

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi



**MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU
DES ENCLAVEMENT**



**FICHE DE PROJET
POUR LES TRAVAUX DE
REHABILITATION DE LA RN4
SECTION DINGUIRAYE – NIORO
– KEUR AYIP (40 KM)**

Janvier 2014

1 - Contexte et Justification du projet

La stratégie développée par le Gouvernement dans le cadre de la Lettre de Politique Sectorielle des Transports est de développer son réseau routier principal et particulièrement les routes à caractères intégrateur.

Malgré les efforts constants du Gouvernement du Sénégal appuyé par ses partenaires au développement, pour la construction, l'entretien et la maintenance du réseau routier, une bonne partie du réseau est dans un état de dégradation avancé, du fait des moyens financiers limités .

Le projet de réhabilitation de la route **Dinguiraye - Nioro – Keur Ayib** vient soutenir cette politique de désenclavement en rattrapant le manque d'infrastructures routières ainsi que le **mauvais état des routes existantes**.

La route Dinguiraye – Nioro - Keur Ayib, d'une longueur de 40 km environ, est une section de la route nationale n°4 dénommée « trans-gambienne ». Elle constitue, de par sa localisation stratégique dans le bassin arachidier, un axe important pour la collecte et l'évacuation des produits agricoles vers les grands centres commerciaux.

Ce tronçon est actuellement la seule section en mauvais état de la trans-gambienne et de ce fait constitue aujourd'hui le maillon faible de ce corridor. Son aménagement permettra d'assurer un niveau de service satisfaisant et de favoriser les échanges avec les pays limitrophes tels que, la Guinée Conakry, la Gambie et la Guinée Bissau d'une part et d'améliorer les conditions de trafic et de sécurité pour la liaison avec la région naturelle de la Casamance.

Les résultats de l'analyse économique font ressortir la validité économique du projet. Le taux de rentabilité interne (TRI) est de l'ordre de 16,1 %.

2 - Objectifs visés

La RN4, étant un maillon important des liaisons routières sous régionales entre le Sénégal et ses pays voisins (Gambie, Mali, Guinée Bissau et Guinée Conakry), sa réhabilitation permettra de disposer des avantages suivants :

- assurer un meilleur niveau de service du réseau routier existant pour faciliter l'accès aux capitales régionales (Ziguinchor et Kolda) et aux pays limitrophes (Gambie, Mali, Guinée Bissau et Guinée Conakry);
- améliorer les conditions de trafic et de sécurité des zones traversées ;

- améliorer l'accès des populations concernées aux services et équipements sociaux ;
- accroître les échanges commerciaux avec le reste du pays et/ou avec la sous région ;
- améliorer les activités économiques (Tourisme et Agriculture) des zones concernées.

3 - Résultats attendus

Avec la réalisation du projet, les résultats attendus sont les suivants :

- **améliorer l'accès aux services et équipements sociaux ;**
- **favoriser le développement économique et social ;**
- **réduire la pauvreté en introduisant un environnement social favorable.**

4 - Description du Projet

Le projet consiste en la réhabilitation du tronçon routier Dinguiraye - Nioro Keur Ayib d'environ 40 Km sur la RN4. Les caractéristiques principales qui sont proposées sont :

- largeur de plate-forme : 10,20 m ;
- Chaussée : 7.20 mètres de largeur, soit 2 voies de 3,6 m chacune ;
- Accotements : 2 accotements de 1,5 m chacun ;
- Revêtement de la chaussée : Béton Bitumineux (5 cm minimum);
- Revêtement des accotements : Enduit superficiel monocouche ;
- Couche de base en latérite stabilisé au ciment ;
- Couche de fondation en latérite crue ;
- Réhabilitation des ouvrages d'arts.

5 – Etat d'avancement

Les travaux de réhabilitation de la première section de ce corridor de la trans-gambienne (Kaolack – Dinguiraye) ont été achevés en 2010 grâce à un financement de la BAD.

L'actualisation des études techniques et socio-économiques a été menée
Les études techniques sont disponibles et elles comprennent :

- *Etude Topographique et Géométrique ;*
- *Etude Hydraulique et hydrologique ;*
- *Rapport Descriptif et de Calcul des Ouvrages ;*
- *Etude géotechnique ;*
- *Dossier des Plans ;*
- *Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES), déjà pré validées.*

6 - Coût estimatif 16,5 Milliards de FCFA

Il comprend le coût des travaux et du contrôle et des aménagements connexes (construction de pistes, infrastructures socio-économiques)

7 - Financement : Banque Africaine de Développement.

Marché des travaux en cours d'attribution