

**CHANGEMENT, IMPACT,
DÉVELOPPEMENT DURABLE**

COMMENT LE GROUPE DE LA BANQUE
ISLAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT
AMÉLIORE LES CONDITIONS DE
VIE DES POPULATIONS



TRANSPORT

**RÉHABILITATION DE ROUTE
POUR UN CORRIDOR STRATÉGIQUE
AU KAZAKHSTAN**



2020

INTRODUCTION

La République du Kazakhstan est une passerelle vers la Russie, l'Europe, l'Asie centrale et la Chine. Toutefois, ce pays étant le plus enclavé du monde, ses routes constituent le seul moyen de lui ouvrir tous les débouchés que peut lui offrir sa position stratégique. Le mauvais état des liaisons routières du Kazakhstan a privé le pays d'énormes possibilités de tirer des revenus du trafic de transit. Avec le financement de la BID, le Gouvernement du Kazakhstan a amélioré l'efficacité et la sécurité du transport routier dans la région de Jambyl et favorisé le développement le long de ce grand corridor.

LE DÉFI

Au Kazakhstan l'entretien des routes n'a pas été suffisamment financé depuis un certain temps, et certaines parties du tronçon de 58 kilomètres objet du projet – qui fait partie de la principale route entre la Chine occidentale, les autres pays d'Asie centrale et la Russie – étaient dans un état de délabrement avancé. Le taux des accidents de la route au Kazakhstan est l'un des plus élevés de la région. Le mauvais état des routes en est l'une des raisons, notamment la précarité des revêtements et l'insuffisance de possibilités de dépassement sur les routes étroites. La longue durée des déplacements et les retards qui s'y ajoutent du fait des procédures de passage des frontières font perdre énormément de revenus de transit, surtout pour les cargaisons de conteneurs, ainsi que des opportunités commerciales et d'affaires. Le réseau routier inadéquat a également inhibé le potentiel pour une plus grande exploitation de la coopération et l'intégration régionale, mais aussi de la position stratégique du pays qui se trouve entre l'Asie et l'Europe, notamment avec la forte croissance économique de la Chine voisine qui stimule la demande en divers produits pour des destinations mondiales.



LE PROJET

L'objectif du projet était d'améliorer l'efficacité et la sécurité des transports, et de promouvoir le développement le long d'un des corridors de transit les plus stratégiques du Kazakhstan, améliorant ainsi les opportunités d'affaires et de commerce. Le projet entendait donc construire 58,1 kilomètres du corridor de transit de la Coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC). Le projet a permis de réhabiliter ce tronçon ciblé de la route de 2 553 km reliant les frontières du Kazakhstan avec La Chine et la Russie. Il s'agissait de redessiner la route pour répondre aux normes de transport internationales et en faire une autoroute à 4 voies avec des accotements durs.

La route a été faite en asphalte-béton et des infrastructures de services connexes construites pour sa gestion et son intégration. Ces travaux comprenaient la construction de 3 ponts, 12 échangeurs, 66 ponceaux, un point de service routier amélioré, 8 arrêts de bus et 9 aires de repos.

Une attention particulière a été accordée au choix et au suivi de l'utilisation de matériaux de haute qualité, garantissant un revêtement durable à même de supporter le volume de trafic actuel et futur. Le processus de reconstruction a duré 2 ans et 9 mois, et respecté les exigences environnementales standards telles que le nettoyage des chantiers de construction, l'élimination correcte des déchets et le reboisement.

Pendant l'exécution du projet, le Gouvernement du Kazakhstan a veillé à garantir le recasement des populations touchés. Par exemple, l'acquisition des terrains nécessaires pour le projet, a été convenue sur la base de la valeur marchande et non cadastrale - les personnes et entreprises concernées ont donc été dédommagées de manière adéquate et équitable. La prise de mesures de protection de l'environnement et des zones de recasement au niveau national constituait un volet fondamental du projet pour réaliser les impacts sur le développement social dans son ensemble.

RÉSULTATS

Le projet a permis d'augmenter les opportunités d'échange et d'affaires aux niveaux national et international, avec l'amélioration de la connectivité.

Au cours de la mise en œuvre, des emplois ont été créés pour 500 habitants ainsi que des marchés pour les entreprises fournissant des intrants. Le volume du trafic a augmenté, passant de 4 000 à environ 6 000 véhicules par jour, tandis que la durée des déplacements a été réduite. La durée moyenne du trajet entre Shakpak Ata et la ville de Taraz a été réduite de moitié, passant de 90 à 45 minutes. Les coûts du transport des marchandises ont été fortement réduits, pour être passés de 10 à 5 %. La route a permis d'ouvrir des liaisons avec de nouvelles zones agricoles et facilité l'accès aux services sociaux de base tels que la santé et l'éducation. L'amélioration des dispositifs de sécurité routière a permis de réduire les probabilités d'accidents. En mettant en œuvre des technologies et normes routières modernes, le projet a également contribué au renforcement des capacités nationales de construction de routes aux normes internationales.

**DURÉE DU VOYAGE
DE SHAKPAK ATA À TARAZ CITY**

**RÉDUITE,
DE MOITIÉ,
SOIT 45 MINUTES**





ENSEIGNEMENTS

Le projet a été réalisé dans les limites du budget et 6 mois avant l'échéance, grâce à une planification rigoureuse, à une bonne prestation du maître d'œuvre (ministère des Transports et de la Communication) et une supervision méthodique. La qualité des matériaux a été contrôlée par un échantillonnage régulier – une mesure cruciale pour la réussite de tels programmes de construction.

L'entretien permanent sera essentiel pour garantir un impact durable. Pour couvrir les charges courantes, le Gouvernement est en train de mettre en place un péage national pour les grands corridors de transport, dont celui-ci.

Des mesures telles que le contrôle de la charge à l'essieu, devraient également être introduites pour éviter la détérioration du revêtement due à l'augmentation du trafic et des charges.

Chaque projet de route est spécifique à un lieu, mais les facteurs de réussite communs répertoriés dans le cas d'espèce seront mis à profit dans les futurs projets avant la mise en œuvre : précision dans la conception et la planification des coûts, utilisation de matériaux de haute qualité, techniques efficaces de résolution de problèmes et collaboration avec toutes les parties prenantes (camionneurs, autres usagers et riverains).

La législation locale exige de payer les entrepreneurs en monnaie locale, ce qui crée des difficultés de trésorerie à l'entrepreneur en raison des retards dans les virements bancaires. Ces questions doivent être prises en considération durant la phase de conception des projets afin de veiller à ce que l'échelonnement des paiements permette de tels retards.

LES COÛTS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ONT FORTEMENT BAISSÉ, PASSANT DE

10% À 5%

LA BID COMPTE

57

PAYS MEMBRES RÉPARTIS SUR 4 CONTINENTS



COÛT TOTAL DU PROJET

190 MILLIONS \$EU



CONTRIBUTIONS

- BANQUE ISLAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT

170 MILLIONS \$EU

- GOVERNMENT OF KAZAKHSTAN

20 MILLIONS \$EU

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ : LA CARTE EST À TITRE INDICATIF SEULEMENT

« Les caractéristiques fondamentales du travail d'équipe, l'adaptabilité et la diligence ont joué un rôle essentiel dans la réalisation d'une infrastructure de transport de haute qualité, sûre et efficace, et ont été déterminants pour la réussite de ce projet qui aujourd'hui contribue effectivement à la connectivité régionale et mondiale du Kazakhstan. La BID fera fond sur l'expérience et les connaissances acquises par le biais de cette opération pour faire des réalisations similaires dans d'autres pays membres ».

Dr Walid Abdelwahab, Directeur Général, Relations et services de pays, BID.



LE TRONÇON RÉHABILITÉ EST CONÇU POUR ÊTRE ENTRETENU ET INTÉGRÉE, AVEC 8 ARRÊTS DE BUS ET 9 AIRES DE REPOS

LE NOMBRE DE VÉCULES
EMPRUNTANT LA ROUTE
EST PASSÉ DE

**4 000
À 6 000**

PAR JOUR

500

CRÉATION D'EMPLOIS POUR LES
MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ
LOCALE PENDANT LA MISE EN ŒUVRE
DURING IMPLEMENTATION

NOUS CONTACTER

Banque islamique
de développement
8111 King Khalid St.
Al Nuzlah Al Yamania Dist.
Unit No. 1
Djeddah 22332-2444
Royaume d'Arabie Saoudite

✉ info@isdb.org
☎ +966 12 6361400
🌐 www.isdb.org