pont et routes d'accès	33,17	8,29	41,46	80 %
2	Mesures d'amélioration du passage transfrontalier	6,30	1,58	7,88	80 %
3	Activités connexes	2,27	0,57	2,84	80 %
4	Gestion du projet	2,08	0,95	3,03	80 %
5	Composantes complémentaires	0,26	0,20	0,46	80 %
	Coût de base total	44,08	11,59	55,67	
	Aléas d'exécution	4,41	1,16	5,57	
	Hausse des prix	4,85	1,27	6,12	
	Coût total du projet	53,34	14,02	67,36	

2.5.2 En Gambie, le coût total des composantes (hors taxes), comme le résume le Tableau 2.3, est estimé à 63,71 millions d'UC (70,95 millions d'euros), constitué d'un coût en devises étrangères de 50,46 millions d'UC (56,20 millions d'euros), soit 80 % du total, et d'un coût local de 13,24 millions d'UC (14,75 millions d'euros), soit 20 % du total. Au Sénégal, le coût des composantes est estimé à environ 3,65 millions d'UC (4,06 millions d'euros), constitué d'un coût en devises étrangères de 2,88 millions d'UC (3,20 millions d'euros) et d'un coût local de 0,77 million d'UC (0,86 million d'euros).

Tableau 2.3
Estimations des coûts du projet par composante et par pays (en millions d'UC)

N°	Composantes	Gambie			Sénégal			% DE
		Étrangère	Locale	Total	Étrangère	Locale	Total	
1	Pont et routes d'accès	33,17	8,29	41,46				80 %
2	Mesures d'amélioration du passage transfrontalier	4,34	1,09	5,43	1,96	0,49	2,45	80 %
3	Activités connexes	2,27	0,57	2,84				80 %
4	Gestion du projet	1,66	0,80	2,46	0,42	0,15	0,57	80 %
5	Composantes complémentaires	0,26	0,20	0,46				80 %
	Coût de base total	41,70	10,95	52,65	2,38	0,64	3,02	80 %
	Aléa physique	4,17	1,10	5,27	0,24	0,06	0,30	
	Aléa de hausse des prix	4,59	1,20	5,79	0,26	0,07	0,33	
	Total	50,46	13,25	63,71	2,88	0,77	3,65	

2.5.3 Le projet proposé sera financé par le FAD et les deux gouvernements participants comme indiqué dans le Tableau 2.4. En raison de ses contraintes budgétaires, le GG a demandé que les exigences de financement de contrepartie (FC) soient réduites et ne couvrent que les coûts d'indemnisation. Conformément à la politique de la Banque sur les dépenses admissible au financement du Groupe de la Banque et aux Paramètres de financement pays pour la Gambie, le FAD pourra financer jusqu'à 100 % des composantes (Annexe F).

2.5.4 Toutefois, conformément à sa demande et afin de démontrer son engagement pour le projet, le GG devrait apporter un FC représentant 0,25 % (0,16 million d'UC) des coûts des composantes pour couvrir les coûts d'indemnisation.

2.5.5 Il est également attendu que le GS apporte un FC représentant 13 % (0,47 million d'UC) des coûts des composantes pour couvrir les coûts relatifs aux activités de coordination du projet.

Tableau 2.4
Sources de financement

Source de financement	UC (millions)			% Total
	Devises étrangères	Devise locale	Total	
Don du FAD	50,46	13,08	63,55	94,34%
Fret du FAD	2,88	0,31	3,18	4,73%
GG*		0,16	0,16	0,24%
GS		0,47	0,47	0,69%
Coût total du projet	53,34	14,02	67,36	100%

2.5.6 Comme indiqué au Tableau 2.5, la contribution totale du FAD au projet multinational devrait s'élever à 66,73 millions d'UC. La contribution du FAD pour la Gambie s'élève à 63,55 millions d'UC. Conformément au Cadre opérationnel pour les opérations régionales¹ (COOR), et en vertu de sa catégorie dans le Cadre de soutenabilité de la dette (CSD) de FAD-12, la Gambie doit financer 10 % de son AFP. Le solde restant (62,81 millions d'UC) sera financé par le guichet des opérations régionales (OR). La contribution du FAD pour le Sénégal s'élève à 3,18 millions d'UC. Conformément à l'OFRO, le Sénégal

¹ Basé sur la section 4.6 du Cadre stratégique et opérationnel pour les opérations régionales (2008) : « Pour s'attaquer aux contraintes spécifiques auxquelles sont confrontés les petits pays, un plafond de 10 % sera appliqué aux contributions à partir des allocations pays lorsque celles-ci sont d'un faible montant (20 millions d'UC ou moins). » Le budget régional du FAD couvrira les coûts alloués au-delà de ce plafond. Il s'agit d'un plafond cumulatif pour l'ensemble de la période de reconstitution du FAD.

devra contribuer à hauteur de 33 % (1,06 million d'UC) aux coûts des composantes en puisant dans son AFP, tandis que les 2,12 millions restants devraient provenir du guichet OR.

Tableau 2.5
Sources de financement du FAD (en millions d'UC)

Pays	Catégorie CSD FAD-12	FAD-12				Total AFP	Total OR	Total FAD
		AFP		OR				
		10%	33%	67%	Solde			
Gambie	Don	0,74			62,81	0,74	62,81	63,55
Sénégal	Fret		1,06	2,12		1,06	2,12	3,18
Total		0,74	1,06	2,12	62,81	1,80	64,93	66,73

2.5.7 Les autorités gouvernementales de chaque pays ont confirmé le montant de la contribution issue de leur AFP.

2.5.8 En conséquence, en se basant sur les allocations nationales de la Gambie et du Sénégal, 3 % des coûts du projet (1,80 million d'UC) seront financés par l'AFP du FAD-12. Les 97 % restants (64,93 millions d'UC) seront financés par le guichet OR. Le Tableau 2.5 décrit les sources de financement du FAD. Les tableaux 2.6 et 2.7 présentent les coûts du projet par catégorie de dépenses et par pays et le calendrier de dépenses par composante.

Tableau 2.6
Coûts du projet par catégorie de dépenses et par pays (en millions d'UC équivalents)

No	Catégorie	Gambie			Sénégal			Projet coût
		Sources de financement						
		FAD	GG	Total	FAD	GS	Total	
1	Génie civil	45,33		45,33	2,11	-	2,11	47,44
2	Experts-conseils	7,19		7,19	0,52	-	0,52	7,71
3	Divers		0,13	0,13		0,39	0,39	0,52
	Coût de base total	52,52	0,13	52,65	2,63	0,39	3,02	55,67
	Aléas d'exécution	5,25	0,01	5,27	0,26	0,04	0,30	5,57
	Hausse des prix	5,78	0,02	5,79	0,29	0,04	0,33	6,12
	Total	63,55	0,16	63,71	3,18	0,47	3,65	67,36

Tableau 2.7
Calendrier des dépenses par composante

N°	Composantes	UC (millions)					
		2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	Total
1	Pont et routes d'accès	2,07	12,44	12,44	10,36	4,15	41,46
2	Mesures d'amélioration du passage transfrontalier	0,22	1,53	4,59	1,54		7,88
3	Activités connexes	0,23	0,52	1,31	0,52	0,26	2,84
4	Gestion du projet	0,76	0,76	0,76	0,75		3,03
5	Composantes complémentaires	0,13	0,11	0,11	0,11		0,46
	Coût de base total	3,41	15,36	19,21	13,28	4,41	55,67
	Aléas d'exécution	0,34	1,54	1,92	1,33	0,44	5,57
	Hausse des prix	0,38	1,69	2,11	1,46	0,48	6,12
	Total	4,13	18,59	23,24	16,07	5,33	67,36

2.6 Zone et population cibles du projet

2.6.1 Le pont facilitera les déplacements le long du corridor transgambien au sein de la zone de la CEDEAO. Dans la zone d'influence immédiate du projet (ZIP) le long du corridor, la population est estimée à 925 206 habitants, dont 52 % de femmes. La ZIP est une zone principalement rurale, où la production agricole est élevée (arachide, riz, sorgho et légumes) mais où le taux de pauvreté est supérieur à 60 %. L'absence d'infrastructures de transport reliant les exploitations agricoles aux marchés constitue l'une des raisons du taux de pauvreté élevé de la ZIP. En plus du pont, le projet comprend la réhabilitation de 15 kilomètres de routes rurales et la construction de deux marchés régionaux. Ces infrastructures socio-économiques essentielles ont été retenues dans le cadre de la proposition de projet en raison de leur fort potentiel de réduction de la pauvreté et parce qu'elles correspondent aux priorités identifiées par les communautés concernées.

2.7 Processus participatif pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet

2.7.1 Étant donné l'importance stratégique et régionale du projet, son processus d'élaboration a impliqué de nombreuses consultations avec les communautés économiques régionales concernées (CEDEAO, OMVG) et les deux pays (Sénégal et Gambie) tout autant qu'avec les autres partenaires au développement. Le contexte institutionnel du projet respecte le principe selon lequel chaque pays conserve l'entière propriété des infrastructures sur son territoire souverain. Au niveau bilatéral, le Sénégal et la Gambie ont organisé plusieurs réunions consultatives sur la coopération et renouvelé leur engagement de se conformer à la Convention de la CEDEAO relative au transit routier inter-États des marchandises (TRIE). En vue de mettre en place des modalités optimales de facilitation du transit et du transport, un protocole d'entente de haut niveau entre les deux pays est en cours de finalisation ; il devrait entrer en vigueur avant l'achèvement du projet.

2.7.2 Au cours de l'évaluation de l'impact environnemental et social, plusieurs consultations publiques ont été organisées avec diverses parties prenantes en Gambie et au Sénégal. De surcroît, au cours des missions de préparation et d'évaluation du projet menées par la Banque, d'autres consultations publiques ont également été organisées avec des agences du gouvernement, des autorités locales décentralisées et la population générale. Les consultations avaient pour objectif : (i) de présenter le projet aux parties prenantes ; (ii) de solliciter leurs points de vue et préoccupations concernant les impacts du projet ; et (iii) d'identifier les activités clés qui pourront enrichir la conception du projet. En réponse aux préoccupations exprimées par les parties prenantes, de nombreuses exigences spécifiques ont été ajoutées à la conception du projet, parmi lesquelles : (i) la construction de deux marchés ; et (ii) la réhabilitation de routes rurales.

2.8 Expérience du Groupe de la Banque, enseignements tirés de la conception du projet

2.8.1 En Gambie, l'intervention de la Banque dans ce secteur est demeurée limitée. Le RAP sur le développement du port de Banjul, la seule opération récente d'importance dans le secteur, a mis en lumière un certain nombre d'obstacles à la bonne gestion du projet. La conception du projet comprend une composante d'assistance technique (AT) pour appuyer les opérations de l'agence d'exécution (OE) en Gambie au cours de la période de construction. Au Sénégal, les enseignements sont tirés de deux opérations précédentes : le projet de

réhabilitation Diam Niadio-Mbour-Kaolack et d'entretien des routes et le projet de construction de l'autoroute à péage Dakar-Diam Niadio, ce dernier étant en cours. Le principal obstacle signalé pour chacun de ces projets concerne les grands retards d'approvisionnement. La conception du projet pose comme condition d'embaucher un personnel expérimenté pour coordonner toutes les activités principales du projet, dont l'approvisionnement. De plus, la Banque organisera des séances d'initiation à ses procédures d'approvisionnement, pendant et après le lancement du projet.

2.8.2 En ce qui concerne les projets multinationaux, les deux projets actuels suivants seront sources d'enseignements : le Programme d'aménagement routier et de facilitation du transport sur le corridor Bamako-Dakar par le Sud, entre le Sénégal et le Mali, et le Programme d'aménagement de la route Labé-Sériba-Médina Gounass-Tambacounda et de facilitation du transport sur le corridor Conakry-Dakar, entre la Guinée et le Sénégal. Parmi les principales difficultés rencontrées au cours de ces projets, on peut citer : (i) une mauvaise coordination des activités du projet entre les pays participants ; (ii) l'absence d'études de bonne qualité au cours de la préparation du projet ; et (iii) les différences dans l'établissement des échéances pour la réalisation des conditions financières. A la lumière de ces enseignements, la conception du projet : (i) consolidera la mise en œuvre du projet grâce à la création d'un Comité technique commun pour superviser la mise en œuvre des mesures d'amélioration du passage transfrontalier ; (ii) évaluera les projets sur la base d'études mises à jour, afin d'éviter les écarts de financement ; et (iii) alignera les échéances auxquelles les pays devront remplir les conditions requises relativement aux prêts ou aux dons.

2.9 Indicateurs clés de performance

2.9.1 La pertinence et la commodité des indicateurs-clés de performance ont fait l'objet de discussions avec le Gouvernement. Ces indicateurs sont indiqués dans le Cadre logique axé sur les résultats (CLAR). Les principaux indicateurs-clés sont les suivants : (i) deux (2) indicateurs axés sur l'impact, à savoir le taux de croissance du PIB et l'Indice de compétitivité mondiale ; (ii) quatre (4) indicateurs axés sur les résultats qui mesureront les économies de coût relatifs aux retards par véhicule, l'augmentation du débit journalier moyen d'une année (DJMA), la durée des déplacements et du franchissement des frontières, et l'indice d'accessibilité rurale (IAR) ; et (iii) d'autres indicateurs de résultats qui seront indiqués dans le CLAR. L'assistance technique fournie à l'Agence routière gambienne comprendra des services d'experts-conseils pour la conception du Système de suivi de performance du projet (SSPM), y compris la collecte de données de référence. Le SSPM collectera également des données relatives à des indicateurs supplémentaires portant sur les possibilités commerciales qui s'offrent aux femmes de la ZIP, les taux d'accident, les niveaux de revenu et de pauvreté et la prévalence du VIH/sida. Les indicateurs seront mesurés aux étapes suivantes : (i) Lancement du projet (enquête de référence) ; (ii) examen à mi-parcours ; et (iii) examen final après achèvement des travaux de génie civil. Le cas échéant, les indicateurs seront désagrégés par sexe.

3 FAISABILITÉ DU PROJET

3.1 Performance économique

3.1.1 Les études de faisabilité et de conception de la construction du pont transgambien ont été achevées en 1998, actualisées entre 2007 et 2010 grâce au financement de la Banque et approuvées par les deux gouvernements via l'OMVG supervisant les études. L'analyse économique conduite à travers la méthode standard de l'analyse coûts-avantages, en

comparant les situations « sans » (le bac continue à fonctionner avec pièces de rechange) et « avec » (pont construit) sur une période de 30 ans, donne un TRIE d'à peu près 18,59 % (selon un taux d'escompte de 12 %). Les données utilisées pour l'analyse économique sont basées sur la circulation actuelle et future, les coûts d'investissement et d'entretien du pont et du bac ainsi que le coût du retard des véhicules. On estime que l'ensemble de la circulation (la circulation normale, déviée et générée) passera de 532 véhicules/jour en 2011 à 2911 en 2046. La base de travail suppose le fonctionnement actuel du bac et des dépenses d'investissement correspondant à l'acquisition de nouveaux bacs, pour permettre de maintenir la qualité du service actuel, et les fonds nécessaires au renouvellement des bacs, dont la durée de vie moyenne est estimée à 15 ans. Le projet prévoit la construction du nouveau système d'infrastructures comprenant le pont, les routes d'accès et toutes les autres composantes complémentaires. Les principaux avantages sont les suivants : (i) le gain de temps pour les véhicules (cargo/passagers) ; (ii) les économies de coûts en termes de capital et d'utilisation du bac ; (iii) les économies sur le coût du transport pour la circulation déviée (CFV pour le passage via Tambacounda et Kolda et la traversée du pont, une différence de 387 km et 178 km respectivement).

3.1.2 L'utilité du projet est évaluée grâce au TRIE et à la VAN. Une évaluation du coût d'investissement de la construction du pont Transgambien (aux prix de 2011) donne un taux de rentabilité interne de 18,59 %. Une augmentation de 20 % du coût d'investissement et une baisse de 20 % des profits (la situation la moins favorable) entraînent un taux de rentabilité interne de 13,6 % pour l'ensemble du projet. Par conséquent, la solution de développement choisie pour le pont Transgambien est économiquement viable. De plus amples informations sur l'analyse économique sont données à l'Annexe E.

Tableau 3.1

Chiffres économiques et financiers clés (calculs détaillés disponibles en annexe E)

TRIE (scénario de référence), VAN (actualisation à 12 %)	18,59 %, 24,31 millions d'euros
TRIE (+20 % de coûts et -20 % de profits), VAN (actualisation à 12 %)	13,59 %, 6,57 millions d'euros

3.2 Impact environnemental et social

Environnement

3.2.1 Étant donné la nature et l'ampleur des travaux, ce projet a été classé en catégorie 1. Le résumé de l'évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) était prêt pour publication le 17 août 2011, conformément aux règles de la Banque et de la Gambie en vigueur. L'Agence nationale pour l'environnement (NEA) a délivré le permis environnemental le 5 octobre 2011. Les principaux impacts environnementaux négatifs du projet sont : (i) le nettoyage d'environ 4 ha de mangrove de chaque côté du fleuve Gambie, qui entraînera des pertes au niveau de la flore et de la couche arable ; (ii) la perturbation de la circulation, des accès et des réseaux, qui pourrait provoquer une augmentation de la pollution (due aux poussières et aux émissions de gaz) ; (iii) le bruit et la poussière dus aux travaux de terrassement ; (iv) des pertes au niveau de la faune au cours des travaux, notamment de la faune piscicole, en raison de l'intensification du braconnage et de la pêche ; (v) l'érosion du sol et l'envasement du fleuve au cours des phases de construction et d'exploitation.

3.2.2 Parmi les principales mesures d'atténuation, on peut citer : (i) une destruction minimale de la végétation au cours des travaux, combinée à la plantation d'arbres (espèces autochtones) le long de la route et dans les zones sujettes à l'érosion, activité à laquelle les

communautés locales participeront pleinement ; (ii) la gestion de l'accès et la fourniture d'une signalisation appropriée pendant les phases de construction et de fonctionnement ; (iii) l'arrosage régulier des déviations, des voies d'accès réservées aux équipements et des zones de chantier, en particulier à proximité des habitations et dans les villages situés autour de la zone du projet (Farafenni, Bereto, Jenio, Pakalinding et Soma). Afin d'atténuer les impacts sonores, les activités de construction seront limitées au cours de la journée, en particulier à proximité des lieux d'habitation ; (iv) des campagnes de sensibilisation à la protection environnementale couvriront des sujets tels que le braconnage et la surpêche, et contribueront à atténuer les risques de pertes au niveau de la faune. De plus, l'établissement de la base-vie du chantier à proximité (environ 5 km) de grands villages aura pour effet de limiter le braconnage et la destruction de l'habitat sauvage au cours des travaux puisque, par rapport aux lieux plus reculés, l'habitat sauvage est déjà très dégradé autour de ces villages ; (v) la protection des zones vulnérables contre l'érosion, au moyen de méthodes biologiques (implantation de végétation) ou mécaniques (murs en briques ou berges en perré). De plus, seront prohibés l'établissement de bancs d'emprunt à moins de 100 mètres des cours d'eau, de 50 mètres des routes et de 2 kilomètres des lieux d'habitation les plus proches, tout autant que les zones de chantier situées à moins de 100 mètres des cours d'eau. Enfin, l'installation de systèmes de drainage adaptés pourra réduire le risque d'érosion du fleuve au cours de la phase d'exploitation et éviter ainsi que les environnements vulnérables aux alentours se retrouvent inondés.

3.2.3 Le cas échéant, toutes ces mesures d'atténuation seront associées à des campagnes de sensibilisation à la protection environnementale. Le coût de l'atténuation environnementale et des mesures de surveillance, estimé à 1,51 million d'euros, est compris dans le coût du projet.

Changement climatique

3.2.4 Les données datant de 1940 montrent une augmentation de 0,4° C par décennie des températures moyennes mensuelles et des changements dans les configurations des pluies. Selon le Programme d'action national d'adaptation (PANA) de la Gambie, les principaux risques climatiques sont les suivants : (i) l'augmentation des températures et des précipitations qui pourrait entraîner l'inondation de plus de 10 % de la mangrove le long du fleuve Gambie ; (ii) la combinaison de l'augmentation du niveau de la mer et de la hausse des configurations des pluies pourrait conduire à une plus grande intrusion saline dans le fleuve Gambie et les aquifères côtiers. La réhabilitation, à l'échelle nationale, des systèmes d'alerte rapide concernant les risques naturels liés au climat constitue la première priorité relative au changement climatique du PANA de la Gambie. L'application de ce système pourrait contribuer à atténuer les impacts des inondations aux abords du fleuve.

3.2.5 La conception du pont proposée intègre diverses considérations visant à s'adapter au changement climatique, notamment aux événements extrêmes tels que les inondations, une augmentation de la salinité et de la température dans la zone du projet, dont les suivantes : (i) une conception des fondations, des piliers et du pont qui prend en considération de grandes forces horizontales (comme le vent et un débit des eaux extrême) et des températures extrêmes. La conception du pont prend également en compte le plus haut niveau des eaux et de débit sur un cycle de 100 ans. De surcroît, le revêtement de la route d'accès sera constitué d'une couche imperméable avec pompage latéral. Enfin, la collecte et l'évacuation de sédiments provenant du fond du fleuve (générés par les travaux d'excavation) contribuera à la réduction du risque d'inondation ; et (iii) la protection des piliers contre la corrosion afin d'atténuer les risques associés à l'intrusion saline dans le fleuve et les aquifères côtiers.

3.2.6 Bien qu'il n'y ait pas de données de base sur l'émission de dioxyde de carbone (CO₂) dans la zone du projet, il est prévu que, sur le long terme, l'émission nette de CO₂ dans l'atmosphère déclinera. Le pont facilitera le flux de circulation à une vitesse nominale de 40 km/h. La limitation de vitesse stabilisée à 40 km/h permettra une consommation optimale de carburant par les véhicules et donc une efficacité énergétique maximale. En conséquence, les émissions seront moins importantes qu'avant le projet (avec le bac), lorsque les émissions de CO₂ étaient concentrées aux points de congestion et exacerbées par les fréquents arrêts et redémarrages au cours des périodes d'attente (pesage et au niveau de la jetée). De plus, le pont réduira sensiblement la distance parcourue par les voyageurs sénégalais entre les régions du nord et du sud. Grâce au pont, la distance entre Dakar et Casamance sera réduite de 378 km par rapport au trajet par Tambacounda.

3.2.7 Des mesures supplémentaires seront adoptées dans le cadre du projet, qui pourront contribuer à atténuer le changement climatique par la séquestration du carbone et la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, parmi lesquelles : (i) la réduction de la section droite au niveau de la rive droite du pont de façon à réduire la destruction de la mangrove ; (ii) la restauration de la mangrove pour aider à absorber les émissions de CO₂ ; (iii) la plantation d'arbres de diverses espèces indigènes ; et (iv) le rétablissement convenable de bancs d'emprunt.

Questions de genre

3.2.8 L'agriculture est la première source de revenus des populations qui habitent le long du corridor. Dans le secteur de l'agriculture, une division du travail est opérée selon le genre. Les hommes cultivent le sorgho, le millet, le maïs et l'arachide tandis que les femmes cultivent le riz et les légumes. Ces dernières tirent principalement leurs revenus de la production de nourriture et de sa commercialisation à petite échelle. Selon la dernière enquête nationale sur la pauvreté des ménages en Gambie, 52 % des pauvres sont des femmes. Celles-ci constituent près de 70 % des producteurs de l'agriculture de subsistance et sont responsables de 40 % de la production agricole totale. Étant donnée les difficultés d'accessibilité entre les points de production et les points de vente, les pertes après récolte sont élevées, surtout pour les cultures des femmes, hautement périssables. La construction du pont aiderait à ouvrir la zone de croissance et améliorera l'accès aux intrants agricoles et aux marchés. Cette ouverture stimulera la production agricole et, en fin de compte, les revenus de ces exploitants agricoles.

3.2.9 De plus, le projet encouragera les activités commerciales à travers la construction de deux marchés régionaux (un sur chaque rive du fleuve Gambie) et la réhabilitation de 15 km de routes d'accès. Il existe à peu près 300 fermes maraîchères dans les zones de la rive nord et du fleuve inférieur, mais la plupart d'entre eux sont situés dans des zones reculées et sans routes d'accès, ce qui n'aide pas les femmes productrices à vendre leurs légumes. Grâce aux routes d'accès améliorées, les productrices le long du corridor routier pourront plus facilement sortir leurs produits pour les vendre sur les marchés régionaux. La conception de ces marchés, qui sera entreprise par un cabinet d'experts-conseils privé et examinée par le Gambia's Women's Bureau, prévoit plusieurs stands, une zone de vente de nourriture et des installations d'agro-industrie et de stockage. Actuellement, la répartition des sexes indique que les hommes ont le monopole des activités commerciales dans les sites de franchissement par bac tandis que les femmes, très peu nombreuses, dirigent seulement des petits restaurants et des stands d'alimentation. Les femmes ne représentent que 4 % des activités commerciales dans les sites de bac. Les deux nouveaux marchés accueilleront non seulement 80

commerçants affectés par le projet mais aussi de nombreuses femmes auxquelles près de 60 % des nouveaux stands seront réservés. L'augmentation totale prévue de l'activité économique dans la zone améliorera les revenus pour les hommes et les femmes et réduira leur marginalisation économique.

3.2.10 Le projet attirera plus de gens dans la ZIP, exposant ainsi les femmes, notamment les jeunes femmes, à de plus grands risques d'infection par le VIH/SIDA ainsi qu'aux violences liées au genre. Le programme de sensibilisation, de prévention et de traitement du VIH/SIDA/IST se concentrera sur la situation difficile des filles et des femmes dans cette zone transfrontalière. Cette attention donnera l'occasion aux filles et aux femmes de recevoir des informations ciblées et précises sur l'épidémie et sur les façons de se protéger. De plus, le projet prévoit la diffusion (par des panneaux et des brochures) d'informations relatives au commerce et à l'immigration dans les guichets uniques transfrontaliers. Ces informations seront mises à disposition des commerçants transfrontaliers, et en particulier des femmes, qui sont souvent victimes de harcèlement aux frontières.

Social

3.2.11 La construction du pont sur le fleuve Gambie facilitera la circulation entre le nord et le sud de la Gambie et du Sénégal. Le projet réduira par conséquent le temps de trajet, stimulera le commerce et renforcera la cohésion parmi les communautés qui étaient par le passé isolées. Le projet facilitera le transport des intrants et des produits agricoles vers les marchés, réduisant ainsi les pertes après récolte et stimulant l'activité socio-économique. Pendant les travaux du pont, le projet créera des opportunités d'emploi dans le secteur de la construction : plus de 400 emplois non qualifiés pour les hommes et les femmes, particulièrement les jeunes, seront à pourvoir. La construction des routes rurales en Gambie, qui nécessitera beaucoup de main d'œuvre, favorisera l'emploi des communautés locales. Les activités génératrices de revenus, telles que l'approvisionnement des constructeurs en nourriture et en divers produits, constitueront également une source de revenus pour les communautés locales.

3.2.12 Le projet comprend des mesures visant à optimiser les avantages et minimiser les retombées sociales potentiellement négatives. Les projets de corridor d'une si grande importance régionale peuvent favoriser la propagation du VIH/sida et d'autres MST dans la région puisque les individus qui vivent le long des principaux axes routiers sont particulièrement exposés au risque d'infection par MST. Dans le cadre du projet, des campagnes de prévention seront organisées pour cibler les communautés locales, les groupes à risque tels que les travailleurs de la construction, les conducteurs et les femmes, en vue de les informer et de les sensibiliser. Les contrats de génie civil comprendront également des clauses exigeant des maîtres d'œuvre qu'ils sensibilisent régulièrement leurs employés aux questions du VIH/sida et des MST. De plus, des campagnes de sécurité routière ont été incorporées au projet puisque l'amélioration de la condition du corridor risquera d'entraîner une augmentation des accidents de la route (dommages corporels et décès). L'augmentation des capacités de revenu des femmes, en particulier dans des sociétés patriarcales telles que celles de la zone du projet, peut exposer celles-ci au risque de violence conjugale. Toutefois, les revenus des hommes augmenteront également grâce au projet, si bien que le risque sera minimal. Il a été recommandé d'introduire des clauses de recrutement de main-d'œuvre locale dans les contrats.

Réinstallation involontaire

3.2.13 Le projet affectera : i) trois (3) agriculteurs, propriétaires d'environ deux (2) hectares de rizières sur chaque côté du fleuve Gambie ; ii) les possibilités de revenu d'environ 115 des commerçants établis sur les deux rives du fleuve Gambie à Yelitenda et à Bambatenda ; et iii) les possibilités de revenu relatives aux activités de franchissement par bac, en particulier pour environ 60 des employés de la Régie portuaire gambienne (GPA). Le nombre total de personnes affectées par le projet (PAP) est de 178.

3.2.14 Un Plan d'action pour la réinstallation abrégé (PARA) a été préparé ; il définit le cadre d'indemnisation et de restauration des revenus pour toutes les personnes affectés par le projet (PAP). Parmi les mesures d'atténuation, on peut citer : i) la constitution d'une provision de 2 535 euros pour l'indemnisation des propriétaires des rizières. L'indemnisation complète des agriculteurs avant le commencement des travaux est une condition du premier décaissement ; ii) la construction de deux nouveaux marchés régionaux dans le cadre du projet pour permettre aux 115 commerçants établis de continuer leurs activités dans un contexte amélioré. Comme un intervalle de temps s'écoulera entre la fermeture du bac et la réimplantation des nouveaux marchés, un montant provisoire de 62 104 euros (équivalent à trois mois de salaire moyen) sera versé à ces 115 commerçants. En plus de ces mesures d'atténuation, un montant forfaitaire de 1 299 euros sera versé pour faciliter la réinstallation des PAP sur les nouveaux sites, y compris les commerçants établis. Le GG s'est engagé à donner priorité aux 115 commerçants établis, et en particulier aux femmes, lors de l'allocation des emplacements dans ces nouveaux marchés régionaux ; le groupe de commerçants concernés comprend des individus engagés dans des activités commerciales informelles, travaillant à leur propre compte, flexibles et capables de s'adapter à la demande et qui seront réinstallés dans l'un des deux marchés qui seront construits ; iii) s'assurer qu'aucun des employés du GPA travaillant sur le bac, dont l'emploi sera supprimé en conséquence du pont transgambien, ne se retrouve au chômage ou subisse une perte de revenus. Sur ce sujet, l'engagement du GG a été exigé. Les solutions suivantes ont fait l'objet de discussions avec les employés du GPA (ces solutions sont décrites plus en détail dans le PARA) : (i) réaffectation du personnel (principalement les conducteurs de bac, mécaniciens et électriciens) dans d'autres sites de bac avec versement d'une somme forfaitaire pour faciliter leur réinstallation ; (ii) réaffectation à d'autres fonctions dans d'autres installations publiques avec versement d'une indemnisation pour la réinstallation et la formation ; et (iii) départ à la retraite/cessation d'emploi volontaire pour le reste du personnel. Le GG définira les modalités de versement des prestations, conformément aux lois et procédures en vigueur.

3.2.15 Afin de mettre en œuvre les trois solutions susmentionnées dans le cadre du PARA, des dispositions ont été prises pour mener à bien les activités essentielles suivantes : i) sensibilisation et explication de toutes les options d'indemnisation à toutes les PAP, y compris le personnel du GPA (coût pris en compte dans le PGES) ; ii) établissement d'un centre de liaison pour les travailleurs du bac ; iii) test d'aptitude pour le personnel concerné, conformément à ses nouvelles fonctions (3 802 euros pris en compte dans le budget du PARA) ; iv) choix de réinstallation et arbitrage avec l'assistance d'un cabinet juridique (3 802 euros pris en compte dans le budget du PARA) ; v) mise à jour des compétences en matière de transactions monétaires, comptabilité, gestion et activités semblables, et formation au civisme et aux relations avec la clientèle (24 081 euros pris en compte dans le budget du PARA) ; et vi) 40 558 euros prévus dans le budget du PARA pour le recensement des candidats et le versement des retraites anticipées et des indemnités de cessation d'emploi.

3.2.16 Le coût, hors imprévus et aléas, de l'indemnisation et de restauration des revenus des PAP a été estimé à 5 900 000 GMD (environ 149 556 euros) à payer par le GG. Ce paiement constituera une condition du premier décaissement.

4 EXÉCUTION

4.1 Dispositions d'exécution

Organes d'exécution

4.1.1 Dans chaque pays, les composantes du projet seront réalisées par les autorités routières respectives, la Régie routière en Gambie (NRA), et AGEROUTE au Sénégal. Celles-ci ont efficacement exécuté plusieurs projets financés par des bailleurs de fonds (EU, BADEA, OPEP et Banque islamique de développement) et sont familières des contraintes imposées par les institutions donatrices multilatérales. Elles désigneront chacune au sein de leur organisation un coordinateur du projet (CP) qui sera la personne clé de contact, responsable de la gestion et de la coordination de toutes les activités du projet. Au cours de la réalisation des activités du projet, le CP s'appuiera sur les systèmes de gestion existant actuellement dans les domaines des finances, des passations de marchés, de l'évaluation et de l'environnement. La présentation pour acceptation de la Banque du CV des futurs coordinateurs du projet est l'une des conditions au premier versement.

4.1.2 En Gambie, le NRA est directement responsable de l'application du PGES et du PARA. En conformité avec le PRI (Politique de réinstallation involontaire) et la loi gambienne de 1999 sur l'acquisition des terres et l'indemnisation, l'application du PARA sera contrôlée régulièrement par le NRA pour assurer que les actions ont été entreprises conformément aux dispositions du PGES et du PARA. Cela sera mené sous la supervision du ministère de l'Administration locale (MoLG) et de l'Agence nationale pour l'environnement (NEA) pour s'assurer que le NRA suive le programme et respecte les principes de ce PARA. Le NRA est en cours de recrutement d'un expert en environnement qui travaillera directement avec le MoLG et le NEA.

4.1.3 Au Sénégal, l'agence d'exécution est le ministère de la Coopération Internationale, des Infrastructures, des transports aériens et de l'Énergie (MCIITAE) par l'intermédiaire d'une agence autonome baptisée AGEROUTE. Pour réaliser ces travaux, AGEROUTE dispose d'un recueil de procédures pour diriger son équipe actuelle de 128 employés comprenant au moins 52 techniciens. Les performances des collaborateurs d'AGEROUTE sont régulièrement évaluées. L'organigramme de cette agence inclut des départements clés responsables des problèmes techniques, des finances et des passations de marchés sur lesquels pourra s'appuyer le projet pendant sa réalisation.

4.1.4 De plus, un Comité technique conjoint (JTC) sera mis en place pour coordonner l'ensemble de l'application des composantes du projet relatives à l'amélioration du passage transfrontalier. Le JTC traitera les questions de coordination et d'harmonisation et donnera des conseils sur les problématiques pouvant compromettre l'application du projet. Le JTC aura un total de onze (11) membres : cinq (5) pour chacun des deux pays et un (1) représentant de la direction des transports et des télécommunications de la CEDEAO. Les membres sénégalais du JTC seront le directeur d'AGEROUTE et des représentants du ministère des transports terrestres, du ministère de l'Intérieur, de la régie des recettes et de l'association des transporteurs. Pour la Gambie, les représentants seront le directeur du NRA

et des représentants du ministère des Travaux, du ministère de l'Intérieur, de l'Administration des douanes et des revenus et de l'association des douaniers et des transporteurs. Le JTC se réunira deux fois par an. Les rapports d'activité seront élaborés tous les six mois par le JTC. Étant donné que la plupart des activités du projet sera réalisée en Gambie, il a été convenu que la Gambie dirigerait et coordonnerait le projet. Les coûts associés au JTC sont couverts par le don accordé à la Gambie.

4.1.5 Il sera demandé au NRA de gérer la mise en place du projet et d'administrer les contrats passés avec les consultants et les autres contractants. Aujourd'hui, la majorité des projets du NRA sont dirigés par des ingénieurs de projet qui doivent superviser plus d'un projet tout en réalisant les autres tâches administratives. Une récente étude financée par l'UE a identifié un certain nombre de domaines, tels que la passation et la gestion des marchés dans lesquels les équipes du NRA doivent acquérir de nouvelles compétences. Pour ce projet, le NRA reconnaît le besoin d'assistance technique (AT) en gestion des marchés et d'autres besoins d'assistance ciblés et à court terme destinés à améliorer sa compétence globale.

4.1.6 Le soutien à l'exécution accordé au NRA sera alors fourni à travers la composante assistance technique (AT) qui comprendra le soutien de services-conseils à plein temps et pour quatre (4) ans dans la gestion des marchés et des cabinets-conseils ciblés sur le court terme, conformément à l'accord passé avec le NRA. L'AT prendra également la responsabilité du développement du système d'exécution et de contrôle du projet ainsi que de la gestion de la formation du personnel du NRA.

Passation de marchés

4.1.7 Les agences d'exécution seront responsables de la passation de marchés des travaux, des marchandises et des services de consultation (présentés par pays) et géreront le processus d'obtention des approbations internes nécessaires, conformément aux lois et règlements de passation de chacun des marchés publics. Tous les achats de marchandises et de travaux se feront conformément aux « Règles et procédures de passation de marché de marchandises et de travaux » de la Banque et les services-conseils conformément aux « Règles et procédures à l'usage des consultants », en utilisant les documents standards d'appel d'offre de la Banque concernée. Les travaux de génie civil seront regroupés dans les deux pays en quatre (4) lots : trois (3) lots pour la Gambie et un (1) lot pour le Sénégal. En Gambie, les trois (3) lots sont : (i) pont et voies d'accès, (ii) un PFJ et (iii) les travaux annexes (marchés et routes de raccordement). Un seul lot pour le Sénégal concerne le PFJ.

4.1.8 Les agences ont généralement développé des capacités dans l'utilisation des directives et de la réglementation de la passation de marchés des institutions donatrices telles que l'UE, l'OPEP et la Banque islamique de développement. Cependant, le NRA n'a effectué aucun achat dans le cadre des procédures de la BAD. Au vu de ce qui précède, les capacités du NRA à passer des marchés étaient considérées comme satisfaisantes, même si le personnel du NRA avait besoin d'être renforcé et initié à l'utilisation des procédures de la Banque. Pour pallier ceci et assurer la formation du personnel, l'AT offrira une formation ciblée à court terme ainsi que son soutien dans les passations de marchés. AGEROUTE possède l'expérience correspondante dans la réalisation des marchés en utilisant les règles et guides de la Banque.

Dispositions de gestion financière et de décaissement

4.1.9 **Gestion financière** : Le département comptable du NRA de Gambie assumera la responsabilité comptable du projet. Ainsi qu'il est spécifié dans l'annexe technique de GF, l'évaluation de la capacité de GF du département a conclu à une main d'œuvre suffisante et à une bonne capacité à remplir les exigences comptables et d'établissement des rapports du projet. L'ensemble des systèmes et des procédures de l'institution sera donc exploité, ce qui signifie que ce projet se conformera pleinement aux exigences de la Banque et utilisera le système actuel de GF lorsqu'il le peut. Au Sénégal, l'évaluation de la capacité de GF d'AGEROUTE a conclu que les procédures et les systèmes comptables sont adéquats et seront utilisés pour le projet.

4.1.10 **Audit** : En Gambie, le projet utilisera les dispositions actuelles d'audit du NRA. La Cour des comptes de Gambie confie l'audit du NRA à des sociétés privées. Le NRA s'assure que les états financiers du projet audité, y compris la note de gestion de l'audit qui les accompagne, seront soumis à la Banque chaque année dans les six (6) mois suivant la fin de l'année d'audit. Au Sénégal, un audit du projet sera effectué chaque année par un auditeur indépendant recruté par AGEROUTE, conformément aux règles et procédures de passation de marché de la Banque. Les rapports d'audit seront soumis à la Banque dans les six (6) mois suivant la fin de chaque année budgétaire. Au moins cinq (5) audits seront effectués pour couvrir l'ensemble de la période de construction.

4.1.11 **Décaissement** : La méthode de décaissement directe sera utilisée pour la majorité des dépenses du projet. Tous les décaissements se feront conformément aux procédures décrites dans le Manuel de décaissement de la Banque.

4.2 Suivi

4.2.1 L'exécution du projet sera contrôlée grâce à une approche tridimensionnelle. Au premier niveau, des consultants professionnels compétents seront engagés pour superviser quotidiennement la qualité et la progression des travaux. Au deuxième niveau, les organes d'exécution superviseront les consultants par le biais d'un ingénieur principal désigné Coordonnateur du projet par chacun des deux organes d'exécution. Les organes d'exécution sont supposés fournir à la Banque des rapports d'activité trimestriels comprenant l'état d'exécution des mesures du PGES. Pour la Gambie, une AT sera fournie pour renforcer sa capacité de gestion de projet et d'autres cabinets-conseils ciblés pour le court terme. La Banque fournira un troisième niveau de soutien à travers des missions sur le terrain qui viseront à accéder à la performance du projet à travers les organes d'exécution respectifs. Le tableau 4.1 présente un résumé des principales étapes de contrôle de la Banque.

Tableau 4.1
Délai d'exécution et de suivi

<i>Délai</i>	<i>Étape</i>	<i>Processus de contrôle</i>	<i>Effet de rétroaction</i>
T1/T2 -2012	Lancement du projet, début des dispositions de passation de marché, questions liées au PARA	Mission de supervision	Rapport d'activité
T3/T4 - 2013	Début de la construction	Mission de supervision	Rapport d'activité
T2,T4 - 2014	Construction	Supervision	Rapport d'activité
T2,T4 - 2015	Construction	Supervision, évaluation à mi-parcours	Rapport d'activité
T2,T4 - 2016	Construction, exécution importante	Mission de supervision	Rapport d'activité
2016 - 2017	Période de garantie	Mission de supervision	Rapport d'achèvement de projet

4.2.2 Le suivi des impacts environnementaux et sociaux sera effectué par les organes d'exécution directement responsables de l'exécution du PGES et du PARA. Les organes d'exécution sont supposés fournir à la Banque des rapports d'activité trimestriels détaillant l'état d'exécution des mesures du PGES. Le consultant superviseur assurera la pleine conformité avec les mesures d'atténuation du PGES et du PARA. Le NRA, avec l'assistance de la NEA, sera également responsable du suivi du PGES et du PARA.

4.2.3 La gestion financière et les aspects d'audit seront contrôlés à travers les procédures comptables et l'établissement de rapports. Les organes d'exécution prévoient une évaluation à mi-parcours du projet ainsi que la préparation du rapport d'achèvement du projet vers la fin de celui-ci.

4.2.4 Le mécanisme de suivi et évaluation (S&E) qui sera opérationnel du début à la fin du projet contrôlera les impacts du projet au Sénégal et en Gambie à travers les indicateurs du cadre logique. Ce mécanisme permettra de : (i) préciser les indicateurs du projet et définir une situation de base pour les exigences de contrôle de l'impact du projet ; (ii) réunir et gérer les informations sur le niveau d'exécution des différentes composantes du projet à travers une base de données relationnelle ; (iii) mener des évaluations des impacts à mi-parcours et à l'achèvement du projet en utilisant la même méthode que celle utilisée dans la définition de la situation de base. Ce cadre de S&E sera fourni par la consultation de l'Assistance technique.

4.3 Gouvernance

Les gouvernements se sont engagés à entreprendre le projet en prenant les garanties nécessaires concernant les dépenses publiques. La Gambie a poursuivi ses Réformes des dépenses publiques (PEF) qui visent à améliorer les systèmes de gouvernance telles que le durcissement de la politique fiscale à travers l'établissement d'un budget de caisse pour les dépenses mensuelles. Le Sénégal est engagé dans ses réformes économiques à travers la réduction de son déficit fiscal, une plus grande transparence, la promotion du secteur privé et le renforcement du secteur financier. Le projet fournit les mesures d'atténuation suivantes : i) les audits techniques et financiers périodiques indépendants qui fourniront des retours d'information et une alerte rapide sur l'exécution du projet ; ii) une assistance technique au NRA assurera la gestion complète des marchés.

4.4 Durabilité

4.4.1 Le caractère durable du projet dépend de la disponibilité des ressources nécessaires pour couvrir les coûts récurrents de maintenance, la qualité des travaux et les conditions d'utilisation du pont. Le pont et de petites voies d'accès sont entièrement localisés en Gambie et seront par conséquent placés sous la responsabilité du GG alors que les PFJ devant être construits dans chaque pays seront détenus par leurs gouvernements respectifs. La maintenance et les besoins d'exploitation de chaque pays sont décrits ci-après.

Gambie

4.4.2 Concernant le financement de l'entretien de routine, la Gambie a depuis 2003 mis en place un fonds routier (FR) de seconde génération qui a pour objectif le financement des activités de maintenance. Les ressources du RF proviennent principalement des contributions gouvernementales qui représentent 90 % du total. Les contributions au fonds routier sont versées tous les trimestres par le ministère des Finances sur un compte du fonds routier ouvert à la Banque centrale de Gambie et géré par le NRA. Entre 2007 et 2010, les ressources du RF ont régulièrement progressé, passant de 0,29 million en 2007 à 1,27 million en 2010, soit plus de 300 %.

4.4.3 La politique de maintenance actuelle vise à prioriser la préservation de toutes les routes qui sont en bon état en orientant tout d'abord les fonds vers l'entretien de routine puis la maintenance périodique. L'allocation actuelle au fonds routier est suffisante pour couvrir les besoins de l'entretien de routine du réseau routier de base (*Core Road Network – CRN*). Cependant, les ressources du fonds routier sont insuffisantes pour couvrir les besoins de la maintenance périodique.

4.4.4 Le gouvernement gambien (GG) s'est engagé à augmenter le financement du RF et d'autres mécanismes de financement sont actuellement à l'étude. Comme réponse immédiate, un document relatif à la tarification de l'usage de la route a été préparé, avec l'assistance technique de l'UE au NRA, et propose de mobiliser des fonds supplémentaires à travers l'augmentation : i) une taxe pour les usagers de la route ; ii) des frais d'immatriculation des véhicules ; iii) des subventions du GG à verser directement sur le compte bancaire du fonds routier. Il a été noté que le moyen le plus efficace de faire payer les usagers consistait en un prélèvement sur le carburant et en une augmentation d'à peu près 0,07 EUR par litre de carburant. Ceci pourrait générer 4,5 à 5 millions EUR pour le FR et des ressources suffisantes pour la maintenance périodique. La conception du projet inclut dès lors la fourniture conditionnelle de preuves sur l'engagement du GG de mettre en œuvre les mesures destinées à augmenter les ressources financières locales allouées au RF.

4.4.5 Concernant la qualité des travaux, l'impact pour le gouvernement des coûts récurrents de maintenance est minimum grâce aux solutions techniques sélectionnées. Le choix du béton armé pour la structure du pont est le plus approprié et améliore l'efficacité globale du projet dans le domaine de la maintenance. Le béton armé ne nécessite qu'une maintenance minimum et participe à la durabilité du projet en termes de dépenses futures de maintenance. Les coûts d'entretien de routine et de maintenance récurrente du pont seront, après sa construction, pris en charge par le gouvernement. Il a été estimé que les coûts moyens annuels de maintenance de routine du pont s'élèveraient à environ 0,003 million EUR soit 0,24 % des ressources du fonds routier. En se basant sur la stratégie actuelle de l'entretien de routine, il a été confirmé que le GG dispose de la capacité financière suffisante pour assurer l'entretien de routine adapté du pont.

4.4.6 Pour assurer la durabilité physique, le projet de politique gambienne du transport (2012-2017) comprend l'adoption prioritaire de dispositifs de contrôle de charge par essieu pour réglementer le poids des véhicules lourds circulant sur le réseau routier. Le projet comprend la construction d'installations de contrôle de charge par essieu afin d'éviter les chargements excessifs pouvant entraîner la détérioration prématurée du pont et du revêtement routier du corridor.

Sénégal

4.4.7 Conformément à la décision de la CEDEAO ADEC.13/01/03, les PFJ dans les deux pays seront exploités et gérés par les règles et procédures de la CEDEAO. La durabilité des investissements et les mesures d'amélioration du passage transfrontalier seront assurées par la mise en place d'un Comité de gestion du corridor chargé d'assurer la conformité avec les réglementations qui régissent la libre circulation des biens et des personnes. La gestion des points de contrôle de la frontière commune sera confiée, par concession ou bail, à une structure privée ou semi-privée. Les coûts de maintenance et de gestion des postes frontières sont estimés à environ 0,15 million EUR par an et seront facturés aux opérateurs de transport et de commerce bénéficiant de conditions de transport améliorées, coûts que les opérateurs

devraient accepter car ils ne représentent que 3 % des coûts de transport qu'ils doivent actuellement payer. Les transporteurs bénéficieront principalement de la réduction du temps de transit frontalier qui devrait passer des 3 quatre (4) heures actuellement estimées à deux (2) heures.

4.5 *Gestion des risques*

4.5.1 Les risques potentiels et les indicateurs de résultats sont :

Risques dans l'impact

Instabilité politique : Le corridor transgambien traverse la région de la Casamance au Sénégal, considérée politiquement sensible du fait de la présence d'un mouvement séparatiste qui, pendant des années, a provoqué de nombreux troubles et gravement perturbé l'économie locale. Les conséquences potentielles peuvent entraîner des retards dans la réalisation du projet. Pour réduire ce risque, le GS a engagé le dialogue avec les communautés concernées du pays et de la région afin de résoudre le conflit.

Risques dans la réalisation

Facilitation de la circulation de transit : En l'absence d'un cadre bien défini pour l'application du protocole Inter State Road Transport (IRST) de la CEDEAO sur le transit des marchandises, les mesures de facilitation du transport proposées peuvent ne pas produire les résultats escomptés, c'est-à-dire des durées de voyage écourtées et des formalités douanières réduites. Pour réduire ce risque, la CEDEAO a préparé un document qui devrait permettre la mise en place de l'ISRT. Le MOU planifié dans le projet permettra au Comité de gestion du corridor de simplifier l'application des mesures de l'ISRT dans les sections gambienne et sénégalaise.

Risques concernant les extrants

Conditions au sol imprévues : Les fondations du pont sont hautement complexes et les conditions existantes au sol au moment de la construction peuvent facilement entraîner des changements dans la conception, avec de probables implications de coûts. Les documents d'appels d'offres tiendront compte des études géotechniques supplémentaires.

Disponibilité des matériaux de construction : La faible qualité et le manque de matériaux de construction (agrégats) dans la zone d'influence du projet sont des risques probables. Des options appropriées destinées à couvrir les coûts de transport à partir de sources alternatives fiables ont été incluses dans les estimations détaillées des coûts du projet. Les documents d'appels d'offres tiendront également compte d'une prospection supplémentaire de matériaux.

4.6 *Acquisition des connaissances*

À travers sa complexité, le projet fournit une excellente opportunité d'amélioration des connaissances dans le domaine des infrastructures régionales prioritaires conformément au Document de stratégie d'intégration régionale (DSIR 2011-2015) du groupe de la Banque. Le projet comprend des études pour déterminer : i) les mesures additionnelles spécifiques et appropriées de facilitation du transport qui prendront en considération les spécificités physiques aux frontières des deux pays et ii) les besoins optimum de réduction des contrôles et du coût des transports dans le corridor.

5 INSTRUMENTS JURIDIQUES ET AUTORITÉ

5.1 Instrument juridique

5.1.1 Les instruments de la Banque destinés à financer cette opération consistent en un don du FAD à la Gambie et un prêt à des conditions de faveur au Sénégal. Le don du FAD à la Gambie s'élève à 63,55 millions UC. Le prêt du FAD au Sénégal s'élève à 3,18 millions UC. Les termes et conditions des financements FAD sont applicables à ce don et à ce prêt.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

République de Gambie

Conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'Accord de don

L'accord de don entrera en vigueur après sa signature par la République de Gambie et le Fonds.

Conditions préalables au premier décaissement du don

L'obligation pour le Fonds d'effectuer le premier décaissement du don sera subordonnée à l'entrée en vigueur de l'Accord de don et à la preuve par le bénéficiaire, à la satisfaction du Fonds, que les conditions suivantes ont été remplies :

- (i) Avoir développé et remis au Fonds un Plan d'action pour la réinstallation abrégée (PARA) détaillant a) les terres agricoles affectées par les travaux de génie civil et b) un calendrier d'indemnisation des personnes affectées par le projet (agriculteurs, commerçants établis et équipe du GPA concernée), sous une forme et un fond satisfaisants pour le Fonds,
- (ii) Avoir indemnisé et/ou réinstallé toutes les personnes affectées par le projet en respectant les terres agricoles conformément au PARA,
- (iii) Avoir présenté à la Banque le CV du coordinateur du projet pour approbation.

Autres conditions

Le bénéficiaire apportera les preuves, acceptables pour le Fonds quant à la forme et au fond, de la réalisation des faits suivants :

- (i) Avoir totalement indemnisé et/ou réinstallé toutes les PAP (agriculteurs, commerçants établis et équipe du GPA concernée) conformément au PARA convenu et à toutes les mises à jour du PARA,
- (ii) Avoir déposé sur un compte dédié et dans des termes et des conditions acceptables par le Fonds les sommes allouées pour la réinstallation ou l'indemnisation de toutes les personnes affectées par le projet conformément au PARA,
- (iii) Avoir démontré que le gouvernement s'est engagé à mettre en place les mesures destinées à augmenter les ressources locales du fonds routier, et

- (iv) Avoir mis en place, dans les trois (3) mois après la signature du protocole d'accord de don, un Comité technique conjoint (JTC – *Joint Technical Committee*) destiné à coordonner la mise en œuvre globale des composantes du projet relatives à l'amélioration du passage transfrontalier. Ce comité sera composé de onze (11) membres : cinq (5) pour chaque pays, et un représentant de la direction des transports et des télécommunications de la CEDEAO. En Gambie, le comité comprendra le Directeur de la Régie nationale des routes (*National Roads Authority – NRA*) et des représentants du ministère des Travaux, du ministère de l'Intérieur et de l'Association des douanes et des transporteurs

Engagements

Le bénéficiaire s'engage par les présentes à :

- (i) mettre en place et rendre compte trimestriellement de la mise en œuvre de l'Évaluation de l'impact social et environnemental (ESIE), du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) et du Plan d'action pour la réinstallation abrégée (PARA) sous une forme acceptable par le Fonds,
- (ii) Rendre compte trimestriellement, et sous une forme acceptable par le Fonds, des mesures adoptées et de leur progression dans les domaines de l'information et de la prévention du VIH/SIDA et des MST, ainsi que la sensibilisation aux questions de genre.

République de Sénégal

Conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'Accord de prêt

L'entrée en vigueur de l'accord de prêt est soumise au respect par la République du Sénégal des dispositions de l'article 12.01 des Conditions générales.

Conditions préalables à la première affectation du prêt

L'obligation pour le Fonds de réaliser la première affectation du prêt sera conditionnée par l'entrée en vigueur du contrat de prêt et la preuve par le bénéficiaire, à la satisfaction du Fonds, que les conditions suivantes aient été remplies :

- (i) Avoir présenté à la Banque le CV du coordonnateur du projet pour approbation.

Autres conditions

Le bénéficiaire apportera les preuves, sous une forme et un fond acceptables pour le Fonds, de la réalisation des faits suivants :

- (i) Avoir mis en place, dans les trois (3) mois après la signature du protocole d'accord de don, un Comité technique conjoint (JTC – *Joint Technical Committee*) destiné à coordonner la mise en œuvre globale des composantes du projet relatives à l'amélioration du passage transfrontalier. Ce comité sera composé de onze (11) membres : cinq (5) pour chaque pays et un représentant de la direction des transports et des télécommunications de la CEDEAO. Au Sénégal, le comité comprendra le Directeur de l'AGERROUTE et des représentants du ministère en charge des Transports terrestres, du ministère de l'Intérieur et de l'Association des douanes et des transporteurs

5.3 Conformité aux politiques de la Banque

(Oui) Ce projet est conforme aux politiques en vigueur de la Banque.

(Non) Les dérogations suivantes aux politiques de la Banque sont proposées pour approbation. Le projet est conforme à toutes les autres politiques de la Banque.

6 RECOMMANDATION

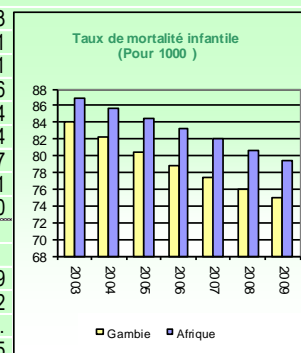
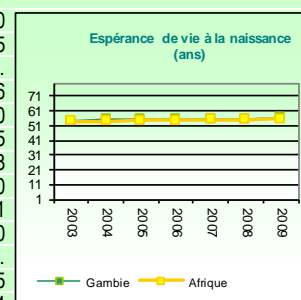
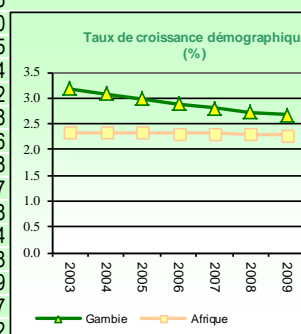
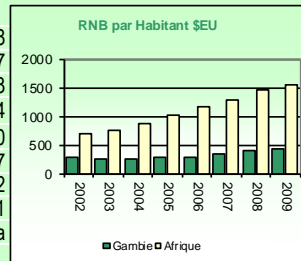
La Direction recommande au Conseil d'administration d'approuver le proposition d'octroi d'un don de **63,55 millions d'UC** au gouvernement de la République de Gambie et d'un prêt de **3,18 millions d'UC** au gouvernement de la République du Sénégal aux fins et sous réserve des conditions stipulées dans ce rapport.

Appendice I – Indicateurs socio-économiques nationaux comparés

Gambie

INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Gambie	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km ²)		11	30 323	80 976	54 658
Population totale (millions)	2010	1.8	1 031	5 659	1 117
Population urbaine (% of Total)	2010	58.1	39.9	45.1	77.3
Densité de la population (au Km ²)	2010	155.0	34.0	69.9	20.4
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2009	440	1 525	2 968	37 990
Participation de la Population Active - Total (%)	2010	45.0	40.1	61.8	60.7
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2010	46.3	41.0	49.1	52.2
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. hum.	2007	0.452	0.433	0.694	0.911
Indice de développement humain (rang sur 169 pa)	2010	151	n.a	n.a	n.a
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2005-08	...	42.3	25.2	...
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2010	2.6	2.3	1.3	0.6
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2010	4.0	3.4	2.4	1.0
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2010	42.1	40.3	29.0	17.5
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2010	3.0	3.8	6.0	15.4
Taux de dépendance (%)	2010	81.6	77.6	55.4	49.2
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2010	98.4	99.5	93.5	94.8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2010	23.9	24.4	49.4	50.6
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2010	56.6	56.0	67.1	79.8
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2010	58.3	57.1	69.1	82.7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2010	35.8	34.2	21.4	11.8
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2010	10.9	12.6	8.2	8.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2010	74.0	78.6	46.9	5.8
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2010	111.6	127.2	66.5	6.9
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2010	4.9	4.4	2.7	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2008	400.0	530.2	290.0	15.2
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2005-08	61.0	...
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2008	4.0	58.3	109.5	286.0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2008	44.6	113.3	204.0	786.5
Naissances assistées par un personnel de santé q	2006	56.8	50.2	64.1	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2008	92.0	64.5	84.3	99.6
Accès aux services de santé (% de la population)	2005-07	...	65.4	80.0	100.0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2008	67.0	41.0	53.6	99.5
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VI	2007	0.9	4.9	0.9	0.3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2009	269.0	294.9	161.0	14.0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2009	92.0	79.9	81.0	95.1
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2009	88.0	71.1	80.7	93.0
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2006	15.8	30.9	22.4	...
Apport journalier en calorie par habitant	2007	2 385	2 465	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2008	5.3	5.7	2.9	7.4
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2010	84.7	102.7	107.2	101.3
Primaire - Filles	2010	85.5	99.0	109.2	101.1
Secondaire - Total	2010	50.3	37.8	62.9	100.1
Secondaire - Filles	2010	49.5	33.8	61.3	99.6
Personnel enseignant féminin au primaire (% du tot	2008	33.4	47.0	60.5	81.4
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2008	45.3	64.8	80.3	98.4
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2008	56.7	74.0	86.0	98.7
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2008	34.3	55.9	74.8	98.1
Dépenses d'éducation en % du PIB	2006	...	4.6	3.8	5.0
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables en % de la superficie totale	2008	39.0	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	0.3	1.1	2.9	12.5



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

dernière mise à jour:

Mai 2011

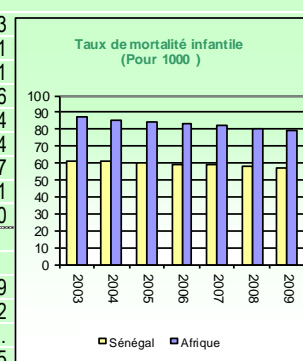
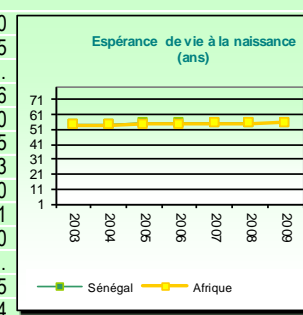
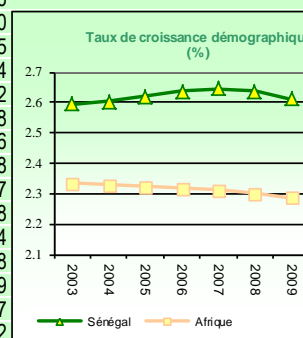
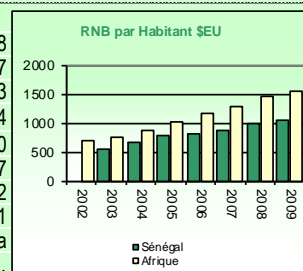
Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, WRI, PNUD, Rapports nationaux.

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

Sénégal

INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS

	Année	Sénégal	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ('000 Km²)		197	30 323	80 976	54 658
Population totale (millions)	2010	12.9	1 031	5 659	1 117
Population urbaine (% of Total)	2010	42.9	39.9	45.1	77.3
Densité de la population (au Km²)	2010	65.4	34.0	69.9	20.4
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2009	1 040	1 525	2 968	37 990
Participation de la Population Active - Total (%)	2010	43.4	40.1	61.8	60.7
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2010	43.5	41.0	49.1	52.2
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. hum.	2007	0.457	0.433	0.694	0.911
Indice de développement humain (rang sur 169 pays)	2010	144	n.a	n.a	n.a
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2005-08	33.5	42.3	25.2	...
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2010	2.6	2.3	1.3	0.6
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2010	3.3	3.4	2.4	1.0
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2010	43.3	40.3	29.0	17.5
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2010	2.5	3.8	6.0	15.4
Taux de dépendance (%)	2010	84.2	77.6	55.4	49.2
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2010	98.3	99.5	93.5	94.8
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2010	24.6	24.4	49.4	50.6
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2010	56.2	56.0	67.1	79.8
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2010	57.8	57.1	69.1	82.7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2010	37.4	34.2	21.4	11.8
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2010	10.4	12.6	8.2	8.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2010	57.0	78.6	46.9	5.8
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2010	115.5	127.2	66.5	6.9
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2010	4.8	4.4	2.7	1.7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2008	410.0	530.2	290.0	15.2
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2005-08	8.7	...	61.0	...
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2008	6.0	58.3	109.5	286.0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2008	36.5	113.3	204.0	786.5
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié	2005-08	51.9	50.2	64.1	...
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2008	69.0	64.5	84.3	99.6
Accès aux services de santé (% de la population)	2005-08	...	65.4	80.0	100.0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2008	51.0	41.0	53.6	99.5
Pourcent d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH	2007	1.0	4.9	0.9	0.3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2009	282.0	294.9	161.0	14.0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2009	97.0	79.9	81.0	95.1
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2009	79.0	71.1	80.7	93.0
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2005-08	14.5	30.9	22.4	...
Apport journalier en calories par habitant	2007	2 348	2 465	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2008	5.7	5.7	2.9	7.4
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2009	83.7	102.7	107.2	101.3
Primaire - Filles	2009	85.4	99.0	109.2	101.1
Secondaire - Total	2008	30.1	37.8	62.9	100.1
Secondaire - Filles	2008	26.5	33.8	61.3	99.6
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2009	29.6	47.0	60.5	81.4
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2006	41.9	64.8	80.3	98.4
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2006	52.3	74.0	86.0	98.7
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2006	33.0	55.9	74.8	98.1
Dépenses d'éducation en % du PIB	2009	5.8	4.6	3.8	5.0
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables en % de la superficie totale	2008	18.2	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	0.5	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.

Tableau du portefeuille BAD dans ces pays

N°	Secteur/Opérations	Source	Approuvé (millions d'UC)	Décaissé (millions UC)	Taux de décaissement (%)	Age	Performance du projet
GAMBIE							
A	Agriculture						
1	Développement des pêcheries artisanales (Sup.)	Prêt FSN	5,00	2,20	44,02	2	NON PP
2	Projet Dissémination du NERICA	Prêt FAD	1,56	1,26	81,03	7,1	NON PP
3	Développement de l'élevage et de l'horticulture	Don FAD	4,02	1,05	26,21	2,1	NON PP
4	Projet de gestion durable des terres	Prêt FAD	3,02	0	0	0,8	Non évalué
	Total partiel		13,60	4,51		3,0	
B	Secteur de l'eau / assainissement						
5	Soutien à la réforme du secteur national de l'eau	FAE	1,86	0	0	1,0	Non évalué
6	Projet de gestion participative et intégrée des bassins versants	Prêt FSN	4,95	4,94	99,90	7,0	NON PP
	Total partiel		6,81	4,94		4,0	
C	Secteur social						
7	Promotion de l'entrepreneuriat et projet de développement de la micro finance	Don FAD	8,00	3,33	41,73	4,1	NON PP
	Total partiel		8,00	3,33		4,1	
	TOTAL GAMBIE		28,41	12,78	44,98%	3,5	5 Non PP
SÉNÉGAL							
A	Secteur social						
1	Santé II	Prêt FAD	10,00	7,64	76,4	8,1	
		Don FAD	1,35	1,27	93,8	8,1	NON PP
2	Éducation IV	Prêt FAD	13,84	11,79	85,2	8,0	
		Don FAD	1,00	0,78	78,2	8,0	NON PP
	Total partiel		26,19	21,49	82,0	8,0	
B	Secteur rural						
3	Aide à la petite irrigation	Don FAD	14,31	10,71	74,8	7,7	
		Prêt supplémentaire	8,40	-	-	0,5	NON PP
4	Aide au développement	Don FAD	20,0	7,19	36,0	5,7	NON PP
	Total partiel		42,71	17,90	41,90	4,6	
C	Infrastructures						
5	Électrification des campagnes	Don FAD IX	9,58	0,19	1,9	6,7	PP
6	Autoroute Dakar-Diamniadio	Don FAD IX	45,00	29,13	64,7	1,9	NON PP
7	Secteur Eau et assainissement						
	Étude de faisabilité pour Ziguinchor	Don FAD	0,83	0,67	81,1	4,6	NON PP
8	Mise en œuvre PAGIRE	Don FAD	1,40	1,40	100,0	3,9	NON PP
9	Programme rural AEPA PEPAM II	Don FAD	30,00	3,80	12,6	2,4	NON PP
	Total partiel		32,17	5,69	17,7	4,2	
	Total SÉNÉGAL		155,65	74,40	47,8%	5,9	1PP / 9

Principaux projets apparentés financés par la Banque et autres partenaires du développement dans ces pays

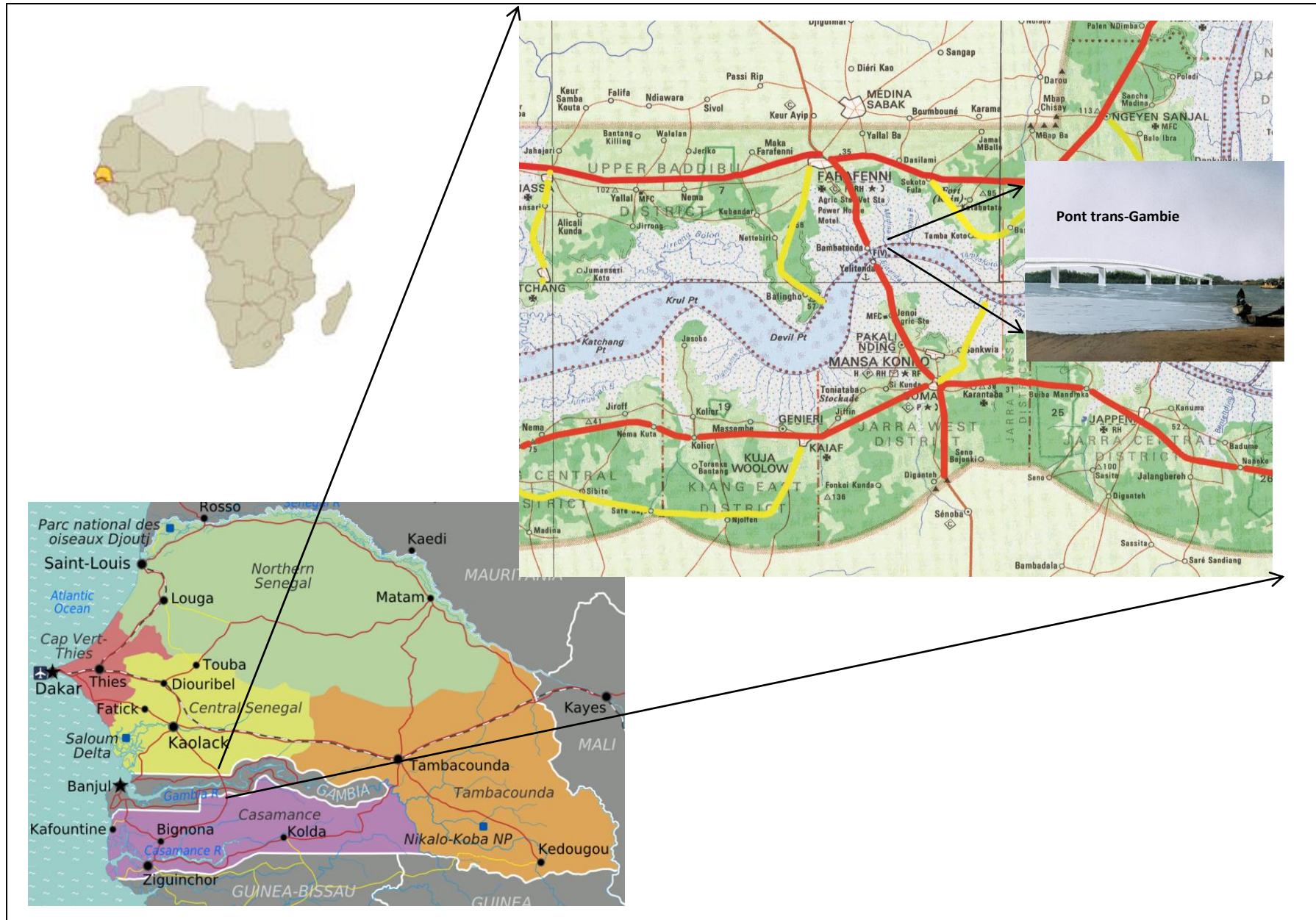
A. GAMBIE

Projet	Durée	Donateur	millions EUR
Essau - Kerewan	51	Taiwan	7,61
Kerewan - Farafenni	52	BIsD	6,23
Farafenni - Laminkoto	115	OPEP et BADEA	16,61
Mandinaba - Soma	141	Fonds koweïtien, BADEA, Fonds OPEP et Fonds saoudien	29,76
Soma – Basse - Sabi	192	FED	22,00
Amdellai - Barra	20	FED	6,10
Serrekunda - Mandinaba	28	BIsD, OPEP	
Mandinaba - Selety	13	FED	3,20
Trans Gambie	24	FED	7,20

B. SÉNÉGAL

Projet	Durée	Donateur	millions EUR
Route à péage Saint Louis-Rosso-Richard		FED	55,95
Route Vélingara-Badiara		FED	11,00
Tambacounda –Néma Moussa	14	BOAD	5,97
Mako - Kédougou	50	BOAD	13,72
Tivaouane Touba toul - Khombole	37	BOAD	15,24
Linguère - Matam : Section Linguère – Boula		Fonds OPEP	10,67
Boucle du Blouf (Thionk Essyl – Balingor)		BADEA	5,49
Linguère - Matam (lot 1)		BADEA	12,96
Projet Transport et mobilité urbaine (PATMUR)		IDA	28,97
Multinational : Guinée / Sénégal: Tambacounda - Medina Gounass	66	FAD	22,11
Multinational : Mali - Sénégal: Kédougou - Saraya (tronçon Falémé)	30	FAD	8,08
Linguère - Matam : Boula - Ranérou - Patouki	55	BIsD	24,39
Linguère - Matam : Patouki - Ourossogui	41	Fonds koweïtien	18,29
Multinational Guinée / Sénégal : Medina Gounass – frontière guinéenne	70	Fonds koweïtien	7,62
Golf Club - Keur Massar, Région de Dakar		Fonds koweïtien	13,72
Matam - Ponts		Banque CEDEAO	10,09
RN6, tronçon Kolda - Koukany		MCC	52,46
RN6, tronçon Tanaff-Kolda (pont de Kolda)		MCC	37,88
RN6, tronçon Ziguinchor - Tanaff		MCC	62,74
RN2, tronçon à péage Richard - Dioum Saint Louis	120	MCC	76,22
Pont de Dioum		MCC	7,62
Route OUKAM entre Abass Ndao et le monument de la Renaissance africaine		FDS	30,49
Multinational Guinée / Sénégal : Construction de Medina Gounass	70	FDS	7,62
Multinational : Mali – Sénégal : Réhabilitation de la liaison Kédougou - Saraya (segment Falémé)	30	JICA	6,56

Carte de la zone du projet



Annexe A : Défis pour l'amélioration des transports

A.1 Contexte

Le corridor transgambien (Kaolack - autoroute trans-Gambie - Ziguinchor), qui fait partie de l'autoroute Dakar - Gambie - Bissau - Conakry – Trans-ouest-africaine du programme de la CEDEAO et du corridor Le Caire – Dakar – Lagos de l'autoroute transafricaine est une importante liaison économique et stratégique qui relie les régions au nord et au sud de la Gambie et du Sénégal et accueille un important trafic routier national et inter-états². Un obstacle important au transport routier dans ce corridor, obstacle qui doit être levé par ce projet, est l'absence de raccordement routier fiable à Yalitenda, actuellement desservi par le ferry traversant le fleuve Gambie, et de mauvaises conditions routières³. De plus, de nombreux obstacles non physiques s'opposent au trafic routier le long de ce corridor (par exemple, barrières au passage transfrontalier des marchandises, des véhicules et des personnes) qui entraînent le rallongement du temps de transit des marchandises, eux-mêmes conduisant à des coûts d'échange plus élevés, impactant le commerce national et régional. Le projet a été conçu pour lever ces obstacles dans le cadre du plan du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) du Programme de facilitation des transports en Afrique subsaharienne (PTASS) et du Programme de transport routier prioritaire (PRTP) de la CEDEAO, dont les objectifs sont de faciliter le commerce régional en améliorant les réseaux de transport et la circulation continue des marchandises et des services.

A.2 Obstacles non physiques au commerce et mesures proposées de facilitation

Ces obstacles incluent les barrières au passage transfrontalier des marchandises, des véhicules et des personnes, de nombreux points de contrôle le long du corridor et des formalités inefficaces aux postes frontières mal équipés. Bien que la Convention sur le TRIE (Transit routier inter-états) de la CEDEAO définisse un cadre régional de coopération commune dans le domaine des transports routiers et qu'elle soit juridiquement entrée en vigueur, elle n'est toujours pas complètement appliquée. Trop souvent, des contrôles exhaustifs des chargements en transit sont réalisés et des escortes douanières (payées) sont nécessaires, ce qui va à l'encontre des objectifs de la Convention TRIE. Pour le commerçant/transporteur, cette situation est préjudiciable en termes de i) perte de temps, ii) coûts de déchargement/rechargement et iii) perte et dommages occasionnés au chargement. De plus, et contrairement à la convention du TIR (Transit international routier) des Nations unies, la convention TRIE ne prévoit pas de dérogation aux accompagnateurs, dont le coût doit être pris en charge par le commerçant.

A.3 Une autre importante mesure devant éliminer les obstacles non-physiques aux transports dans le corridor sera la mise en place d'un **poste frontière juxtaposé (PFJ)**⁴. Les installations seront accompagnées par une formation et une sensibilisation aux problèmes relatifs à la facilitation des transports, y compris les opérations réalisées au poste frontière.

² En raison de la configuration géographique spécifique des deux pays participants, le corridor est de la plus haute importance économique et politique pour le Sénégal et la Gambie (la Gambie est pratiquement totalement enclavée dans le Sénégal), ainsi que pour les pays voisins au sud du Sénégal, dont la Guinée-Bissau et la Guinée qui sont avec le Sénégal et la Gambie les autres états membres de l'OMVG (Organisation pour la mise en valeur du fleuve Gambie).

³ Aujourd'hui, seul un (vieux) ferry est en exploitation. Et même si un nouveau ferry, actuellement en réserve au port, entrait en exploitation, la situation ne s'améliorerait pas considérablement. Les routes nécessitent également une remise à niveau, surtout dans la région de Kaolack au Sénégal, en particulier la section entre Niro du Rip et Keur Ayib à la frontière avec la Gambie. Le réseau routier du côté gambien est relativement en de meilleures conditions.

⁴ Dans un poste frontière juxtaposé, les véhicules ne s'arrêtent qu'une fois et les formalités douanières de sortie et d'entrée sont toutes réalisées dans un seul bâtiment, généralement situé dans le pays d'entrée.

Des consultations sont en cours concernant les détails du programme, la localisation des installations et les procédures d'exploitation. Les travaux de construction des installations seront gérés par les autorités compétentes des deux pays, en adoptant les meilleurs arrangements vis-à-vis des contractants et des services de conseil pour la supervision des travaux.

A.4 Impacts

La mise en œuvre des mesures proposées de facilitation du commerce devra permettre une circulation plus rapide des marchandises, la réduction conséquente des coûts des échanges et l'augmentation des échanges commerciaux nationaux et régionaux. Une évidence empirique montre par ailleurs une réduction des coûts d'environ 50 % suite à l'amélioration du transport transfrontalier.

Détail des coûts

Tableau B.1 : Source de financement par rubrique et par pays

N°	Rubrique	Source de financement FAD											
		Gambie						Sénégal					
		Don FAD			GG			Prêt FAD			GS		
		Devises	M. I.	Total	Devises	M. I.	Total	Devises	M. I.	Total	Devises	M. I.	Total
1	Pont et voies d'accès												
	Travaux de génie civil, pont et voies d'accès	29,53	7,38	36,91									
	Revue de conception, pré-contacts, supervision	2,56	0,64	3,20									
	PGES	1,08	0,27	1,35									
	Total partiel	33,17	8,29	41,46									
2	Mesures pour l'Amélioration du passage transfrontalier												
	Études et supervision	0,61	0,15	0,76									
	Construction du poste frontière juxtaposé	3,64	0,91	4,55			1,69	0,42	2,11				
	Supervision de la construction	-	-	-			0,20	0,05	0,25				
	Points particuliers	0,07	0,02	0,09			0,07	0,02	0,09				
	Comité technique conjoint	0,02	0,01	0,03									
	Total partiel	4,34	1,09	5,43			1,96	0,49	2,45				
3	Activités liées												
	Réhabilitation des routes de raccordement	1,80	0,45	2,25									
	Conception et supervision	0,25	0,07	0,32									
	Construction du marché	0,22	0,05	0,27									
	Total partiel	2,27	0,57	2,84									
4	Gestion du projet												
	Coûts de coordination du projet									0,31	0,08	0,39	
	Assistance technique												
	<i>Assistance technique Conseil</i>	1,37	0,34	1,71									
	<i>Impact projet S&E</i>		0,39	0,39				0,04	0,04				
	<i>Formation Gestion de la maintenance</i>	0,10	0,02	0,12									
	Audits financiers et techniques	0,19	0,05	0,24			0,11	0,03	0,13				
	Total partiel	1,66	0,80	2,46			0,11	0,07	0,18	0,31	0,08	0,39	
5	Rubriques complémentaires												
	Sensibilisation à la sécurité routière/genre/VIH	0,26	0,07	0,33									
	Compensation PAP					0,13	0,13						
	Total partiel	0,26	0,07	0,33		0,13	0,13						
	Coût de base	41,70	10,82	52,52		0,13	0,13	2,07	0,56	2,63	0,31	0,08	0,39
	Provisions pour aléas d'exécution	4,17	1,08	5,25		0,01	0,01	0,20	0,06	0,26	0,03	0,01	0,04
	Provisions pour hausse des prix	4,59	1,19	5,78		0,02	0,02	0,23	0,06	0,29	0,03	0,01	0,04
	Coût du projet	50,46	13,09	63,55		0,16	0,16	2,50	0,68	3,18	0,37	0,10	0,47

Tableau B.
Source de financement par catégorie de dépenses et par pays

N°	Catégorie de dépenses	Source de financement UC (millions)											
		Gambie						Sénégal					
		Don FAD			GG			Prêt FAD			GS		
		Devises	M. I.	Total	Devises	Devises	M. I.	Total	M. I.	Total	Devises	M. I.	Total
1	Travaux de génie civil												
	Travaux de génie civil, pont et voies d'accès	29,53	7,38	36,91									
	<i>Contrôle et défense de l'environnement</i>	1,08	0,27	1,35									
	Construction d'un poste-frontière unique	3,64	0,91	4,55			1,69	0,42	2,11				
	Réhabilitation des routes de raccordement	1,80	0,45	2,25									
	Construction des marchés	0,22	0,05	0,27									
	Total partiel	36,27	9,06	45,33			1,69	0,42	2,11				
2	Conseil												
	Examen, précontrat et supervision de la conception du pont	2,56	0,64	3,20									
	Amélioration du passage transfrontalier : Études de et supervision	0,61	0,15	0,76									
	Points particuliers (Formation/Séminaires/Sensibilisation)	0,07	0,02	0,09			0,07	0,02	0,09				
	Comité technique conjoint	0,03	0,01	0,03									
	<i>Supervision de la construction du poste frontière juxtaposé (Sénégal)</i>						0,20	0,05	0,25				
	<i>Conception/Supervision des routes de raccordement et des marchés</i>	0,26	0,07	0,32									
	Assistance technique												
	<i>Assistance technique Conseil</i>	1,37	0,34	1,71									
	<i>Impact projet S&E</i>	-	0,39	0,39				0,04	0,04				
	<i>Formation Gestion de la maintenance</i>	0,10	0,02	0,12									
	Sensibilisation à la sécurité routière/genre/VIH	0,26	0,07	0,33									
	Audits financiers et techniques	0,19	0,05	0,24			0,11	0,03	0,14				
	Total partiel	5,43	1,76	7,19			0,38	0,14	0,52				
3	Divers												
	Coûts de coordination du projet									0,31	0,08	0,39	
	Compensation PAP					0,13	0,13						
	Total partiel					0,13	0,13			0,31	0,08	0,39	
	Coût de base	41,70	10,82	52,52		0,13	0,13	2,07	0,56	2,63	0,31	0,08	0,39
	Provisions pour aléas d'exécution	4,17	1,08	5,25		0,01	0,01	0,20	0,06	0,26	0,03	0,01	0,04
	Provisions pour hausse des prix	4,59	1,19	5,78		0,02	0,02	0,23	0,06	0,29	0,03	0,01	0,04
	Coût du projet	50,46	13,09	63,55		0,16	0,16	2,50	0,68	3,18	0,37	0,10	0,47

Gestion des finances et modalités de décaissement

C.1 Gambie

I. Évaluation de la gestion des finances publiques du pays : L'évaluation 2010 de la responsabilité financière de la Gambie confirme que la responsabilité financière générale au sein du pays a progressé grâce à l'assistance technique fournie par les partenaires du développement. Le gouvernement a introduit avec succès un certain nombre de réformes importantes en matière de gestion des finances publiques qui ont permis d'améliorer la transparence et la responsabilité dans l'emploi des ressources publiques et de réduire les possibilités de corruption. Des améliorations sont cependant encore possibles, spécialement dans les domaines de l'audit et de la surveillance. L'équipe propose la mise en œuvre du projet hors du gouvernement central : le projet sera implanté par la Régie routière de Gambie (NRA), un organisme public subventionné ayant fait l'objet d'une évaluation de sa capacité de gestion financière.

II. Gambie – évaluation de la capacité de gestion financière : (i) Il a été décidé que le service comptabilité de la Régie routière de Gambie (NRA) se chargerait de la gestion financière du projet. Une évaluation de la capacité de gestion financière de la Régie routière a été réalisée dans le cadre de l'évaluation du projet. Elle a conclu que le risque résiduel en matière de gestion financière était modéré et que la NRA possédait la capacité suffisante à la gestion du projet. L'essentiel des décaissements sera réalisé suivant les modalités de paiement direct semblables à celles existantes pour les bailleurs de fonds étant donné que le projet consistera principalement en quelques grands contrats de construction ou d'activités afférentes ; (ii) Le projet ne requérant ni personnel supplémentaire, ni programme informatique ni plan comptable indépendants, on estime qu'il pourra utiliser l'ensemble du système de gestion financière actuel ; (iii) Des efforts ont été consacrés à l'adéquation des conditions requises par la Banque pour le projet proposé avec celles des autres bailleurs de fonds du secteur et (iv) le projet appliquera les dispositions existantes en matière d'audit sur la base desquelles une société privée réalisera l'audit de la Régie routière nationale au nom de l'auditeur général. Les annexes techniques reprennent les dispositions détaillées en matière de gestion financière.

C.2 Sénégal

I. Évaluation de la gestion des finances publiques du pays : Une évaluation nationale de la capacité en matière de gestion des finances publiques a été menée en 2011 avec le soutien de la Commission européenne en vue d'évaluer les progrès du gouvernement dans la mise en œuvre du plan de réformes budgétaires et financières (PRBF).

Bien que le gouvernement ait engagé avec succès des réformes dans le domaine de la gestion des finances publiques, des faiblesses persistent entre les institutions d'audit externes, la structure de contrôle interne et la Cour des comptes, l'inspection générale d'État et l'inspection générale des finances. Des améliorations sont encore possibles, particulièrement dans le domaine de l'audit. L'équipe propose la mise en œuvre du projet hors du gouvernement central : le projet sera implanté par AGEROUTE, un organisme public subventionné ayant fait l'objet d'une évaluation de sa capacité en gestion financière.

II AGEROUTE – Évaluation de la capacité en gestion financière : (i) Il a été décidé que le service comptabilité d'AGEROUTE se chargerait de la gestion financière du projet. Une évaluation de la capacité de gestion financière d'AGEROUTE a été réalisée dans le cadre de l'évaluation du projet. Elle a conclu que le risque résiduel en matière de gestion financière était modéré et que la Régie routière possédait la capacité suffisante à la gestion du projet. L'essentiel des décaissements sera réalisé suivant les modalités de paiement direct semblables à celles

existantes pour les bailleurs de fonds ;(ii) le projet utilisera l'ensemble du système de gestion financière actuel ; (ii) Des efforts ont été consacrés à l'adéquation des conditions requises par la Banque pour le projet proposé avec celles des autres bailleurs de fonds du secteur et (iv) le projet appliquera les dispositions existantes en matière d'audit sur la base desquelles une société privée réalisera l'audit d'AGEROUTE au nom de l'inspection générale des finances. Les annexes techniques reprennent les dispositions détaillées en matière de gestion financière.

Modalités de passations de marché

D.1 Général : Toutes les passations de marchés de biens, de travaux et de services de conseil financés par la Banque seront conformes aux règles et procédures pour la passation de marché des biens et travaux de la Banque ou le cas échéant aux règles et procédures pour l'utilisation des consultants (éditions de mai 2008), sur la base des documents types d'appels d'offres de la Banque (DTAO). Le contrat de travaux de génie civil sera attribué dans le cadre d'un appel d'offres international (AOI) sauf en ce qui concerne la réhabilitation des routes de desserte et la construction des marchés qui seront attribués dans le cadre d'un appel d'offres national (AON). Les services de conseil seront attribués sur la base d'une liste de candidats retenus après une présélection. Le tableau ci-dessous résume les modalités de passations de marché utilisées dans le cadre du projet :

Résumé des modalités de passations de marché [millions UC]

<i>Catégories du projet</i>	<i>Pays</i>	<i>AOI</i>	<i>AON</i>	<i>Liste de candidats</i>	<i>Pré-qualification</i>
A – Travaux de génie civil					
Travaux de génie civil du pont et routes d'accès	Gambie	46,30			Oui
Construction et équipement du guichet transfrontalier unique	Gambie	5,50			Non
Réhabilitation des routes de desserte	Sénégal	2,55			
Construction des marchés	Gambie		2,72		Non
	Gambie		0,33		Non
B – Services conseil					
Étude de la conception, contrat préexistant, supervision	Gambie			3,87	
Amélioration du passage transfrontalier : Études de et supervision	Gambie			1,06	
Amélioration du passage transfrontalier : supervision	Sénégal			0,42	
Conception / Supervision des routes de desserte et des marchés	Gambie			0,39	
Assistance technique	Gambie			2,69	
Audit technique et financier	Gambie			0,29	
Audit technique et financier	Sénégal			0,16	
Sensibilisation VIH / genre / sécurité routière	Gambie			0,39	

D.2 Avis général de passation de marchés : Le texte de l'avis général de passation de marchés a été arrêté d'un commun accord avec les organes d'exécution et sera publié dans le journal en ligne *UN Development Business* et sur le site Web de la Banque après approbation des propositions de prêts et de subventions par le Conseil d'administration.

D.3 Organes d'exécution : La Régie routière et AGEROUTE seront responsables des passations de marché de travaux et services conseil, et de la gestion du processus d'obtention des autorisations internes nécessaires conformément à leurs codes respectifs de marchés publics. La capacité de la NRT à gérer les passations de marché au titre du financement du FAD a été déclarée satisfaisante. La NRT n'a cependant effectué aucune passation de marché selon les procédures de la BAD. Afin de renforcer et garantir la formation du personnel, l'assistance technique leur fournira une formation et une aide ciblée de courte durée en matière de passation de marché. Pour sa part, AGEROUTE possède l'expérience correspondante dans l'élaboration d'appels d'offre pour diverses institutions donatrices, y compris la Banque.

D.4 Plan de passations de marché: Le plan de passations de marché initial préparé durant la mission d'évaluation sera actualisé annuellement ou selon les besoins, toujours sur la base d'une couverture minimale prévisionnelle de 18 mois. L'emprunteur devra actualiser le plan de passations de marché annuellement ou selon les besoins, toujours sur la base d'une couverture minimale prévisionnelle de 18 mois. Toute révision proposée dans le cadre du plan de passations de marché devra être soumise à l'approbation préalable de la Banque.

Analyse économique

Analyse de la situation

E-1 La traversée du fleuve Gambie est actuellement assurée par un ferry d'une capacité de vingt véhicules ou petits camions et de piétons. La durée de chaque voyage est de 34 minutes, chargement et déchargement compris. Opérationnel 12 heures par jour, il possède une capacité de 552 véhicules par jour, dont 166 camions (30%). Bien que la capacité limitée du ferry handicape la durée du voyage dans le corridor transgambien, certains retards sont également attribués à des procédures douanières défectueuses. Le projet incorpore donc des éléments visant à rationaliser les procédures au guichet transfrontalier. L'objectif principal du projet est la réduction de la durée du trajet et l'augmentation de la capacité.

Méthodologie

E-2 L'évaluation économique du projet repose sur la modification de l'activité économique existante ; l'analyse de la situation comparative basée sur le calcul des coûts et bénéfices futurs « avec » et « sans » le projet reflètera ensuite le différentiel des deux. Les données relatives à l'avantage supplémentaire seront ensuite utilisées pour calculer des valeurs actualisées nettes (VAN), des taux de rentabilité économique, des coefficients de rentabilité (CR) et déterminer si le projet générera suffisamment de bénéfices supplémentaires pour justifier les coûts engagés. Les données utilisées dans l'analyse sont basées sur l'analyse de la circulation et des données provenant de différentes sources. La campagne de collecte de données sur la circulation a permis de calculer des matrices origine-destination qui à leur tour ont été utilisées dans le cadre du processus de modélisation de la circulation.

Coûts du projet

E-3 Les coûts économiques considérés dans l'analyse correspondent aux coûts liés au pont de béton dont les frais de construction (hors impôts et taxes) s'élèvent à 36,18 millions d'euros (coûts d'entretien annuels de l'ordre de 109 000 Euros), routes d'accès et marchés pour un investissement de 3,41 millions d'Euros. Les provisions pour hausse des prix, impôts et taxes ne sont pas considérés dans ces calculs. En comptabilisant les frais supplémentaires de services de consultants et autres, le coût économique global s'élève à 48,286 millions. La phase de construction du projet s'étend sur 4 ans et les coûts se distribuent de la manière suivante : 20%-30%-30%-20%. Les indemnités et frais sont exclus de cette analyse. Chacune des composantes de l'analyse a été intégrée à la grille en euros au niveau des prix en vigueur en 2011. L'analyse met en parallèle le flux annuel de dépenses en immobilisations et de frais d'entretien puis les compare au flux annuel de bénéfices en additionnant la valeur actualisée nette (VAN) et le taux de rentabilité économique calculés sur la base des coûts d'opportunité s'élevant à 12% en Gambie.

Hypothèses

E-4 L'analyse économique met en parallèle deux situations :

(i) Situation de référence.

Elle suppose l'utilisation actuelle du ferry et les dépenses d'investissement correspondant à l'acquisition de nouveaux ferries afin de maintenir le niveau de qualité actuel du service, et les

fonds requis pour le remplacement des ferries dont la durée de vie est estimée à 15 ans. Cette situation de référence suppose également le développement d'une aire d'embarquement pour l'accueil des ferries supplémentaires et l'amélioration des routes d'accès aux ferries. Le montant de ces investissements est estimé à 0,305 et 0,453 million d'Euros respectivement.

(ii) **La situation « avec » projet** correspond à la construction d'un pont, des routes d'accès et tous les équipements complémentaires. Les valeurs résiduelles pour le pont, la route d'accès et les guichets transfrontaliers sont calculées pour une période de 30 ans.

Bénéfices

E-5 L'impact majeur du projet sur le trafic se traduit principalement en termes de bénéfices liés à : (i) la réduction des délais de circulation (biens/passagers); (ii) la réduction des coûts en immobilisations et d'utilisation du ferry; et (iii) une réduction des frais de transport pour la circulation détournée (coûts d'exploitation des véhicules pour la traversée de Tambacounda, de Kolda et du pont, une différence de 387 et 178 km respectivement).

Résultats

E-6 Les résultats de l'analyse économique fondée sur le calcul de la viabilité économique (taux de rentabilité économique et VAN) sont cohérents avec un taux de rentabilité économique de 18,6% pour le projet et une VAN de 24,3 millions d'Euros. Une analyse de sensibilité a été menée sur la base de l'évaluation des implications afférentes à (i) une augmentation des coûts de 20% ; (ii) une baisse des bénéfices de 20% et (iii) une augmentation des coûts de 20% associée à une baisse des bénéfices de 20%. La valeur de commutation des coûts des travaux d'investissement a indiqué que les coûts devraient enregistrer une augmentation de 167% pour que la viabilité du projet soit remise en question ; de même, les résultats relatifs aux bénéfices ont indiqué que ces derniers devraient chuter de plus de 46% avant que le taux de rentabilité économique ne descende en-deçà de 12%, chiffre qui représente le coût d'opportunité du capital. Un résumé des paramètres économiques est présenté dans le Tableau E-1.

Tableau E-1 – Résumé des résultats

	Scénario de référence	Coûts +20%	Avantages -20%	Coûts +20% Avantages -20%
Taux de rentabilité économique (%)	18,59	15,96	15,91	13,59
VAN (millions)	24,3	16,99	13,89	6,57
Valeur de commutation		67%	46%	

Justification de la requête au gouvernement de Gambie de fournir une contribution inférieure à 10%

F.1 Comme cela apparaît dans le texte principal, cette opération propose une contribution financière de la part du gouvernement inférieure à 10%. La politique de dépenses éligibles pour le Groupe de la Banque mondiale (ADB/BD/WP/2007/106/Rev.1 ; paragraphe 4.2.2) autorise le FAD à financer plus de 90% du projet sur justification du groupe de travail sur la base des 3 critères ci-dessous: (i) Engagement national de mettre en œuvre son programme de développement global (ii) financement accordé aux secteurs ciblés par l'aide de la Banque ; et (iii) situation budgétaire et niveau d'endettement du pays.

F.2 Paramètres financiers du pays

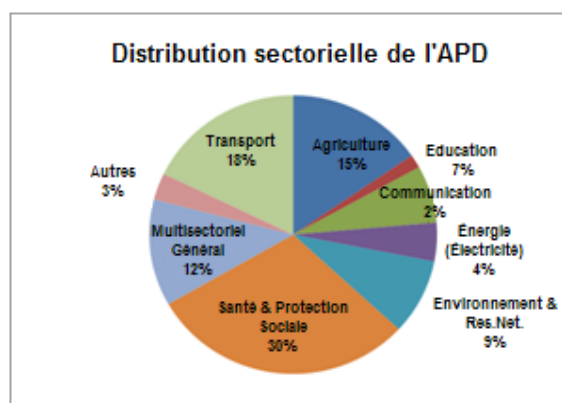
Une évaluation des paramètres financiers du pays pour l'éligibilité des dépenses par la Banque mondiale confirme l'éligibilité de la Gambie au financement par la Banque des éléments du projet à hauteur de 100%.

F.3 Engagement du pays à mettre en œuvre son programme de développement général

La stratégie de développement général actuelle de la Gambie est le document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP II (2007-2011)) qui instaure un cadre de travail pour le programme de développement du pays. Son successeur (en cours d'approbation), le Programme pour la croissance accélérée et l'emploi (PAGE, 2012-2015) renforce cette stratégie de par sa volonté d'accélérer la croissance économique et la lutte contre la pauvreté grâce à des interventions en faveur des pauvres. Le gouvernement est pleinement engagé dans le DSRP qui sert de plateforme d'aide à la Gambie provenant de divers partenaires de développement y compris la Banque.

F.4 Financement accordé par le pays à des secteurs ciblés par l'aide de la Banque

Les projets d'infrastructure routière de la Gambie sont essentiellement financés par des partenaires de développement qui octroient des fonds sous forme de prêts et de subventions. Tel que le montre la part accordée à l'aide publique au développement (APD), la deuxième part la plus importante (18%) après la santé et la protection sociale, le gouvernement a accordé la priorité au développement des infrastructures routières. Le gouvernement de la Gambie a également confirmé sa volonté de mobiliser des ressources locales grâce à une augmentation constante des contributions au fonds routier (de 0,29 à 2007 à 1,91 millions d'euros en 2010).



F.5 Situation budgétaire et niveau d'endettement du pays

La situation budgétaire et les niveaux d'endettement du pays sont résumés dans le tableau ci-dessous et laissent entre autres apparaître la dépendance continue du pays vis-à-vis de financements externes à son budget. Les niveaux d'endettement généraux restent cependant en-deçà des niveaux de viabilité de la dette fixés par le FMI.

Niveau d'endettement	
Dettes publiques (intérieures et extérieures) en % du PIB (2010)	65.9%
Dettes extérieures en % du PIB (2010)	37.5%