



**REPUBLIQUE DU SENEGAL**

*Un Peuple – Un But – Une Foi*

---

**MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS  
TERRESTRES ET DU DESENCLAVEMENT**

## FICHE DE PROJET

### PROGRAMME NORD

**REHABILITATION DE LA  
ROUTE NATIONALE 2 (RN2)  
SECTION NDIOUM -  
OUROSSOGUI – BAKEL  
D'ENVIRON 335 KM ET  
AMENAGEMENT DES PISTES  
CONNEXES ET DE L'ILE A**

Juin 2014

## I. CONTEXTE DU PROJET

Conformément à sa lettre de politique Sectorielle des Transports, le gouvernement du Sénégal met un accent particulier sur le développement des infrastructures routières et sur leur maintenance pour assurer un développement économique et social équilibré de l'ensemble du territoire national.

Pour ce faire, il a été entrepris un vaste programme visant à améliorer le niveau de service global du réseau routier national, à assurer la desserte des zones enclavées pour l'amélioration du niveau de vie des populations rurales et de lutter contre la pauvreté.

Les travaux de réhabilitation de la section Ndioum – Ourossogui – Bakel d'environ 335 km qui est dans un état de dégradation très avancée s'inscrivent dans le cadre du soutien à la politique de rattrapage et de réhabilitation pour la sauvegarde du réseau routier existant.

En outre, de par sa localisation stratégique, cet axe permet l'interconnexion entre le corridor Bamako-Dakar par le Nord et l'Eurafricaine Dakar – Saint Louis – Rosso – Tanger – Madrid).

Elle favorise également les échanges avec les pays limitrophes comme le Mali et la Mauritanie.

## II. JUSTIFICATION DU PROJET

La politique routière du Sénégal peut être déclinée en 05 axes d'intervention :

- 1) L'amélioration de la mobilité urbaine à Dakar et dans les grandes villes ;**
- 2) Le développement du réseau autoroutier ;**
- 3) Le développement des corridors ;**
- 4) La construction de pistes de production et d'ouvrages de franchissement pour poursuivre le désenclavement de certaines localités où l'accessibilité est toujours difficile ;**
- 5) La réhabilitation et la préservation du patrimoine routier.**

Le projet en objet rentre dans le cadre de l'axe n°5 relatif à la réhabilitation et la préservation du patrimoine routier.

La route nationale n°2, dorsale importante d'interconnexion et qui dessert en même temps toute la région du Nord et de l'Est (Louga, Saint Louis, Matam, Tambacounda) est aujourd'hui en mauvais état malgré.

Le développement du Nord, zone à fort potentiel agricole, touristique et minier est ainsi freiné par l'état de la route dont la construction remonte dans les années 80.

Ainsi, le Gouvernement a décidé de réhabiliter la route Ndioum – Ourossogui – Bakel qui s'inscrit dans la continuité des programmes de travaux déjà en cours d'exécution ou achevés sur les Routes Nationales n°2 (RN2) et n°3 (RN3). Il s'agit notamment de :

- l'élargissement et de la réhabilitation de l'axe Saint Louis – Richard Toll (RN2) 110 km sur financement du 10<sup>ème</sup> FED (travaux achevés) ;
- l'élargissement et la réhabilitation de l'axe Richard Toll – Ndioum (RN2) environ 120 km retenu dans le programme du Millénium Challenge Account (MCA) (travaux en cours) ;
- la construction de la route Matam – Linguère (RN3) environ 226 km sur financement conjoint de la BADEA, de l'OFID, de la BID et du Fonds Koweïtien pour le Développement Economique Arabe (FKDEA) dont les travaux sont achevés sur la section Linguère – Boulal (120 km) et sont en cours de réalisation sur les sections Boulal – Patouki (55km), Patouki – Ourossogui (41 km) et Ourossogui – Matam (10 km) y compris les 3 Ponts de Matam.

### **III.MILIEU HUMAIN ET DONNEES ECONOMIQUES**

La population concernée par le projet (régions de Tambacounda, Saint Louis et Matam), selon le recensement de 2013, est estimée à 2 268 910 habitants.

Les principales activités socio-économiques sont :

- l'agriculture ;
- l'élevage ;
- le commerce ;

- la pêche artisanale ;
- l'arboriculture.

L'étude économique a donné un Taux de Rentabilité Interne (TRI) égal à **19.6%** sur la section Richard Toll – Thilogne et **15%** pour la section Thilogne – Bakel.

Ces taux sont bien au dessus du taux de rentabilité interne minimum exigé (**12%**).

#### **IV.OBJECTIFS VISES**

L'objectif de développement du secteur des Transports au Sénégal est d'obtenir une amélioration durable dans la disponibilité et la performance des infrastructures de transports, (y compris les services) afin de créer un environnement favorable à la croissance économique par des moyens d'accès plus développés et des coûts de transports réduits.

Le principal objectif de ce projet est la contribution au renforcement de la compétitivité du Sénégal dans le contexte sous-régional notamment dans les relations commerciales avec les pays voisins notamment la Mauritanie et le Mali, et à l'amélioration des performances du sous-secteur routier en réduisant les coûts et la durée des transports. Il permettra aussi de favoriser la mobilité des personnes et des biens et d'assurer un meilleur accès aux équipements sociaux.

#### **Autres objectifs visés :**

- Participer au désenclavement des régions Nord et Est du pays ;
- Favoriser le développement économique et social ;
- Développer et intensifier les échanges avec les pays de la sous région ;
- Eradiquer la vulnérabilité des populations les plus démunies ;
- Eliminer l'exclusion sociale et la discrimination ;

- Diminuer les inégalités ;
- Augmenter le capital humain et en améliorer le bien-être social ;
- Assurer l'intégrité et la continuité territoriale ;
- Améliorer le niveau de vie des ruraux et des villes secondaires situées dans la zone de projet.

## **V. RESULTATS ATTENDUS**

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

- Améliorer l'état du réseau routier prioritaire, tout en réduisant ainsi les coûts économiques à long terme de l'entretien et de la réhabilitation de la route afin d'améliorer la compétitivité des régions concernées ;
- Développer les courants d'échanges avec la Mauritanie ;
- Faciliter l'accès aux zones ciblées ;
- Développer les courants d'échanges avec le Mali ;
- Améliorer les conditions de trafic et de sécurité des zones traversées ;
- Améliorer l'accès aux services et équipements sociaux ;
- Réduire les coûts de transport.

## **VI. DESCRIPTION DU PROJET**

Les composantes du projet peuvent être déclinées comme suit :

- ◆ **Réhabilitation de la RN2** : section Ndioum - Ourossogui – Bakel d'un linéaire d'environ 335 km ;
- ◆ **Aménagement en pistes de la R40 (Ile à Morphil)** : Guédé - Ndioum – Halwar – Démet – Cas Cas – Ngouye – Pété sur un linéaire global d'environ 160 km et le bitumage de la bretelle Médina Ndiathbé – Cas Cas (17 km). Les projets de construction des Ponts de Ndioum (sur le Doué) et Halwar (sur le Gayo) sont

déjà pris en compte respectivement par le MCA et l'Etat du Sénégal ;

◆ **Aménagement de pistes connexes ;**

- Guirwas - Ngouye (47 km)
- Aeré Lao – Yaré Lao (75 km)
- Takti - Dagana (47 km)

Le principe d'aménagement consiste en la réhabilitation de la route en suivant le tracé existant tout en faisant passer le niveau d'aménagement actuel aux normes CEDEAO. Les caractéristiques retenues pour ledit projet sont les suivantes :

- une largeur de 7,20 mètres de chaussée ;
- un revêtement en béton bitumineux sur 5 cm d'épaisseur ;
- une couche de base en graveleux latéritiques améliorés au ciment (GLC) ;
- une couche de fondation constituée par l'ancienne chaussée revêtue recyclée ;
- des accotements de 1,50 mètres chacun revêtus en bicouche ;
- des aménagements spéciaux dans les traversées d'agglomération (parking de stationnement) et en section courante (zone d'arrêt d'urgence).

## **VII. ETAT D'AVANCEMENT :**

Les études techniques sont disponibles et comprennent :

- *Etude Topographique et Géométrique ;*
- *Etude Hydraulique et hydrologique ;*
- *Rapport Descriptif et de Calcul des Ouvrages ;*
- *Etude géotechnique ;*
- *Etude Economique (EE) et socioéconomique ;*
- *Dossier des Plans ;*
- *Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) ;*
- *Plan d'Action et de Réinstallation (PAR).*

## VIII. COUT ESTIMATIF DU PROJET (TRAVAUX ET CONTROLE) :

Le coût global du projet est estimé à **140 *Milliards*** répartis comme suit :

### 1. Réhabilitation RN2

- Travaux: 90 milliards F CFA
- Contrôle : 05 milliards F CFA

### 2. Aménagement en pistes R40 (Ile à Morphil)

- Travaux : 24.5 milliards F CFA
- Contrôle : 0.5 milliard F CFA

### 3. Pistes connexes

- Travaux : 19.5 milliards F CFA
- Contrôle : 0.5 milliard F CFA

La mise à disposition du financement couvrant l'ensemble ou une partie du financement permettra de lancer les Appels d'offres, d'exécuter les travaux et d'en assurer le contrôle.

Compte tenu du linéaire important un allotissement en 04 lots peut être envisagé pour un calendrier prévisionnel de réalisation couvrant la période 2014-2016.

## IX. FINANCEMENT A RECHERCHER

Le financement à rechercher se chiffre à **140 milliards F CFA.**

Par ailleurs, le Gouvernement du Sénégal a obtenu un financement partiel d'un montant de 14,5 millions de dollars US du Fonds d'Abu Dhabi soit environ 07 milliards FCFA.

Aussi, le Gouvernement du Sénégal compte sur des promesses de financement d'un montant de l'ordre de 90 milliards de FCFA des autres partenaires au développement que sont la Banque Islamique de Développement (BID), le Fonds Koweïtien pour le Développement Economique Arabe (FKDEA), la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA), le Fonds Saoudien pour le Développement (FSD) et le Fonds de l'OPEP pour le Développement International (OFID).

Une table ronde des bailleurs visant la mobilisation du financement du Projet, se tiendra à Dakar au courant du mois de Septembre 2014.