



ANNONCE PUBLIQUE DE LA MODIFICATION DU POSITIONNEMENT DU PEAGE DE KANGO

PROJET DE REAMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DE LA TRANSGABONAISE ETAPE 1A : PK 12 – PK 105

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

Le Gouvernement gabonais a sollicité Meridiam et Arise qui ont constitué le consortium SAG (Société Autoroutière du Gabon) pour mettre en œuvre un projet visant le réaménagement et l'exploitation de la route économique dite Transgabonaise, reliant Libreville à Franceville. Meridiam et Arise ont tous deux une expérience dans la structuration et la livraison de grands projets dans le pays. Le projet sera développé dans le cadre d'un contrat de partenariat de 30 ans, signé le 24 octobre 2019 et modifié par un avenant en date du 24 août 2020, par lequel l'État confie au Partenaire, qui accepte, la conception, le réaménagement, le financement, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la Transgabonaise. Le projet de la Transgabonaise entre Libreville et Franceville est scindé en trois (3) étapes, à savoir :

- Etape 1 : Libreville – Alembé qui intègre l'étape 1A
- Etape 2 : Alembé – Mikouyi (via Lalara, Koumameyong, Booué, Carrefour Leroy)
- Etape 3 : Mikouyi – Franceville.

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.2.1. Objectifs du projet

La Transgabonaise, en l'occurrence la section de l'étape 1A, comporte actuellement de nombreux tronçons dégradés dans lesquels les nids-de-poule, fissures et bourbiers pénalisent fortement les usagers. La signalétique, les croisements, la sécurité dans la traversée des villages nécessitent des améliorations pour répondre aux normes en vigueur établies par le Service des Études Techniques des Routes et Autoroutes français (SETRA) qui constituent une référence en la matière. Le système d'assainissement ou de drainage (fossés, conduites, dalots et ponts) est fortement dégradé à certains endroits, ce qui génère des discontinuités hydrauliques et des points de rétention d'eau. Le réaménagement de la route aura donc pour objectifs :

- (i) de désenclaver les zones rurales,
- (ii) de soutenir l'économie du Gabon et
- (iii) de faciliter et sécuriser le mouvement des personnes et des biens dans le pays.

En conséquence, le projet de réaménagement de la Transgabonaise consiste en une amélioration significative et durable de la qualité de la route, et donc de la qualité des services rendus afin de diminuer les temps de trajets, d'améliorer la sécurité des usagers, de réduire les conséquences environnementales en termes notamment d'émissions atmosphériques et de continuité hydrologique. A cette fin, la SAG est autorisée par l'État à percevoir des revenus par le biais de gares de péage.

2.2.2. Principales opérations prévues

Le réaménagement de la portion de route de l'étape 1A fait partie intégrante du projet de réaménagement de la Transgabonaise.

Sur l'étape 1A, le projet consiste en :

- Des travaux sur la section courante avec le réaménagement de la chaussée et des accotements, et, avec des travaux de terrassement et de mise en œuvre de nouveaux matériaux d'ampleur variables selon l'état actuel des couches inférieures et supérieures de la chaussée existante.
- La réhabilitation et la mise en sécurité de la 2x2 voies sur le tronçon Pk 12-Pk 24, avec notamment l'installation d'une glissière béton au centre des voies ;
- Le doublement des voies sur le tronçon Pk 24-Pk 40.1 ;
- La construction de 3 gares de péages et de 2 centres d'intervention et de maintenance (à Bikélé, Ntoug et Kango) ;
- La construction du siège de la SAG au niveau du péage de Bikélé ;
- La création de remblais et de déblais selon la topographie des sites et les réalignements topographiques nécessaires pour améliorer le tracé de la route ;
- Les travaux d'entretien ou de remise en état des ouvrages hydrauliques existant ou des travaux de remplacement ou d'installation de nouveaux ouvrages hydrauliques ;
- La mise en place d'une signalétique et de dispositifs de retenue de sécurité (croisements, glissières, passages piétons, etc.) ;
- Le réaménagement d'intersections (mise aux normes de croisements) et la création d'intersections (carrefours giratoires) ;
- Le réaménagement de 4 ponts.

2.2.3. Création d'emprises

Globalement, le projet consiste à réaménager la route existante, à conserver son emprise actuelle et en particulier à éviter autant que possible tout déplacement involontaire physique et économique. Le niveau de réaménagement de la route dépend de l'état de dégradation des différentes sections de la voie et des projections de trafic effectuées sur la durée du contrat de partenariat.

La création de déblais/remblais et l'implantation des installations temporaires de chantier sont susceptibles de provoquer ponctuellement une création d'emprises qui sera détaillée ultérieurement par le Constructeur (EPC), en charge de la réalisation opérationnelle des travaux.

Dans le cas de déviations et d'élargissement de la chaussée (exemple création d'une 2x2 voies), des travaux pourront créer de nouvelles emprises à l'intérieur du domaine public routier qui s'étend sur 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la route (60 m

au total) tel que défini à l'article 6 de l'Ordonnance N°29/70 du 17 avril 1970 portant statut administratif et financier de la voirie nationale : « à défaut de plan d'alignement particulier, le domaine routier est délimité ainsi qu'il suit pour les routes nationales : par deux lignes parallèles situées à 30 m de part et d'autre de l'axe de la route ».

- Dans le cas de l'aménagement de gares de péage, les emprises pourront aller au-delà du domaine public de la route.

III. COÛT DU PROJET

Le coût du projet est en cours de finalisation.

IV. RESPECT DES DISPOSITIONS ET PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES

Le processus d'évaluation environnementale et sociale s'est déroulé dans le respect des dispositions et procédures en vigueur en la matière. Ont été pris en compte : (i) La réglementation gabonaise, en particulier le Code de l'Environnement, son annexe I, le Manuel de Procédure Générale des Etudes d'Impact sur l'Environnement ; (ii) les normes de performance de la Société Financière Internationale (SFI) ; et (iii) les Sauvegardes Opérationnelles du Système de Sauvegardes Intégré de la Banque Africaine de Développement (BAD).

Ainsi deux principaux documents ont été élaborés :

- L'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES)
- Le Plan d'Action de Réinstallation (PAR) lui-même précédé par le Cadre de Politique de Réinstallation (CPR).

La Direction Générale de l'Environnement et de la Protection de la Nature (DGEPN) a approuvé l'EIES par la signature du Certificat de Conformité Environnementale No 12 / MEFMEPCPAT / SG / DGEPN / DRP du 30 août 2022.

Les objectifs de ces études sont :

- D'identifier et d'évaluer les risques et les impacts potentiels résultant de la mise en œuvre du projet dans sa zone d'influence ;
- D'identifier toutes les mesures possibles permettant d'éviter, réduire, restaurer et compenser les impacts négatifs du projet ;
- D'évaluer les plans d'actions et moyens humains et financiers nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures ;
- De consulter la population affectée par le projet pour recueillir ses craintes et attentes afin de les prendre en compte, dans la mesure du possible, dans les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de bonification.
- D'identifier et de compenser d'une façon juste et équitable les Personnes Affectées par le Projet (PAP) physiques ou économiques et permettre aux plus vulnérables de recouvrer et si possible d'améliorer leurs moyens d'existence.

V. MODIFICATION DU PÉAGE DE KANGO

Initialement, la gare de péage de Kango se situait au PK102+700 à Kafélé. Elle a été déplacée pour être positionnée actuellement au PK96+200 entre les ponts sur la Komo et la Bokoué.

Les inventaires de terrain dans la zone de Kafélé ont mis en évidence dans la zone concernée une liste d'espèces de faune dont les aires d'analyses associées sont considérées comme des habitats critiques, notamment l'éléphant de forêt et le chimpanzé d'Afrique Centrale

La relocalisation de la gare du péage de Kango a pour intérêt de réduire l'impact environnemental en évitant cette zone à haute valeur de biodiversité mais aussi les impacts sociaux et économiques en limitant le nombre de personnes et de biens impactés.

VI. DISPONIBILITE DES ETUDES

Le Rapport actualisé de l'EIES de l'étape 1A, qui tient compte du repositionnement de la gare de péage de Kango, le Rapport Consolidé du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) des populations affectées par le projet et le Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP) sont disponibles et peuvent être consultés aux lieux suivants :

- Bureau du Projet
- La Mairie de Ntoug ;
- La Mairie de Kango.

Le projet a aussi développé un le Mécanisme de Gestion des Requêtes et des Plaintes (MGRP) disponible auprès des Comités Locaux de Suivi (CLS) dans la zone d'influence du projet. Ces CLS sont situés dans les localités suivantes :

- 3ème arrondissement (Bikélé)
- 2ème arrondissement (Nkok -Nkoltang)
- er arrondissement (Okolassi -Nzong bourg)
- Nzong Exotica -Nzong anoma -Gare
- Gare -Pont d'Awoula
- Ndouaniang2-Medza
- Cafele-Nsile.