



Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs

Programme d'Action Régional pour le Développement Economique et Intégration Régionale

Projet No. 3.3.2

La Route Transafricaine Mombasa – Lagos

Octobre 2005 (Rev. 30 août 2006)
Original: Français

Historique

L'Afrique n'est pas bien nantie en routes. En moyenne, la densité routière est de 5 Km pour 100 km², ce qui est faible par rapport aux autres régions en développement, telles que l'Amérique Latine et l'Asie qui ont respectivement 12 et 18 km. Cette différence est due en partie aux différents niveaux de développement en général, mais elle reflète aussi le facteur géographique de base qui est que l'Afrique est un continent très vaste dont les principaux centres de population et de production sont souvent séparés par de grandes distances. Ainsi, c'est une tâche herculéenne que de chercher à relier les différentes parties de l'Afrique par des réseaux routiers, même dans les meilleures conditions.

Des décennies de sous-capitalisation, de mauvaise gestion, et de négligence générale des chemins de fer ont rendu le transport routier le moyen de transport qui est de loin le plus important en Afrique. Le transport routier couvre 80 % de toute la circulation des frets et des passagers en Afrique et rien ne menace cette position dans un avenir proche.

A l'indépendance, l'Afrique a hérité des structures de transport et de communication qui étaient dirigées vers l'extérieur au lieu d'être consacrées à l'amélioration du commerce et du transport avec les pays africains voisins. L'un des premiers buts des pays africains indépendants était de casser ce modèle de dépendance et de créer des relations africaines plus étroites. La formulation du concept du programme de l'Autoroute Transafricaine (RTA) en 1970 fait partie intégrale de cette vision politique d'une intégration et d'une coopération panafricaines plus étroites.

Le travail sur l'intégration et une plus grande coopération en Afrique a été le plus souvent un processus lent et douloureux. Cependant, la création par l'Union Africaine du NEPAD a donné un nouvel encouragement ainsi que des propositions concrètes d'actions dans les domaines de l'intégration et la coopération africaines. Il est attendu à ce que les pays africains se concentrent sur l'expansion des routes et du transport routier dans l'avenir, aux niveaux tant national que sous-régional comme base de coopération et d'intégration régionales.

Analyse situationnelle

L'Autoroute Transafricaine Lagos-Mombasa fournit une liaison routière entre Mombasa, le port de l'Afrique de l'est et les ports nigériens et camerounais en Afrique de l'ouest et du centre. Ainsi, elle donne l'accès à la plupart des pays enclavés de l'Afrique centrale. Le courant de la circulation sur cette route et l'état de différents tronçons de la route expliquent le commerce limité entre l'Afrique de l'est et celle de l'ouest.

A toutes fins utiles, la route comprend deux sections fonctionnant séparément :

- Une section qui relie les pays enclavés autour de la Région des Grands Lacs à la côte est-africaine ;
- L'autre section donne l'accès de la côte atlantique au nord-ouest de la RD Congo et la République centrafricaine.



Cette autoroute a une longueur totale d'environ 6260 Km dont 53% sont revêtus, dans des états différents (38% en bon état), et le reste est soit gravillonné, soit en terre (voir tableau ci-après).

ROUTE TRANSFRICAINE MOMBASA-LAGOS Distances en Km

	Longueur totale	Revêtu	Gravillonné	Terre
Kenya	902	902	0	0
Ouganda	696	696	0	0
RD Congo	1561	0	0	1561
RCA	1319	465	502	352
Sous-total (dans la RGL)	4478	2063	502	1913
Nigéria	737	737	0	0

Cameroun	1044	513	0	531
TOTAL	6259	3313	502	2444

L'importance principale de la Transafricaine réside dans le fait qu'elle fournit la liaison la plus directe avec Mombasa pour l'Ouganda et la liaison routière la plus pratique avec ce port pour le Rwanda, le Burundi et l'est de la RDC. Une des visions sous-jacentes de la Transafricaine est qu'elle servirait comme force intégrante et cohésive entre pays à une échelle continentale. Cela est déjà réalisé partiellement, mais surtout aux niveaux national et sous-régional.

Conditions physiques

Le corridor Lagos-Mombasa commence au Nigéria, passe par le Cameroun, la République Centrafricaine, la RDC, l'Ouganda et se termine à Mombasa au Kenya. Le Nigéria et le Cameroun ne font cependant pas partie de la région des Grands Lacs. Les différents tronçons de ce corridor sont caractérisés par des routes revêtues en bon ou assez bon état dans les sections de l'est et de l'ouest, mais le centre comprend des tronçons en mauvais état ou ils sont inexistantes

Le Nigéria

La liaison de la Transafricaine au Nigéria commence par Lagos, en suivant le Corridor Alger-Lagos pendant environ 60 km. De Lagos à Enugu, un tronçon de 550 Km, la route est constituée de deux voies comprenant 2 fois 7,3 m de voie et 2,75 m de bas-côtés + 1,0 m le long de chaque voie. Le reste de la liaison avec la frontière du Cameroun consiste en une voie simple de 7,3 m de largeur et des bas-côtés de 2,75 m.

Tout ce tronçon de la jonction avec l'autoroute Alger-Lagos jusqu'aux frontières du Cameroun, 577 km, représente tous les trois niveaux de l'état du revêtement. 139 km (21%) sont en bon état, 352 km (52 %) sont en assez bon état et 186 km (27%) sont en mauvais état. Des entretiens périodiques sont prévus annuellement pour la plupart de ces tronçons, selon la disponibilité des fonds.

Le Cameroun

La route qui est considérée la plus avantageuse est celle qui traverse le Cameroun d'Ekok, à l'ouest, jusqu'à Garoua Boulaï, à l'est, via Mamfé, Bamenda, Bafoussam, Banyo, Tibati et Meidougou. D'après la CEEAC/CEMAC, une route alternative allant de Bafoussam au sud jusqu'à la capitale Yaoundé relie le corridor Tripoli-Windhoek à Bertoua, au sud de Garoua Boulaï. Elle relie l'autoroute Lagos-Mombasa à Yaoundé, la capitale du Cameroun et approche Douala, le port le plus important de la sous-région. En plus, cette route est complètement revêtue.

Le réseau routier qui est la priorité routière principale de la CEMAC comprend l'axe Douala-Yaoundé-Bertoua-Garoua Boulaï, mais pas l'axe Bafoussam-Banyo-Tibati.

République centrafricaine (RCA)

La RCA a adopté la priorité de la CEMAC en ce qui concerne le réseau routier prioritaire comme sa première priorité nationale.

L'axe Garoua Boulai à la frontière du Cameroun jusqu'à Bouar-Baoro-Bossemptélé-Yaloké-Bossembélé à Bangui et plus loin à l'est à Bangassou est considéré comme première priorité selon la CEMAC. C'est une grande route du port de Douala, au Cameroun, à la RCA et elle constitue une liaison principale, (même dans le contexte national), comme elle traverse le pays de l'ouest à l'est.

Le tronçon de Garoua Boulai, à Baoro (215 Km), n'est pas revêtu et il est en mauvais état. La remise en état du premier tronçon Garoua Boulai-Bouar sera bientôt mise en oeuvre car les études de faisabilité sont terminées et les soumissions sur les travaux de construction sont déjà finies. Le financement est déjà obtenu pour l'étude de faisabilité du tronçon Bouar-Baoro, et la remise en état et le revêtement seront bientôt finis. Le tronçon Baroro-Bossemptélé (89 Km) n'est pas revêtu mais il est dit qu'il est en bon état. Le revêtement était prévu pour l'année 2006. Le tronçon Bossemptélé-Yaloké-Bossembélé-Gangui (291 km) est entièrement revêtu et il a été récemment remis en état en 1999. Cependant, la dégradation affecte déjà cette section et l'entretien de routine est exigé afin d'éviter une détérioration totale. Le coût des travaux est estimé à 150 millions FCFA, ce qui est équivalent à 220,000 dollars américains.

La continuation de Bangui à Sibut (186 km) est revêtue et elle est en bon état. La section Sibut-Bambari (198 km) est une route gravillonnée et la source du financement des travaux de revêtement de cette section a été déterminée depuis 2002.

La route de Bambari à Bangassou est une piste en terre en mauvais état. Les travaux ne sont pas prévus pour le moment.

La RCA a aussi deux routes qui se raccordent à cette route, une au nord, (N'djamena – Sarh – Sido – Kaga Bandora – Sibut), et l'autre au sud (Baoro – Carnot – Berberati). Les routes de raccordement ne sont pas revêtues.

République Démocratique du Congo

La section en RDC commence à Ndu, au fleuve Mbomou, en face de la ville de Bangassou (RCA). La traversée du fleuve se fait par bac. Une piste en terre va de Ndu à Monga-Bondo-Dulia, et atteint une route plus utilisée menant à Buta et à Kisangani. La piste en terre de Ndu à Dulia a une longueur de 330 km et est interrompue par deux fleuves dont la traversée se fait par bac. La distance de Dulia à Kisangani est de 395 km. Les services d'administration de la route n'étaient pas à même de donner des détails sur l'état physique de cette section.

A cause de l'inexistence virtuelle d'un axe routier passable entre Bangassou et Dulia, il n'y a pas de circulation routière à longue distance entre la RCA et Kisangani.

Les services d'administration de la route à Kinshasa ont indiqué que la piste en terre de Ndu à Dulia n'est pas utile comme elle traverse une zone peu peuplée et qu'ils ont proposé un alignement alternatif pour la route Lagos-Mombasa. Elle commencerait en face de Bangui, à Zongo, et mènerait à Gemena-Lisala-Bumba et rejoindrait l'alignement d'origine à Dulia. Cette alternative a un avantage du fait qu'elle passe par une zone d'activité agricole intense, que la route est en meilleur état que la piste en terre et qu'il y aurait seulement un service de bac.

De Kisangani, la route continue vers l'est, à Beni (756 km), et plus loin sur 80 km à Katwe, qui est la station de la frontière avec l'Ouganda.

La section entière de la route en RDC est en terre, à l'exception de quelques kilomètres aux environs de Kisangani. En 1990, quand les services d'administration de Kinshasa avaient encore le contrôle de la région, l'état physique de la route était mauvais et il est très peu probable que la situation ait changé.

L'Ouganda

L'axe routier entier de la frontière traversant la RDC à Kasindi, à la frontière traversant le Kenya à Malaba, consiste en 696 km de route revêtue. Il est noté que le revêtement comprend 98 km en bon état, 141 en assez bon état et 457 en mauvais état. Ces informations sur l'état du revêtement de la route datent de l'année 1998.

Le Kenya

La partie kenyane du tronçon de la Transafricaine passe par des zones aménagées et dessert 900 à 4000 véhicules par jour. La quantité de véhicules lourds est très élevée, allant d'un minimum de 34% à 70%.

Tout le tronçon de 902 km est revêtu, mais l'état du revêtement n'est pas uniforme. 25 km de ce tronçon suivent l'axe Caire-Gaberone. Pour le reste du tronçon de 877 km, il n'y a que 171 km (20%) qui sont en bon état, tandis que 389 km (44%) sont en assez bon état. Plusieurs parties du tronçon sont sujettes à l'étude de faisabilité proposée. Les travaux de remise en état se poursuivent dans la plupart des tronçons.

Considérant la circulation intense des véhicules lourds, la largeur de la voie de 6,5m est inférieure à la norme.

Gestion de l'autoroute et responsabilité de sa gestion

La gestion et la coordination de ce corridor à un niveau multinational sont fournies par les communautés économiques régionales de la sous région, notamment, la CEDEAO, le COMESA, la CAE et le Corridor nord. L'autoroute Lagos-Mombasa a aussi sa propre régie des routes multilatérale établie à Bangui au début des années 1980. Cette régie n'a pas un grand pouvoir, mais elle a fonctionné seulement pendant une période limitée et elle a cessé de fonctionner à la fin des années 1980.

Les CER ont pris un rôle actif dans la planification et la mise au point des programmes des réseaux routiers des pays membres. Chaque CER et chaque pays membre ont établi leurs propres priorités routières. Cependant, ces priorités ne sont pas établies indépendamment, mais après concertations et discussions avec toutes les parties impliquées aux niveaux national et sous-régional. Il existe donc un degré élevé d'accord entre eux, en ce qui concerne le réseau de liaisons principales routières internationales, qui ont de l'importance dans chacune des sous-régions. Il est clair que le travail sur la détermination du réseau des liaisons routières principal a impliqué tous les réseaux principaux et n'a en aucun cas été dirigé exclusivement aux autoroutes de la Transafricaine.

Quoique le travail fait par les CER fournit un cadre pour le développement et les investissements dans le secteur routier, il revient à chaque pays de gérer la mise en oeuvre, y compris le financement, la cession des contrats, la supervision et l'entretien. A cause du niveau très élevé du financement extérieur, à l'exception des sections de l'autoroute au Nigéria et dans une certaine mesure au Kenya, les bailleurs de fonds ont une influence importante, même si elle est indirecte, sur l'état et la mise au point future de la route Lagos-Mombasa.

Contrôle des charges par essieu

Le plus grand problème du secteur routier est celui des faibles normes d'entretien, un facteur qui est aggravé par les charges élevées par essieu provenant des surcharges des camions. Cette incapacité des pays à contrôler adéquatement le poids total et les véhicules à charge lourde par essieu a des conséquences graves sur toute l'industrie du transport routier.

Autres moyens de transport

La section est du corridor Lagos-Mombasa comporte des services de transport par chemin de fer et par oléoduc. Ces moyens supplémentaires de transport diminuent dans une certaine mesure, les charges sur les routes par les véhicules lourds qui causent des dégâts considérables à l'infrastructure routière.

Oléoducs

L'oléoduc s'étend de Mombasa à Eldoret et Kisumu (sur le Lac Victoria) et a un débit de 4-5 millions de tonnes par an. La distribution d'Eldoret à plusieurs endroits en Ouganda, au Burundi, au Rwanda, en RDC se fait pratiquement par route.

Chemins de fer Kenya-Ouganda

Au cours des dernières années, environ 2 millions de tonnes par an ont été transportées par rail. Des problèmes considérables se sont posés pour augmenter les volumes de transport, en partie à cause du mauvais état des rails et la disponibilité inadéquate de la puissance motrice et du matériel roulant. Le chemin de fer a aussi un besoin urgent de réformes organisationnelles et managériales et un effort de concession est en cours sur les deux chemins de fer. Cependant, le corridor a encouragé des améliorations opérationnelles, comme l'introduction d'un bloc de trains qui ont considérablement amélioré l'utilisation des chemins de fer par les produits ougandais, quoique ce soit à un niveau faible. Par conséquent, les

chemins de fer transportent une faible portion du volume total du transport du corridor (environ 16% du total kenyan d'exportation et d'importation et 33% du chargement ougandais passant par le port de Mombasa).

Opérations du secteur routier

Comme mentionné ci-haut, les opérations effectives des réseaux routiers sont tenues par les services d'administration routière des pays respectifs. Les systèmes de gestion des routes varient en quelque sorte de pays à pays, avec des pays comme le Nigéria qui retiennent un système plus traditionnel qui a un département des routes faisant partie intégrante du ministère (Ministère des travaux) et dont le financement est octroyé sous le budget central consolidé du gouvernement. D'autres pays ont commencé à créer des organismes semi-autonomes pour la gestion des routes et le financement d'au moins une partie des activités routières. Ce processus de réforme est fortement soutenu par les CER mais il n'est pas totalement mis en oeuvre dans la plupart des pays. Un cas pertinent est celui du Kenya qui a un fonds autonome pour les routes, tandis que les opérations de gestion restent au sein du Ministère des routes.

Les tendances du domaine opérationnel (conception, construction et supervision des routes) sont un peu plus cohérentes comme dans la plupart des pays, il y a une tendance nette à employer les services fournis par le secteur privé, par le canal des consultants et des entrepreneurs pour la conception, la construction, la réhabilitation et les activités d'entretien. Il y a encore des activités pour lesquelles le personnel interne est utilisé. Mais la tendance est d'impliquer de plus en plus le secteur privé dans ce domaine.

Stratégies et priorités

Les stratégies utilisées et les priorités établies par le réseau routier de la Transafricaine consistent en une combinaison de stratégies et de priorités établies aussi bien au niveau national qu'à celui de la CER. Dans le cas de l'Autoroute Transafricaine Lagos-Mombasa, cela désigne les positions prises par le COMESA, la CAE et le Corridor nord concernant les sections est de la route (de Mombasa à l'est du Congo) et la CEDEAO et la CEEAC pour les sections de l'ouest (de la RDC à Lagos). Les priorités nationales tendent à coïncider avec celles formulées par les CER ou bien elles y sont liées étroitement et il en est de même dans le cas de cette autoroute.

Financement

Programmation du Corridor

La CEDEAO inclut les sections de l'autoroute Transafricaine Lagos-Mombasa dans son réseau sous-régional des routes à haute priorité. Le COMESA, la CAE et le Corridor nord ont fait de même avec les sections est de l'autoroute dans leurs plans à long terme, pour les routes clés au développement du réseau routier sous-régional.

Source de financement

Dans les pays de l'autoroute Mombasa-Lagos, le financement des activités du secteur routier est arrangé selon les grandes lignes suivantes :

- a) Les sources d'aide extérieures pour la construction, la réhabilitation (dans une certaine mesure, les travaux d'entretien périodique) ;
- b) Le financement du gouvernement ou les fonds de contrepartie pour les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien périodique qui ne sont pas couverts par les programmes d'assistance extérieure ;
- c) Le Fonds routier pour l'entretien en général et l'entretien de routine en particulier.

Quoique ces trois sources principales de financement ne soient pas toutes utilisées dans les pays concernés, leur importance effective et leur disponibilité varient largement d'un pays à l'autre. Les activités du secteur routier au Nigéria et au Kenya dépendent largement des fonds générés localement, avec les routes du Nigéria qui sont totalement financées sous le budget fédéral consolidé, tandis que le fonds de routes joue un rôle important pour l'entretien du réseau routier kenyan (le niveau d'assistance extérieure pour les projets d'amélioration et de réhabilitation des routes est de loin inférieur aux besoins). Pour les pays tels que l'Ouganda, la RDC et la République Centrafricaine, les sources de financement extérieures jouent un rôle central dans le secteur routier.

La condition commune à tous les pays est le fait que les fonds libérés pour le secteur routier ne sont pas adéquats pour satisfaire les besoins d'entretien et de remise en état. Des fonds très limités sont actuellement disponibles pour l'entretien du réseau routier fédéral du Nigéria, 259 millions de Naira (2,2 dollars américains) par rapport aux 70 milliards de Naira par an réservés aux fins de développement au cours des dernières années. Ceci veut dire que l'entretien périodique n'est pas possible et cela raccourcit la durée de vie des routes et augmente la demande des mesures de réhabilitation des routes. Au Kenya, on collecte environ 110 millions de dollars. Il est estimé que ce montant est suffisant pour couvrir les besoins d'entretien annuels des routes. Cependant, avec 1 milliard de dollars d'arriérés, certaines ressources du fonds routier sont réservés aux besoins de réhabilitation les plus urgents (éviter que les routes asphaltées ne se détériorent au point où il n'y a plus d'espoir de les réparer). La conséquence a été le fait que le déficit du financement est transféré au domaine de l'entretien périodique, surtout celui des routes gravillonnées.

Chaînon manquant

Pour être considérée comme chaînon manquant, une route doit remplir les critères suivants : ne pas être une route aux normes toutes saisons ou être bien en dessous des normes minimales pour le mouvement de la circulation. Les routes négligées ne sont pas qualifiées comme chaînon manquant. Ainsi, les sections en piètre état d'une largeur acceptable, mais trop étroite ne sont pas indiquées comme chaînon manquant. Les routes en graviers sont incluses sur la liste des chaînon manquant comme elles sont supposées être améliorées tôt ou tard pour répondre aux critères d'une route internationale.

A cet égard, la longueur totale des chaînons manquants sur la route Lagos-Mombasa est d'environ 2946 km dont 531 km de pistes en terre sont au Cameroun et 2415 km sont dans les deux pays de la Région des Grands Lacs, comme indiqué ci-après :

- République centrafricaine -- 854 km des tronçons routiers gravillonnés ou de pistes en terre et
- République Démocratique du Congo—1561 km de pistes en terre ou des routes améliorées qui sont impraticables pendant le mauvais temps (le tronçon entier, sauf quelques kilomètres aux environs de Kisangani.)

Les détails des chaînons manquants sont donnés dans le tableau ci-après :

Section	Longueur	Type de revêtement			Etat du revêtement			Amélioration	
		Pavé	Pavé	Terre	Bon	Assez bon	Mauvais	Description	Coût
		km	km	km	km	km	km	km	Millions en \$
Cameroun									
Ekok-Mamfé	82			82				Nouvelle route	35
Mamfé-Bamenda	123			123				Nouvelle route	
Foumban-Tibati	326			326				Nouvelle route	
Résumé	531	0	0	531	0	0	0		215
CAR									
Garoua Boulaï-Bouar	155		155				155	Amélioration	30
Bouar-Baoro	60		60				60	Amélioration	12
Baoro-Bossemptélé	89		89		89			Amélioration	18
Sibut-Bambari	198		198			198		Amélioration	40
Bambari-Bangassou	352			352			352	Nouvelle route	140
Résumé	854	0	502	352	89	198	567		240
RD Congo									
Bangassou-Bondo	200			200			200	Nouvelle route	80
Bondo-Dulia	130			130			130	Nouvelle route	50
Dulia-Buta	74			74			74	Nouvelle route	30
Buta-Kisangani	321			331			321	Nouvelle route	130
Kisangani-Nia Nia	342			342			342	Nouvelle route	135
Nia Nia-Mambasa-Komanda	289			289			289	Nouvelle route	115
Komanda-Beni	125			125			125	Nouvelle route	50
Beni-Katwe (Uganda)	80			80			80	Nouvelle route	30
Résumé	1561	0	0	1561	0	0	1561		620
Total Lagos-Mombasa	2946	0	502	2444	89	198	2128		1075

En plus de celles-ci, les routes reliant respectivement la République du Congo et le Tchad à la République centrafricaine (ne faisant pas partie du Corridor nord) doivent être ajoutées pour relier complètement les pays de la RGL en Afrique centrale.

* Financement obtenu du Japon et d'autres sources—travail retardé en raison des conflits

Les activités principales requises le long du Corridor Lagos-Mombasa sont ainsi concentrées au Cameroun, en RCA, et en RDC, tel qu'indiqué ci-après :

Activités	Organisme responsable	Durée
<p>I Chaînon manquant (dans un pays)</p> <p>Les conditions de remise en état et d'aménagement le long de l'alignement existant sont énormes dans ce corridor. Les conditions économiques dans les court et moyen termes ne permettront pas de remettre en état/améliorer tous les des chaînon manquant ou même une grande partie (même avec un financement extérieur considérablement élevé). La tâche principale doit être de déterminer le rôle et l'urgence des différents chaînon manquant de ce corridor de cette Autoroute transafricaine, conformément aux priorités de développement du réseau routier établies, (en tenant compte des propositions sur des alignements alternatifs qui sont à l'alinéa III ci-après).</p>	.	2004-05
<ul style="list-style-type: none"> • Mamfé-Bamenda (123 km) • Fouban-Tibati (326 km) 	Gouvernement du Cameroun	
<ul style="list-style-type: none"> • Bondo-Dulia (130 km) • Dulia-Buta (74 km) • Buta-Kisangani (321 km) • Kinsangani-Nia Nia (342 km) • Nia Nia-Mambasa-Komanda (287 km) • Komanda-Beni (125 km) 	Gouvernement de la RDC	
<p>II Chaînon manquant (liaison aux frontières)</p>		
<p>Les chaînon manquant cités ci-après sont situés de chaque côté de la frontière et doivent être inclus dans le processus mentionné à l'alinéa I ci-haut, de préférence comme un effort conjoint :</p>	Gouvernements de la RCA et de la RDC	2004-05

<ul style="list-style-type: none"> • Bambari-Bangassou (352 km) • Bangassou-Bondo (200 km) 		
<p>Les chaînons manquants ci-dessous doivent être inclus dans le processus mentionné à l'alinéa I ci-dessus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekok-Mamfé (82 km) • Garoua-Boulaï-Bouar (155 km) • Beni-Katwe (80 km) 	<p>Gouvernement du Cameroun</p> <p>Gouvernement de la RCA</p> <p>Gouvernement de la RDC</p>	2004-05
<p>III. Changements / Extension de l'alignement</p>		
<p>Les alignements alternatifs sont discutés en ce qui concerne l'emplacement du corridor au Cameroun, en RCA et au Congo. Les questions concernant la façon de traiter ces alignements alternatifs doivent d'abord être soulevées aux niveaux régional et sous-régional.</p>	<p>CEA et les CER en collaboration avec les Gouvernements du Cameroun, de la RCA et de la RDC.</p>	2004-05

Observations générales

Le montant élevé de fonds nécessaires pour terminer l'autoroute et le manque relatif de fonds d'investissements pour les initiatives majeures de développement de l'infrastructure complique la tâche de trouver le financement pour les chaînons manquants. La priorité aux niveaux du pays, de la sous région et de la région doit être accordée aux solutions les moins coûteuses et aux projets à coût total limité. Par ailleurs, les différents gouvernements ont besoin d'organiser des ateliers de sensibilisation du secteur privé au nouveau système PPP (Partenariat Public-Privé) ou des ententes de type BOT (Build Operate Transfer : Bâtir-Exploiter-Transférer) et BOOT (Build Operate Own Transfer : Bâtir Exploiter S'approprier Transférer) afin de permettre la participation du secteur privé. Cependant, il faudrait avoir une définition commune des termes : entretien de routine et entretien périodique, remise en état et nouvelle construction.