

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES TRANCHE I

**Rapport d'évaluation de performance de programme
(REPP)**

**DEPARTEMENT DE L'EVALUATION DES OPERATIONS
(OPEV)**

16 août 1999

TABLE DES MATIÈRES

| | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| ÉQUIVALENCES, SIGLES ET ABRÉVIATIONS, PRÉFACE ET DONNÉES DE BASE DU PROJET | (i-viii) |
| 1. RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION RETROSPECTIVE | 1 |
| 1.1 Objectifs et envergure du projet | 1 |
| 1.2 Exécution du projet | 1 |
| 1.3 Respect des conditions et des dispositions de l'accord de prêt | 3 |
| 1.4 Evaluation de la performance | 3 |
| 1.5 Viabilité du projet | 4 |
| 1.6 Conclusions, rétroaction et recommandations | 4 |
| 2. CONTEXTE | 8 |
| 2.1 Contexte macroéconomique | 8 |
| 2.2 Le sous-secteur routier | 9 |
| 2.3 Historique des interventions du Groupe de la Banque | 10 |
| 2.4 Formulation du projet | 11 |
| 2.5 Justification du projet | 11 |
| 2.6 Objectifs et envergure du projet au moment de l'évaluation | 12 |
| 2.7 Plan de financement | 13 |
| 2.8 Méthodologie et approche de l'évaluation rétrospective | 14 |
| 3. EXÉCUTION DU PROJET | 14 |
| 3.1 Entrée en vigueur du prêt | 14 |
| 3.2 Modifications de la conception et de l'envergure du projet | 16 |
| 3.3 Calendrier d'exécution | 17 |
| 3.4 Rapports | 18 |
| 3.5 Acquisition des biens et services | 19 |
| 3.6 Coût du projet | 19 |
| 3.7 Décaissement du prêt | 20 |
| 3.8 Respect des conditions et des dispositions de l'accord de prêt | 21 |
| 4. ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE | 21 |
| 4.1 Performance opérationnelle | 21 |
| 4.2 Performance financière | 22 |
| 4.3 Performance économique | 22 |
| 4.4 Performance institutionnelle et impact social | 23 |
| 4.5 Incidences sur les femmes | 25 |
| 4.6 Performance environnementale | 25 |
| 4.7 Performance des entrepreneurs, du bureau d'études et de l'emprunteur | 26 |
| 4.8 Performance du Groupe de la Banque | 27 |

| | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| 5. VIABILITE DU PROJET | 27 |
| 6. NOTATION DE LA PERFORMANCE | 28 |
| 7. CONCLUSIONS, RETROACTION ET RECOMMANDATIONS | 28 |
| 7.1 Conclusions | 28 |
| 7.2 Expérience acquise | 29 |
| 7.3 Recommandations | 30 |
| 7.4 Matrice des mesures de suivi | 32 |

LISTE DES ANNEXES

| | <u>Nombre de pages</u> |
|--|----------------------------|
| I. Carte des sites du projet | 1 |
| II. Matrice des recommandations et des mesures de suivi | 3 |
| III. Budget consacré à l'entretien des routes | 1 |
| IV. Calendrier d'exécution prévu et réel | 1 |
| V. Notation de la performance | 3 |
| VI. Matrice rétrospective du cadre logique | 2 |
| VII. Décaissements annuels du prêt et de la contribution du Gouvernement | 1 |
| VIII. Prévisions de trafic | 4 |
| IX. Coût d'exploitation des véhicules | 1 |
| X. Economies réalisées sur le coût d'exploitation des véhicules | 4 |
| XI. Flux des coûts et avantages | 4 |

Le présent rapport a été rédigé par MM. **W. Byaruhanga**, Chargé principal d'évaluation rétrospective, et **José C. Horta**, Ingénieur conseil civil, à la suite d'une mission effectuée au Zimbabwe en juillet 1998. Pour toute information complémentaire, s'adresser à **M. G. M. B. Kariisa**, Directeur du Département de l'évaluation des opérations (poste 4052).

EQUIVALENCES MONETAIRES, SIGLES ET ABREVIATIONS

Equivalences monétaires

Unité monétaire du Zimbabwe : le dollar zimbabwéen (Z\$)

| | | | |
|--------|---------|---------------------|--|
| 1 UC = | 1,47266 | Janvier - Mars | 1985 (Evaluation) |
| 1 UC = | 1,75020 | Janvier - Mars | 1986 (Entrée en vigueur du prêt Démarrage des travaux R177, R330, R847) |
| 1 UC = | 1,86663 | Avril - Juin | 1986 (Premier décaissement) |
| 1 UC = | 2,00299 | Octobre - Décembre | 1986 (Commencement des travaux R659) |
| 1 UC = | 2,35932 | Janvier - Mars | 1988 (Achèvement des travaux R330) |
| 1 UC = | 2,61453 | Avril - Juin | 1989 (Achèvement des travaux R659) |
| 1 UC = | 2,66893 | Juillet - Septembre | 1989 (Achèvement des travaux R177) |
| 1 UC = | 3,75075 | Janvier - Mars | 1991 (Achèvement des travaux R847) |
| 1 UC = | 6,92099 | Avril - Juin | 1992 (Dernier décaissement) |
| 1 UC = | 11,3909 | Juin | 1994 (Rapport d'achèvement du projet [RAP]) |
| 1 UC = | 21,9087 | Juin | 1998 (Rapport d'évaluation de performance [REPP]) |

Unités de mesures

| | | |
|--------------------------------------|---|----------------------|
| 1 tonne (t) | = | 2 205 livres |
| 1 kilogramme (kg) | = | 2,2 livres |
| 1 mètre (m) | = | 3,28 pieds |
| 1 pied | = | 0,305 mètre |
| 1 kilomètre (km) | = | 0,621 mile |
| 1 mile | = | 1,609 kilomètre |
| 1 kilomètre carré (km ²) | = | 0,386 mile carré |
| 1 hectare (ha) | = | 0,01 km ² |

Exercice budgétaire

1^{er} juillet - 30 juin

Sigles et abréviations

- BAD : Banque africaine de développement
- CADI : Institut africain de développement
- CEV : Coût d'exploitation des véhicules
- FAD : Fonds africain de développement
- Dev. : Devises
- GVT : Gouvernement (zimbabwéen)
- M. l. : Monnaie locale
- PIB : Produit intérieur brut
- PK : Point kilométrique
- PNB : Produit national brut
- PNUD : Programme des Nations Unies pour le développement
- RAP : Rapport d'achèvement du projet
- REPP : Rapport d'évaluation de la performance du projet
- REP : Rapport d'évaluation du projet
- SADC : Communauté pour le développement en Afrique australe
- SIDA : Agence suédoise de développement international
- TDR : Termes de référence
- TJM : Trafic journalier moyen
- TRE : Taux de rentabilité économique
- TREI : Taux de rentabilité économique interne
- UC : Unité de compte
- ZEP : Zone d'échanges préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
- Z\$: Dollar zimbabwéen

PREFACE

1. Le présent rapport d'évaluation de performance (REPP) concerne le Projet de routes, tranche I, du Zimbabwe.
2. Le 26 août 1985, un prêt (n° CS/ZBW/TR/85/003) de 30 millions d'UC a été approuvé par la BAD pour financer ce projet. Le premier décaissement a eu lieu le 5 mai 1986 et le dernier, le 14 mai 1992, après achèvement des travaux. Le prêt a servi au financement des coûts afférents au bitumage de quatre routes rurales, d'une longueur totale de 221 kilomètres, et à la supervision des travaux de construction.
3. Le projet a été mené à bonne fin et les routes ont été entièrement ouvertes à la circulation, à des dates différentes : Seke - Zvipadze en janvier 1988, Gwanda - Guyo en avril 1989, Mvuma - Gweru en août 1989 et Kwekwe - Gokwe en mars 1981. Le rapport d'achèvement du projet (RAP) a été établi par la Banque en juin 1994, à la suite d'une mission effectuée au Zimbabwe.
4. Le projet a largement atteint ses objectifs : ces routes graveleuses/en terre ont été améliorées et bitumées en vue de relier au réseau routier quatre points de croissance dans les zones d'impact des artères principales et, ce faisant, d'intégrer ces zones aux principaux centres socioéconomiques du pays.
5. Le projet de rapport d'achèvement dresse un bilan général de l'exécution du projet. Le présent rapport d'évaluation de performance a pour objet d'examiner en profondeur le constat établi lors de ce bilan, ainsi que d'autres problèmes auxquels était confronté le projet achevé. Il élucide certaines questions, tout en développant et en étayant les constatations faites dans le rapport d'achèvement.
6. Aux leçons fort utiles du rapport d'achèvement, il apporte de nouveaux enseignements destinés à accroître l'efficacité des projets financés par le Groupe de la Banque au Zimbabwe et dans d'autres pays membres.
7. Le présent rapport d'évaluation de performance consigne les conclusions d'une mission d'évaluation rétrospective effectuée en juillet 1998. Les informations contenues dans le rapport émanent d'entretiens avec de hauts fonctionnaires du Zimbabwe, de la visite des sites du projet ainsi que des données extraites des rapports d'évaluation et d'achèvement ainsi que des dossiers du projet et des fichiers de la Banque.
8. L'évaluation globale contenue tant dans le rapport d'achèvement que dans le présent rapport d'évaluation conclut à une performance satisfaisante du projet.
9. Le projet de rapport a été soumis, pour observations, aux départements des opérations de la Banque et à l'emprunteur. Les observations reçues ont été prises en compte dans la version finale du rapport.

DONNEES DE BASE DU PROJET

1. Pays : République du Zimbabwe
 2. Projet : Projet de routes rurales, tranche I
 3. Numéro du prêt : CS/ZBW/TR/85/003
 4. Emprunteur : Gouvernement zimbabwéen
 5. Bénéficiaire : Gouvernement zimbabwéen
 6. Organe d'exécution : Direction des routes nationales (ministère des Transports et de l'Energie)

A. DONNEES DE BASE DU PRET

| | <u>Estimations à l'évaluation</u> | <u>Données réelles</u> |
|--|-----------------------------------|------------------------|
| 1. Montant (en millions d'UC) | 30,00 | 15,71 |
| 2. Montant annulé (en millions d'UC) | --- | 14,29 |
| 3. Taux d'intérêt (% par an) | 9,86 | 9,55 |
| 4. Commission de service | --- | --- |
| 5. Période de remboursement (années) | 18 | 18 |
| 6. Différé d'amortissement (années) | 4 | 5 |
| 7. Reliquat du prêt (en millions d'UC) | --- | 14,29 |
| 8. Date de négociation du prêt | --- | 5 - 9 août 1985 |
| 9. Date d'approbation du prêt | Juin 1985 | 26 août 1985 |
| 10. Date de signature du prêt | --- | 23 octobre 1985 |
| 11. Date d'entrée en vigueur du prêt | --- | 20 février 1986 |

B. DONNEES DU PROJET

| | <u>Estimations à l'évaluation</u> | | | | <u>Données réelles</u> | | | |
|---|-----------------------------------|--------------|--------------|------------|------------------------|--------------|--------------|------------|
| 1. Coût total (en millions d'UC) | 42,86 | | | | 22,44 | | | |
| Coût total (en millions de Z\$) | 63,11 | | | | 33,04 | | | |
| i) Composante en devises (en millions d'UC) | 30,00 | | | | 15,71 | | | |
| Composante en devises (en millions de Z\$) | 44,17 | | | | 48,27 | | | |
| ii) Composante en monnaie locale (en millions d'UC) | 12,86 | | | | 6,73 | | | |
| Composante en monnaie locale (en millions de Z\$) | 18,96 | | | | 9,91 | | | |
| 2. Plan de financement (en millions d'UC) | | | | | | | | |
| | <u>Dev.</u> | <u>M. l.</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. l.</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> |
| BAD | 30,00 | 0,00 | 30,00 | 70 | 15,71 | 0,00 | 15,71 | 70 |
| Gouvernement | 0,00 | 12,86 | 12,86 | 30 | 0,00 | 6,73 | 6,73 | 30 |
| | <u>30,00</u> | <u>12,86</u> | <u>42,86</u> | <u>100</u> | <u>15,71</u> | <u>6,73</u> | <u>22,44</u> | <u>100</u> |
| 3. Date limite du premier décaissement | 31 décembre 1986 | | | | 31 décembre 1986 | | | |
| 4. Date effective du premier décaissement | --- | | | | 5 mai 1986 | | | |
| 5. Date limite du dernier décaissement | 31 décembre 1990 | | | | 30 juin 1996 | | | |
| 6. Date effective du dernier décaissement | --- | | | | 14 mai 1992 | | | |
| 7. Démarrage des activités d'exécution (recrutement du bureau d'études) | | | | | | | | |
| Kwekwe - Gokwe | 1 ^{er} septembre 1985 | | | | 23 janvier 1986 | | | |
| Mvuma - Gweru | | | | | | | | |
| Seke - Zvipadze | | | | | | | | |
| Gwanda - Guyo | | | | | 17 avril 1986 | | | |

| | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------|
| 8. Démarrage des travaux | | |
| Kwekwe - Gokwe | 1 ^{er} février 1986 | 31 janvier 1986 |
| Mvuma - Gweru | 1 ^{er} octobre 1985 | 15 janvier 1986 |
| Seke - Zvipadze | 1 ^{er} novembre 1985 | 15 janvier 1986 |
| Gwanda - Guyo | 15 février 1986 | 3 novembre 1986 |
| 9. Achèvement des travaux | | |
| Kwekwe - Gokwe | 1 ^{er} juillet 1989 | 31 mars 1991 |
| Mvuma - Gweru | 1 ^{er} octobre 1987 | 15 août 1988 |
| Seke - Zvipadze | 1 ^{er} novembre 1987 | 15 août 1988 |
| Gwanda - Guyo | 15 février 1988 | 3 mars 1989 |
| 10. Fin de la période d'entretien | | |
| Kwekwe - Gokwe | 1 ^{er} juillet 1990 | 31 mars 1992 |
| Mvuma - Gweru | 1 ^{er} octobre 1988 | 15 août 1989 |
| Seke - Zvipadze | 1 ^{er} novembre 1988 | 15 août 1989 |
| Gwanda - Guyo | 15 février 1989 | 3 mars 1990 |

C. INDICATEURS DE PERFORMANCE

| | | |
|---|------|--|
| 1. Sous-utilisation des fonds | | 20,42 millions d'UC ou 30,07 millions de Z\$ ou 48 % |
| 2. Dépassement du délai d'exécution | | 21 mois |
| Dépassement de la date d'entrée en vigueur du prêt | | 4 mois |
| Dépassement de la date limite du premier décaissement | | aucun |
| Dépassement de la date limite du dernier décaissement | | 17 mois |
| Extension de la date limite du dernier décaissement | | 18 mois |
| Dépassement de la date de démarrage des travaux | | 2 mois |
| Kwekwe - Gokwe | | 0 mois |
| Mvuma - Gweru | | 3,5 mois |
| Seke - Zvipadze | | 2,5 mois |
| Gwanda - Guyo | | 8,5 mois |
| Dépassement de la date d'achèvement des travaux | | |
| Kwekwe - Gokwe | | 21 mois |
| Mvuma - Gweru | | 11,5 mois |
| Seke - Zvipadze | | 10,5 mois |
| Gwanda - Guyo | | 12,5 mois |
| 3. Etat d'exécution du projet | | achevé |
| 4. Performance en matière d'exécution | | satisfaisante |
| 5. Performance de la Banque | | satisfaisante |
| 6. Réalisations du projet | | satisfaisantes |
| 7. TREI | | |
| Kwekwe - Gokwe | 25 % | 15 % |
| Mvuma - Gweru | 16 % | 15 % |
| Seke - Zvipadze | 19 % | 33 % |
| Gwanda - Guyo | 19 % | 12 % |

D. **MISSIONS**

| No. | Type de Mission | Nombre de Missions | Date | Nombre de personnes | Journées de travail |
|-----|--------------------------|--------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| 1 | Identification | - | -- | - | -- |
| 2 | Préparation | - | -- | - | -- |
| 3 | Evaluation | 1 | 1 - 17 mars 1985 | 3 | 48 |
| 3 | Suivi | 1 | 1 - 17 novembre 1985 | 1 | 16 |
| 4 | Supervision | 8 | -- | 3 | 63 |
| 5 | Achèvement | 1 | 15 - 29 novembre 1993 | 2 | 28 |
| 7 | Evaluation rétrospective | 1 | 9 - 24 juillet 1998 | 1 | 15 |

E. **DECAISSEMENT (en millions d'UC)**

| | <u>Prévisions de l'évaluation</u> | <u>Données réelles</u> | <u>Pourcentage</u> |
|-------------------------|-----------------------------------|------------------------|--------------------|
| Total des décaissements | 30,00 | 15,71 | 52 |
| Solde non décaissé | - | 14,29 | 48 |
| Montant annulé | - | 14,29 | 48 |

Répartition annuelle des décaissements (en millions d'UC)

| | | | |
|------|--------------|--------------|-------------|
| 1985 | 1,13 | 0,00 | 0,0 |
| 1986 | 10,45 | 0,16 | 0,5 |
| 1987 | 11,32 | 3,40 | 11,3 |
| 1988 | 5,41 | 5,70 | 19,0 |
| 1989 | 1,52 | 2,80 | 9,3 |
| 1990 | 0,17 | 1,98 | 6,6 |
| 1991 | 0,00 | 1,43 | 4,8 |
| 1992 | <u>0,00</u> | <u>0,24</u> | <u>0,8</u> |
| | <u>30,00</u> | <u>15,71</u> | <u>52,4</u> |

F. **ENTREPRENEURS**F1. **Kwekwe - Gokwe**

1. Nom : Ministère des Transports et de l'Énergie
Groupes de construction n^{os} 3 et 8
2. Responsabilité : Exécution des travaux de construction

| | <u>Prévisions de l'évaluation</u> | <u>Données réelles</u> |
|--|-----------------------------------|------------------------|
| 3. Date d'attribution du marché | : Régie directe | Régie directe |
| 4. Début de l'exécution du marché | : 1 février 1986 | 31 janvier 1986 |
| 5. Fin de l'exécution du marché | : 1 ^{er} juillet 1989 | 31 mars 1991 |
| 6. Durée de l'exécution du marché | : 41 mois | 50 mois |
| 7. Coût des travaux (en millions de Z\$) | : 25 | 33,84 |
| 8. Fin de la période d'entretien | : 1 ^{er} juillet 1990 | 31 mars 1992 |

F2. **Mvuma - Gweru**

1. Nom : Ministère des Transports et de l'Énergie
Groupe de construction n° 7
2. Responsabilité : Exécution des travaux de construction

| | <u>Prévisions de l'évaluation</u> | <u>Données réelles</u> |
|--|-----------------------------------|------------------------|
| 3. Date d'attribution du marché | : Régie directe | Régie directe |
| 4. Début de l'exécution du marché | : 1 ^{er} octobre 1985 | 15 janvier 1986 |
| 5. Fin de l'exécution du marché | : 1 ^{er} octobre 1987 | 15 août 1988 |
| 6. Durée de l'exécution du marché | : 24 mois | 31 mois |
| 7. Coût des travaux (en millions de Z\$) | : 12,87 | 14,37 |
| 8. Fin de la période d'entretien | : 1 ^{er} octobre 1988 | 15 août 1989 |

F3. **Seke - Zvipadze**

1. Nom : Ministère des Transports et de l'Énergie
Groupe de construction n° 8
2. Responsabilité : Exécution des travaux de construction

| | <u>Prévisions de l'évaluation</u> | <u>Données réelles</u> |
|--|-----------------------------------|------------------------|
| 3. Date d'attribution du marché | : Régie directe | Régie directe |
| 4. Début de l'exécution du marché | : 1 ^{er} novembre 1985 | 15 janvier 1986 |
| 5. Fin de l'exécution du marché | : 1 ^{er} novembre 1987 | 15 août 1988 |
| 6. Durée de l'exécution du marché | : 24 mois | 31 mois |
| 7. Coût des travaux (en millions de Z\$) | : 8,55 | 7,27 |
| 8. Fin de la période d'entretien | : 1 ^{er} novembre 1988 | 15 septembre 1989 |

F4. **Gwanda - Guyo**

1. Nom : *Partizanski Put (Zimbabwe) Ltd. (Pvt)*
Siège en Yougoslavie
2. Responsabilité : Exécution des travaux de construction
3. Date d'attribution du marché : 22 octobre 1986

| | <u>Prévisions de l'évaluation</u> | <u>Données réelles</u> |
|--|-----------------------------------|------------------------|
| 4. Début de l'exécution du marché | : 15 février 1986 | 3 novembre 1986 |
| 5. Fin de l'exécution du marché | : 1 ^{er} novembre 1987 | 15 août 1988 |
| 6. Durée de l'exécution du marché | : 24 mois | 28 mois |
| 7. Coût des travaux (en millions de Z\$) | : 14,63 | 9,8 |
| 8. Fin de la période d'entretien | : 15 février 1989 | 3 mars 1990 |

G. **CONSULTANTS**

G1. **Kwekwe - Gokwe, Mvuma - Gweru et Seke - Zvipadze**

- | | | | |
|---|---|--|-------|
| 1. Nom | : | Renardet S. A. ingénieurs conseils, Genève (Suisse) | |
| 2. Responsabilité | : | Supervision des travaux de construction | |
| 3. Date de signature du marché | : | 23 janvier 1986 | |
| 4. Fin de l'exécution du marché | : | Avril 1991 | |
| 5. Durée de l'exécution du marché | : | 52 mois | |
| 6. Montant du marché (en millions de Z\$) | : | 2,099 | 4,215 |

G2. **Gwanda - Guyo**

- | | | | |
|-----------------------------------|---|--|--------|
| 1. Nom | : | <i>Scott, Wilson, Kirkpatrick and Partners</i> | |
| 2. Responsabilité | : | Supervision des travaux de construction | |
| 3. Date de signature du marché | : | 16 avril 1986 | |
| 4. Fin de l'exécution du marché | : | Avril 1989 | |
| 5. Durée de l'exécution du marché | : | 36 mois | |
| 6. Montant du marché (en £) | : | 42 160 | 45 635 |
| (en millions de Z\$) | : | 0,608 | 0,721 |

1. RESUME DE L'EVALUATION RETROSPECTIVE

1.1 Objectifs et envergure du projet

1.1.1 Le Gouvernement zimbabwéen avait prévu d'améliorer les routes graveleuses R330 Seke - Zvipadze, R659 Gwanda - Guyo, R517 Mvuma - Gweru et R847 Kwekwe - Gokwe afin de les bitumer. Il avait préparé en 1984/85, avec le concours de la SIDA, les études techniques et les dossiers d'appel d'offres relatifs aux travaux d'amélioration et avait adressé, en 1984, une requête formelle à la Banque en vue du financement d'un projet de reconstruction de routes rurales prioritaires. Le projet a été préparé par une mission de la Banque en mars 1985 et le rapport d'évaluation le 10 mai 1985.

1.1.2 L'objectif principal du projet, tel que défini à l'évaluation, était d'améliorer des routes graveleuses ou en terre existantes pour les bitumer et relier les quatre points de croissance situés dans les zones d'impact des principales artères du réseau routier et, ce faisant, intégrer ces zones aux principaux centres économiques et sociaux du pays.

1.1.3 Le projet a réalisé ses objectifs : des routes améliorées relient, à moindre coût, les pôles de croissance et les zones d'impact aux réseaux routier national, facilitant ainsi le mouvement des biens et des personnes de ces zones/pôles vers les principales structures économiques et sociales du pays.

1.2 Exécution du projet

1.2.1 Le prêt a été négocié du 5 au 9 août 1985, approuvé deux semaines plus tard et signé le 23 octobre 1985. Il est entré en vigueur quatre mois plus tard, après que l'emprunteur eut satisfait aux conditions préalables au premier décaissement. Ce délai est raisonnable ; il est inférieur au délai de six mois maximum actuellement imposé par la Banque.

1.2.2 A la différence de nombreux pays membres régionaux, le Zimbabwe disposait, à l'époque, d'un système de gestion des routes efficace et bien rôdé, composé par plusieurs groupes pleinement opérationnels, spécialisés dans la construction de routes et placés sous la tutelle du ministère des Transports et de l'Energie. Il a donc été décidé d'octroyer au Gouvernement les ressources nécessaires à la réalisation du projet envisagé, et de faire construire trois des quatre routes prévues par régie directe et la dernière par une entreprise privée, dont les services seraient recrutés par voie d'appel d'offres.

1.2.3 En comparant le calendrier d'exécution du projet tel qu'il s'est actuellement déroulé à celui établi à l'évaluation, il ressort que les travaux de construction de trois des quatre routes avaient pris du retard : neuf mois pour la route Gwanda - Guyo (réalisée par une entreprise privée), 3,3 pour Mvuma - Gweru et 2,5 pour Seke - Zvipadze.

1.2.4 Les délais prévus à l'évaluation pour la construction de ces trois routes ont été largement dépassés. Les travaux pour Gwanda - Guyo (réalisés par une entreprise privée) ont duré 29 mois au lieu de 24. Ceux pour Mvuma - Gweru ont pris 43 mois au lieu de 24 et ceux pour Kwekwe - Gokwe 61 mois au lieu de 41. Seule la construction de la route Seke - Zvipadze s'est achevée dans le délai de 24 mois prévu à l'évaluation.

1.2.5 Ces retards importants sont dus essentiellement aux facteurs énumérés ci-après.

- i) L'entreprise la moins disante pour la construction de la route Gwanda - Guyo ayant refusé de proroger la validité de son offre, le marché a été attribué à la deuxième moins-disante. Confrontée à d'énormes difficultés financières et insuffisamment soutenue par ses patrons, en Europe, celle-ci a dû utiliser des équipements défectueux.
- ii) Le Gouvernement ayant fait effectuer des travaux supplémentaires sur les trois autres routes, il a fallu prolonger les délais de construction de la route qui traverse le pont à rails conçue par le ministère des Transports et de l'Energie, des routes qui mènent au pont et des deux voies d'accès à la route Mvuma - Gweru. La route Kwekwe - Gokwe a été allongée de 22 kilomètres. Les normes de construction de la chaussée, ainsi que les normes techniques de structure et de tracé d'autres tronçons de cette route et de différents ponts et voies d'accès, ont été modifiées. En revanche, les travaux effectués sur la route Seke - Zvipadze, le pont de 20 mètres à voie unique et les routes d'accès, bien que modifiés, n'ont entraîné aucun retard.
- iii) Les groupes de construction de la Direction des routes nationales ne disposaient que de très peu d'installations et d'équipements pour effectuer les travaux. Les matériaux et les pièces de rechange étaient également insuffisants, en grande partie à cause de la lourdeur des procédures d'acquisition de ces biens.

1.2.6 A l'évaluation, le coût total du projet était estimé à 42,86 millions d'UC (ou 63,11 millions de Z\$), net d'impôts et de taxes. A son achèvement, malgré toutes les modifications de conception et les retards d'exécution, son coût réel s'établissait à 22,44 millions d'UC (ou 68,23 millions de Z\$), net d'impôts et de taxes.

1.2.7 Le prêt de la BAD se chiffrait à 30 millions d'UC, dont 15,71 millions avaient été effectivement décaissés à l'achèvement du projet, laissant un solde non décaissé de 14,29 millions qui a été annulé, par la suite. Le Gouvernement a décaissé au total un montant équivalent à 30 % du coût total réel du projet. Ceci s'explique par le fait que, faute d'avoir pu les justifier, il n'a pas pu se faire rembourser par la Banque certaines dépenses engagées dans le cadre du projet pour l'acquisition d'importantes quantités d'équipements, matériaux et fournitures destinés aux groupes de construction de la Direction des routes nationales et facturés globalement par les fournisseurs.

1.2.8 Le coût réel du projet en unités de compte était nettement inférieur aux estimations de l'évaluation, malgré le volume accru de travail et les retards enregistrés. Les économies réalisées sur le prêt sont dues, en grande partie, aux fluctuations fréquentes du taux de change durant l'exécution du projet ainsi qu'à une surestimation possible des coûts, au moment de l'évaluation. En fait, le consultant chargé de la supervision des travaux de construction conclut dans son rapport final qu'« il est beaucoup plus économique d'exécuter en régie directe des travaux de l'envergure de ceux réalisés dans le cadre du projet que de les faire exécuter par une entreprise privée ». Comme indiqué plus haut, certaines dépenses engagées par le Gouvernement n'ont pu être remboursées par la Banque, faute d'avoir pu être justifiées ; ce qui explique, en partie, que les fonds aient été sous-utilisés et que le reliquat du prêt soit aussi important.

1.3 **Respect des conditions et des dispositions de l'accord de prêt**

1.3.1 Toutes les conditions du prêt ont été remplies sans retards majeurs et l'accord de prêt est entré en vigueur quatre mois après sa signature.

1.3.2 En fait, les conditions du prêt étaient relativement faciles à remplir, étant donné qu'elles ne portaient que sur de simples engagements du Gouvernement. Or, celui-ci n'ayant pas augmenté, durant l'exécution du projet, le budget consacré à l'entretien des routes – malgré son engagement à le faire – de nouvelles mesures devront être prises à cet effet, pour assurer la viabilité du réseau routier national et des routes construites dans le cadre du projet.

1.4 **Evaluation de la performance**

1.4.1 Le volume de trafic s'est accru depuis l'ouverture de ces routes à la circulation, il y a sept à 10 ans. Les taux de croissance du courant de trafic varient entre 5 et 10 %. Ils sont encore plus élevés sur la route Seke - Zvipadze qui passe à proximité de Harare, la capitale, et où les flux de trafic sont plus importants. Ces routes, construites selon des normes techniques appropriées, ont été systématiquement entretenues.

1.4.2 L'analyse économique entreprise au moment de l'évaluation du projet donne des taux de rentabilité économique interne (TREI), obtenus d'après les calculs effectués lors de l'étude de faisabilité et des études techniques, de 25% pour Kwekwe - Gokwe, 16 % pour Mvuma - Gweru et 19% pour Seke - Zvipadze et Gwanda - Guyo. A l'achèvement du projet, ces taux ont été réévalués dans le RAP à 13, 14, 42 et 20 % respectivement. D'après les derniers comptages de trafic et les prévisions révisées, ils s'établissent actuellement à 15, 15, 33 et 12% respectivement. Les volumes de trafic importants enregistrés sur la route Seke - Zvipadze expliquent son TREI élevé et devrait appeler l'attention de l'emprunteur sur la nécessité de renforcer éventuellement cette route.

1.4.3 La Direction des routes nationales du ministère des Transports et de l'Energie, assistée par des ingénieurs résidents mis à sa disposition par deux bureaux d'études, était chargée d'exécuter l'ensemble du projet pour le compte du Gouvernement. Sa performance a été jugée satisfaisante.

1.4.4 Malgré toutes les modifications apportées durant les travaux, les groupes de construction chargés des travaux en régie et l'entreprise privée ont fait du bon travail et construit des routes de bonne qualité. Leur performance a été jugée satisfaisante.

1.4.5 La performance des consultants chargés de la supervision des travaux et de la gestion financière des marchés a été jugée satisfaisante. En plus des 115 rapports sur l'état d'avancement du projet, le consultant chargé de la supervision des groupes de construction a établi un rapport général, très utile, sur la gestion des coûts et des travaux ainsi que sur le contrôle de l'exécution du projet.

1.4.6 Bien que leur performance en matière d'administration de l'ensemble du projet ait été jugée satisfaisante, l'emprunteur et l'organe d'exécution auraient dû enregistrer systématiquement les dépenses engagées dans le cadre du projet par les groupes de construction et transmettre à la Banque toutes les factures y afférentes en vue de leur remboursement. Une meilleure tenue des comptes aurait permis de mieux évaluer le coût du projet.

1.4.7 La Banque n'a entrepris aucune mission d'identification du projet. Aussitôt qu'elle a reçu la demande de prêt du Gouvernement, elle a dépêché au Zimbabwe, du 1^{er} au 17 mars 1985, une mission composée d'un économiste des transports et de deux ingénieurs du génie civil pour évaluer le projet. Elle a pu efficacement conseiller l'organe d'exécution quant à la marche à suivre pour faire soutenir l'exécution du projet. Elle a également effectué une mission de suivi, du 1^{er} au 17 novembre 1985, ainsi que huit autres missions pour superviser la construction des routes. La performance de la Banque peut être considérée comme satisfaisante, dans l'ensemble.

1.5 **Viabilité du projet**

1.5.1 Les avantages du projet ne pourront être durables que si les routes sont ponctuellement entretenues. Elles sont systématiquement entretenues, mais leur revêtement n'a pas été renouvelé, depuis leur construction. Le Gouvernement devrait, sans plus tarder, programmer les travaux de revêtement nécessaires. Par ailleurs, la route Seke - Zvipadze a besoin d'être élargie et testée pour déterminer s'il faut la renforcer ou renouveler son revêtement.

1.5.2 Pour que ces routes soient durables, il faudrait non seulement que le crédit alloué pour leur entretien soit suffisant, mais aussi que les services compétents aient suffisamment de matériel et de personnel qualifié pour effectuer ce travail. La Direction des routes nationales est certes bien organisée et s'efforce d'entretenir systématiquement et périodiquement toutes les routes dont elle a la charge. Malgré ses efforts louables, le budget alloué chaque année reste nettement insuffisant pour couvrir le coût des travaux nécessaires. En fait, il n'a cessé de diminuer, ces dernières années : en moyenne, la Direction des routes nationales ne reçoit chaque année qu'un tiers environ du budget requis.

1.6 **Conclusions, rétroaction et recommandations**

1.6.1 **Conclusions**

Le présent rapport souscrit à la plupart des conclusions du RAP, auxquelles il convient d'ajouter celles posées ci-après.

- i) Le projet a atteint son objectif principal : améliorer des routes graveleuses ou en terre existantes en les bitumant et relier aux principales artères du réseau routier les quatre points de croissance situés dans les zones d'impact et, partant, intégrer ces zones aux principaux centres économiques et sociaux du pays.
- ii) En raison des fluctuations fréquentes du taux de change durant l'exécution du projet, de l'absence de justification et du non-remboursement par la Banque de certaines dépenses engagées par les groupes de construction pour se doter de fournitures, matériaux et équipements, et du faible coût des travaux en régie directe, le coût réel du projet ne représente – malgré les travaux supplémentaires – que 52 % des estimations de l'évaluation. Les TREI réévalués des routes sont presque identiques à ceux prévus au moment de l'évaluation du projet. Seul celui de la route Seke - Zvipadze (33 %) est plus élevé, en raison d'un volume de trafic plus important que prévu.

- iii) Les modifications de conception proposées par le Gouvernement et approuvées par la Banque ont entraîné d'importants retards dans la construction de trois des quatre routes. Seule celle de Seke - Zvipadze a pu être achevée dans les délais, malgré les travaux supplémentaires de construction d'un pont de 20 mètres à voie unique et d'une route d'accès à ce pont. Ces modifications ont également entraîné d'importants dépassements dans les coûts des travaux. Les routes construites dans le cadre du projet ont toutes les normes et les caractéristiques techniques requises.
- iv) En raison des modifications apportées à la liste des installations, fournitures et matériaux nécessaires à l'exécution du projet et des retards enregistrés dans l'acquisition de ces biens, le projet a enregistré un énorme retard de 21 mois.
- v) La performance de la Direction des routes nationales, en tant qu'organe d'exécution du projet et en matière de supervision de l'exécution du projet et de contrôle des travaux de construction réalisés par deux équipes de consultants différentes, a été jugée satisfaisante.
- vi) La performance de la Banque a été jugée satisfaisante, dans l'ensemble. Elle aurait été meilleure, si la Banque avait participé à l'identification et à la préparation du projet. Elle aurait pu ainsi évaluer les études techniques et s'assurer qu'elles ont été correctement réalisées, ce qui aurait évité toutes ces modifications de conception durant la construction des routes.
- vii) Ces routes ont contribué à stimuler les productions vivrières (notamment celle du maïs) et minières, ainsi que différentes activités industrielles et commerciales. La route Seke - Zvipadze a, elle aussi, largement contribué à l'amélioration des conditions de vie des habitants de Seke et au développement de la ville.
- viii) Les routes ont été systématiquement bien entretenues. Il faudrait bientôt prévoir de renouveler leur revêtement pour éviter de graves problèmes techniques. En raison du volume de trafic particulièrement important sur la route Seke - Zvipadze, il faudrait y effectuer des tests pour déterminer si elle a besoin d'être renforcée ou d'un simple revêtement d'entretien.
- ix) Les réalisations du projet ont été jugées satisfaisantes, dans l'ensemble.

1.6.2 Expérience acquise

L'expérience acquise, grâce au projet, est décrite ci-après.

- i) Le calendrier d'exécution d'un projet doit être suivi à la lettre et les dates butoirs doivent être respectées. En outre, toutes les parties concernées – notamment l'emprunteur, la Banque, les consultants et les entrepreneurs – doivent faire de leur mieux pour respecter les délais impartis (paragraphe 3.3.3.).

- ii) Lorsqu'un futur projet a déjà fait l'objet d'études techniques détaillées, celles-ci doivent être soigneusement contrôlées, examinées et évaluées, au moment de l'évaluation du projet, pour s'assurer qu'elles sont complètes et qu'un site adapté a déjà été retenu pour l'exécution du projet. Dans le cas contraire, il faut revoir la conception du projet en vue de l'améliorer et actualiser les estimations de coût et les indicateurs de faisabilité (section 3.2).
- iii) La méconnaissance des procédures de la Banque en matière de remboursement peut entraîner des retards, amener la Banque à refuser d'effectuer les paiements requis et influencer sur le coût du projet achevé (paragraphe 3.7.2).
- iv) D'important facteurs – tels les quantités, les aléas d'exécution, les hausses de prix, le prix unitaire des biens et les taux de change en fonction desquels les estimations de coût ont été faites – doivent être étudiés de très près et, autant que possible, établis en rapport avec la réalité. Il convient cependant de souligner que les prix unitaires proposés par les entreprises privées peuvent être très différents de ceux appliqués lorsque les travaux de construction sont exécutés en régie directe (paragraphe 3.6.2).

1.6.3 Recommandations

Les recommandations ci-après sont soumises à l'examen du Gouvernement et de la Banque.

Au Gouvernement

- i) Il faudrait demander au Gouvernement d'enregistrer toutes les dépenses engagées pour l'acquisition de fournitures, matériaux et équipements utilisés par les groupes de construction, et de transmettre à la Banque les factures y afférentes, en vue de leur remboursement (paragraphe 3.7.2).
- ii) Le Gouvernement devrait faire de son mieux pour éviter tout retard dans la transmission des demandes de décaissement qui pourrait lui de son fait (paragraphe 4.7.6).
- iii) Afin d'éviter que la conception des projets ne soit trop souvent modifiée, durant les travaux de construction, des ingénieurs de niveau supérieur devraient être désignés pour examiner de très près les études techniques de ces projets et s'assurer qu'elles sont complètes et qu'un site adapté a déjà été retenu pour l'exécution du projet (section 3.2 et paragraphe 4.7.7).
- iv) Les organes d'exécution devraient préparer périodiquement deux listes distinctes des prix unitaires et des facteurs de hausse des prix, qui serviront pour les estimations de coût, à savoir : une liste pour les travaux de construction en régie et une autre pour les travaux réalisés par des entreprises privées (paragraphe 3.7.2).
- v) La Direction des routes nationales devrait veiller à ce que l'imperméabilisation des routes construites dans le cadre du projet se fasse ponctuellement et, en

particulier, que des tests soient effectués sur la route Seke - Zvipadze pour déterminer s'il faut éventuellement l'imperméabiliser et/ou la renforcer (paragraphe 4.1.3)

- vi) La Direction des routes nationales devrait transmettre à la Banque, à compter de cette année (1998), les originaux des états financiers audités des projets routiers en cours d'exécution et une copie dûment signée des rapports d'audit y relatifs (paragraphe 3.4.4).

A la Banque

- i) La Banque devrait suivre de près les activités de préparation des projets et/ou s'assurer que ces projets ont été correctement préparés afin d'éviter, autant que possible, de modifier leur conception durant leur exécution (section 3.2).
- ii) Au moment d'évaluer les projets, la Banque devrait toujours inspecter leurs sites et, par la suite, analyser, examiner et évaluer soigneusement toutes les études relatives à ces projets, afin de s'assurer qu'elles sont complètes et que des sites adaptés ont déjà été retenus pour l'exécution des projets. Dans le cas contraire, elle devrait exiger que la conception de ces projets soit revue et améliorée, et que les estimations de coût et les indicateurs de faisabilité soient actualisés (paragraphe 3.2.1).
- iii) Les problèmes inhérents à l'acquisition des biens et services devraient être dûment pris en considération durant la préparation des projets et résolus au moment de l'évaluation de ces projets ou des négociations de prêt (paragraphe 3.3.4 et 3.5.1).
- iv) Il faudrait, au moment de la préparation des projets, étudier le prix unitaire des biens pour choisir les plus raisonnables, et effectuer dans le budget de ces projets une provision pour imprévus et pour hausse des prix. Il faudrait faire la différence entre les prix et le coût des travaux de construction faisant l'objet de marchés et ceux des travaux en régie directe (paragraphe 3.5.2).
- v) Des calendriers de décaissement fondés sur des calendriers d'exécution précis et réalistes devraient être inclus dans les rapports d'évaluation des projets. A cet égard, des directives pour la préparation des calendriers de décaissement devraient être formulées pour aider les chargés de projets.
- vi) La Banque devrait suivre les programmes d'entretien systématique et les travaux de revêtement d'entretien des routes construites dans le cadre de projets financés par elle (paragraphe 5.2).
- vii) La Banque devrait veiller à ce que la Direction des routes nationales lui communique, dès cette année (1998), les originaux des états financiers audités des projets routiers en cours d'exécution et une copie dûment signée des rapports d'audit y relatifs (paragraphe 3.4.4).

1.6.4 Matrice des mesures de suivi

Les mesures de suivi sont résumées à l'annexe II.

2. CONTEXTE

2.1 Contexte macroéconomique

2.1.1 La République du Zimbabwe est un pays sans littoral situé en Afrique australe, bordé par le Mozambique, la Zambie, le Botswana et l'Afrique du Sud (voir l'annexe I). Son point d'accès à la mer le plus proche est le port de Beira, au Mozambique, auquel elle est reliée par route, chemin de fer et oléoduc.

2.1.2 Elle a une superficie totale de 390 580 km². Son relief est essentiellement constitué de hauts plateaux, avec des montagnes à l'Est, et varie de 2 592 mètres (à Inyangani) à 162 mètres (au confluent des fleuves Lundi et Savi). Son climat tropical est tempéré par l'altitude et par une saison des pluies qui s'étend de novembre à mars.

2.1.3 Sa population, essentiellement composée de jeunes (43 % de ses habitants ont moins de 15 ans), est estimée à 11,5 millions et son taux de croissance démographique à 1,26 % (estimations de 1997).

2.1.4 L'économie zimbabwéenne est caractérisée par un secteur privé très développé, engagé dans les principaux secteurs d'activité, notamment l'agriculture, l'industrie, les finances et les services. Dans le secteur agricole, 4 850 grandes exploitations commerciales privées occupent 33 % des terres et totalisent 55 % de la production vivrière totale et 70 % de la production animale. Dans les secteurs industriel et minier, 64 compagnies cotées à la bourse zimbabwéenne ont un taux de capitalisation boursière et un rendement de pointe équivalents à 36 et 20 % du PIB respectivement.

2.1.5 Le secteur agricole emploie 70 % de la main-d'œuvre et contribue à près de 40 % des exportations. Le secteur minier n'emploie que 5 % de la population active, alors que les minéraux et les métaux représentent environ 40 % des exportations. Bien qu'elle occupe la deuxième place après le secteur manufacturier, en termes de contribution au PIB (18 et 35 % respectivement), l'agriculture fournit aux industries manufacturières 50 % des matières premières à transformer.

2.1.6 Les transports et les communications jouent un rôle déterminant pour soutenir la croissance économique globale du Zimbabwe, qui dispose d'un réseau ferroviaire et d'un réseau routier très développés.

2.1.7 Son PIB par habitant est de 2 340 dollars EU (estimations de 1996). Positif en 1991, 1993 et 1994, le taux de croissance du PIB a régressé de 6,8 % en 1992 et de 2,4 % en 1995, en raison de la forte sécheresse qui s'est abattue sur le pays. Entre 1991 et 1995, le taux de croissance du revenu réel a baissé jusqu'à 1,4 % par an et le taux de croissance du revenu par habitant était négatif. En revanche, le taux de croissance du PIB a progressé à 8,1 % en 1996, suite au redressement du secteur agricole.

2.1.8 Le taux de chômage, très élevé au Zimbabwe, varie entre 26 et 40 % ; or, les investissements restent encore en deçà des 30 % nécessaires pour réduire le chômage à des niveaux acceptables et assurer une croissance durable. D'après les estimations, les

investissements – qui représentaient 18,4 % du PIB en 1994 – ont chuté à 15,5 % en 1995, avant de reprendre en 1996. Leur progression dépendra de la réaction du secteur privé face aux mesures actuellement prises par le Gouvernement, notamment pour privatiser les entreprises parapubliques, réduire le taux d'intérêt autrefois supérieur à 30 %, et limiter son intervention sur le marché financier.

2.1.9 Le déficit budgétaire reste encore un problème majeur pour l'économie zimbabwéenne, bien que des signes encourageants aient été récemment enregistrés, en partie grâce aux mesures de contrôle obligeant les ministères à rester dans les limites des budgets qui leur sont alloués.

2.1.10 Une application rigoureuse du programme de réforme économique et le maintien des mesures de contrôle des dépenses publiques, de diversification des revenus et d'incitation à l'investissement et à la croissance économique sont indispensables pour la croissance et la stabilité macroéconomique futures du Zimbabwe. Indépendamment de cela, le pays dispose de ressources naturelles et de capacités techniques suffisantes pour atteindre un niveau élevé de croissance durable.

2.2 Le sous-secteur routier

2.2.1 Le réseau de transport du Zimbabwe est relativement bien développé et plutôt étendu. Il comprend au total 2 759 kilomètres de voies ferrées, dont 335 sont électrifiés et 42 à deux voies, ainsi que 91 099 kilomètres de routes. Près de 90 % du fret intérieur et des exportations sont transportés par chemin de fer. Le réseau routier permet d'accéder aux centres commerciaux et industriels ainsi qu'aux exploitations agricoles commerciales. Il est en cours d'expansion afin de fournir un meilleur accès aux zones rurales et d'améliorer la liaison entre ces régions et les principaux centres commerciaux.

2.2.2 Le réseau routier comprend 15 486 kilomètres ou 17 % de routes bitumées, 47 370 kilomètres ou 52 % de routes graveleuses et 28 243 kilomètres ou 31 % de routes en terre.

2.2.3 Le réseau routier national, comprend près de 76 000 kilomètres de routes, dont environ 15 000 kilomètres placés sous la tutelle du ministère de l'Aménagement territorial et de l'Agriculture et du ministère des Ressources naturelles et du Tourisme. Il est composé de routes nationales (24 %) dont la Direction des routes nationales a la charge, reliant les centres de province et de district, de routes rurales (69 %) administrées par les conseils de district et desservant les exploitations agricoles commerciales, et de routes municipales (7%).

2.2.4 Comme l'indique le tableau 2.1 ci-après Le réseau routier national comprend des routes bitumées, graveleuses ou en terre.

Tableau 2.1

Le réseau routier public (1994)

| <i>Type de routes</i> | <i>Routes nationales</i> | <i>Routes rurales</i> | <i>Routes municipales</i> | <i>Total</i> | <i>Pourcentage (%)</i> |
|-----------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------|------------------------|
| <i>En terre</i> | 3 728 | 13 823 | 0 | 17 551 | 23 |
| <i>Graveleuse</i> | 6 445 | 36 779 | 1 153 | 44 377 | 58 |
| <i>Bitumée</i> | 8 261 | 1 755 | 4 134 | 14 150 | 19 |

| | | | | | |
|------------------------|--------|--------|-------|--------|-----|
| Total | 18 434 | 52 357 | 5 287 | 76 078 | 100 |
| Pourcentage (%) | 24 | 69 | 7 | 100 | |

2.2.5 Les routes nationales et rurales absorbent la majeure partie du trafic routier et couvrent tout le territoire national. Elles sont en majorité graveleuses et seules 3 % d'entre elles sont bitumées. La plupart des routes nationales sont encore graveleuses (35 %) ou en terre (20 %).

2.2.6 Le volume des ressources consacrées à l'entretien des routes n'a cessé de diminuer depuis 1985, compte tenu de la valeur actuelle nette du budget alloué à cet effet. En effet, depuis 1992/93, il ne représente qu'un tiers du budget requis par la Direction des routes nationales (voir l'annexe III et le tableau 2.2 ci-après).

2.2.7 Les problèmes liés à la mobilisation des ressources nécessaires pour améliorer, remettre en état et entretenir le réseau routier doivent pouvoir se régler en instituant une taxe routière. De même, pour trouver un juste équilibre entre les dépenses d'investissement et les frais d'entretien des routes, la Direction des routes nationales devra se doter d'un système de gestion de la maintenance des routes.

Tableau 2.2

Budget consacré à l'entretien des routes :
comparaison entre les montants requis et les crédits alloués
(en millions de Z\$)

| <i>Exercice</i> | <i>1990/91</i> | <i>1991/92</i> | <i>1992/93</i> | <i>1993/94</i> | <i>1994/95</i> | <i>1995/96</i> |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Montant requis | 76,6 | 95,0 | 378,9 | 416 | 405 | 367,2 |
| Crédit alloué | 74,5 | 93,7 | 139,8 | 148 | 150 | |

2.2.8 Le Gouvernement et la Direction des routes nationales ont déjà pris des dispositions en ce sens. En effet, la Direction des routes nationales a entrepris simultanément une série d'études en vue de reclasser les routes, de préparer une loi et d'instituer un fonds pour financer la maintenance du réseau routier. Ces études devraient aboutir à la mise en place de services routiers autonomes chargés d'administrer certaines catégories de routes et à la création d'un fonds qui permettra de mobiliser des ressources suffisantes pour financer les travaux de maintenance du réseau.

2.3 Historique des interventions du Groupe de la Banque

2.3.1 A ce jour, le Groupe de la Banque a approuvé 23 prêts et cinq dons destinés à financer 12 projets, trois lignes de crédit, une opération à l'appui de réformes et quatre études. Il a soutenu deux projets et une étude dans le sous-secteur routier.

2.3.2 Le montant des engagements du Groupe de la Banque en faveur du secteur des transports au Zimbabwe s'élève à 72,07 millions d'UC représentant 14,9 % du montant total de ses engagements dans le pays, au 24 septembre 1996. Son assistance dans le secteur des transports a consisté à financer le « Projet de routes rurales, tranche I », le « Projet de routes rurales, phase II », des « Etudes de routes rurales » et le « Projet de chemins de fer, phase I ».

2.3.3 Sur 12 projets financés par le Groupe de la Banque, huit sont achevés et trois ont fait l'objet de rapports d'audit de performance.

2.4 **Formulation du projet**

2.4.1 Le Gouvernement zimbabwéen s'est lancé dans un programme d'amélioration des centres de croissance existants et de création de nouveaux centres dans tout le pays, en vue d'y réinstaller rapidement et progressivement les populations rurales déplacées de leurs zones d'habitat pendant la guerre d'indépendance. Le Groupe de la Banque avait déjà octroyé deux prêts successifs pour soutenir l'exécution de ce programme qui vise à doter le réseau national de routes rurales praticables en toutes saisons et à relier les centres de croissance aux principales artères de ce réseau. Le Gouvernement s'est décidé à reconstruire des routes rurales graveleuses, jugées prioritaires, et à les bitumer à moindre coût.

2.4.2 Le Gouvernement a donc prévu de bitumer les routes graveleuses R330 Seke - Zvipadze, R659 Gwanda - Guyo, R517 Mvuma - Gweru et R847 Kwekwe - Gokwe. Il a engagé en 1984/85, avec le concours de la SIDA, des consultants pour préparer les études techniques de ces routes et les dossiers d'appel d'offres en vue de leur construction.

2.4.3 En 1984, le Gouvernement a adressé une requête officielle à la Banque pour solliciter le financement des travaux de reconstruction de ces routes rurales jugées prioritaires. Le projet a été évalué par la Banque.

2.4.4 L'évaluation s'est déroulée de façon satisfaisante et le rapport établi à cet effet présente un calendrier d'exécution détaillé portant sur une période de cinq ans (de mai 1985 à mars 1990), illustré par un diagramme à bâtons.

2.4.5 Ce rapport contient également une évaluation du coût des travaux de construction des quatre routes et une estimation du taux de rentabilité interne de chacune de ces routes, basée sur les coûts actualisés de travaux similaires exécutés par des entreprises privées et les groupes de construction du ministère des Transports et de l'Energie.

2.4.6 Il indique, par ailleurs, que le tracé de ces routes a été effectué suivant des normes élaborées et testées au Zimbabwe pour leur efficacité, mais ne précise pas s'il est bon. Il ne précise pas non plus que les études techniques des tronçons Kwekwe - Gokwe et Gokwe - Sikimbola (88 kilomètres) de la route Gokwe - Kwekwe n'ont été réalisées que sur 58,5 kilomètres, entre les PK 80+000 et 139+500.

2.4.7 Du fait que trois de ces quatre routes devaient être construites en régie directe, les auteurs du rapport ont voulu s'assurer que le Dépôt central des équipements mécaniques disposait des installations et du matériel nécessaires pour effectuer les travaux. C'est une des raisons pour lesquelles ils ont recommandé qu'une des conditions du prêt stipule que le matériel nécessaire doit être fourni et entretenu par le Dépôt central des équipements mécaniques ou une entité privée.

2.5 **Justification du projet**

2.5.1 Les quatre routes rurales permettent d'accéder à des villages, des exploitations agricoles et des régions ayant un grand potentiel agricole ou minier, et de les traverser. En effet, la zone d'impact de la route Kwekwe - Gokwe renferme des exploitations agricoles

commerciales, des terres communales adaptées à la culture du maïs et du coton, ainsi que des mines de charbon à Sengwa. Celle de la route Mvuma - Gweru comprend des exploitations agricoles commerciales de grande envergure et des mines de chrome de Lalapanzi. Le trafic longue distance entre Harare, Gweru et Bulawayo peut éventuellement être détourné vers cette route. La zone d'impact de la route Seke - Zvipadze comprend le centre de croissance de Seke, qui fournit de la main-d'œuvre à Harare, et deux zones commerciales. Celle de la route Gwanda - Guyo est spécialisée dans l'agriculture traditionnelle et l'élevage de bétail.

2.5.2 Les routes construites dans le cadre du projet avaient été classées parmi les éléments prioritaires du programme de réinstallation et de développement des populations rurales formulé après l'indépendance.

2.5.3 Les comptages et projections de trafic montrent que les flux de circulation et leur taux de croissance sont relativement élevés.

2.5.4 Les bureaux d'études, qui ont réalisé l'analyse économique et les études de faisabilité des quatre routes, avaient décrit leur reconstruction comme une opération rentable et économiquement justifiée, ce que la mission d'évaluation a confirmé.

2.6 **Objectifs et envergure du projet au moment de l'évaluation**

2.6.1 L'objectif principal du projet, tel que défini à l'évaluation, était d'améliorer des routes graveleuses ou en terre existantes en les bitumant et de relier aux principales artères du réseau routier les quatre points de croissance situés dans les zones d'impact et, ce faisant, d'intégrer ces zones aux principaux centres économiques et sociaux du pays. Le projet a atteint son objectif principal, tout comme il a également réalisé les objectifs spécifiques à chaque route.

2.6.2 La route Kwekwe - Gokwe a permis de relier la partie occidentale de la province de Midlands au réseau national et d'en améliorer l'accès, alors que celle-ci est restée isolée pendant de nombreuses années. Elle a également contribué à accroître la production agricole et animale dans cette région. Cette route dessert la zone commerciale de Kwekwe, les terres communales de Zhombe et de Gokwe, les exploitations agricoles commerciales de Chemagora et les mines de charbon de Sengwa.

2.6.3 La route Mvuma – Gweru relie l'autoroute A4 (qui va de Masvingo à Mvuma et Harare) à l'autoroute A5 (reliant Bulawayo et Gweru à Harare). Les véhicules peuvent l'emprunter comme itinéraire de rechange entre Bulawayo et Harare, Gweru et Harare, et Gweru et Masvingo. Elle permet aux grandes exploitations agricoles situées dans sa zone d'influence de commercialiser plus facilement leurs produits et de mieux accéder aux mines de chrome de Lalapanzi.

2.6.4 La route Seke -Zvipadze permet d'accéder plus facilement à Seke, l'une des plus grandes villes dortoirs du pays, d'où provient la main-d'œuvre employée dans les usines de Harare. Depuis que la route est achevée, Seke a évolué au point de se transformer en un grand centre désormais intégré à la ville de Chitungwiza. A Zvipadze, la route R330 coupe l'autoroute A3 qui relie Harare à Mutare et Hwedza. La circulation a considérablement augmenté sur cette route, en grande partie du fait de la déviation du trafic provenant de Hwedza et Marondera sur la A3. Les routes construites dans le cadre du projet forment de nouvelles voies d'accès à la partie septentrionale de Harare. Elles permettent d'accéder plus facilement aux petites exploitations

agricoles, à quelque 20 grandes fermes commerciales et à plusieurs centres commerciaux.

2.6.5 La route Gwanda - Guyo rejoint l'autoroute A6, qui relie Bulawayo, Gwanda et Beitbridge (à la frontière sud) dans la partie australe de la province du Matabeleland du Sud. Après Guyo, la route R659 traverse Thuli et sa zone de safari. Cette route bitumée et ses quatre ponts, est praticable en tous temps. Elle donne accès au pôle de croissance de Guyo et contribue à améliorer les revenus des ménages qui vivent de l'agriculture.

2.7 **Plan de financement**

2.7.1 Le projet a été financé par la BAD et le Gouvernement. Selon les premières estimations, son coût total s'établissait à 42,86 millions d'UC, dont 30 millions (ou 70 %) en devises. La BAD a financé la totalité (100 %) du coût en devises, mais n'a pris en charge aucune des dépenses locales du projet. Celles-ci, évaluées à 30 % du coût total du projet, ont été financées par le Gouvernement.

2.7.2 Le coût du projet a été, en définitive, de 22,44 millions d'UC. Les montants effectivement décaissés par la BAD s'élèvent à 15,71 millions, soit 70 % du coût total du projet. Le Gouvernement a financé la différence, soit 6,73 millions d'UC représentant le coût en monnaie locale du projet. En fait, les parts de financement sont restées telles qu'elles avaient été fixées à l'évaluation, même si une bonne partie (48 %) du prêt a dû être annulée, faute d'avoir été utilisée.

2.7.3 Les raisons de la sous-utilisation des ressources et d'un reliquat de prêt aussi important sont faciles à déterminer, mais leur incidence est difficile à quantifier. La première est la faiblesse du système comptable utilisé au ministère des Transports et de l'Energie. Le Gouvernement a acheté des quantités en vrac d'équipements, de matériaux et de fournitures destinés aux groupes de construction de la Direction des routes nationales et certaines dépenses engagées dans le cadre du projet n'ont pu être correctement identifiées en vue de leur remboursement. Les fournisseurs avaient établi, pour ces achats, des factures globales que la Banque ne pouvait prendre en compte. La deuxième raison est imputable aux fréquentes dévaluations du dollar zimbabwéen pendant l'exécution du projet. Le taux de change, qui était de 1,473 dollar zimbabwéen pour un dollar EU au moment de l'évaluation, est passé à 7,096 dollars zimbabwéens pour un dollar EU à la date du dernier décaissement. Ainsi, le monnaie nationale a perdu près de 70 % de sa valeur durant l'exécution du projet. La troisième raison est probablement due à une surestimation des coûts, au moment de l'évaluation du projet, d'autant que la majeure partie des travaux de construction a été exécutée en régie directe. En fait, le consultant chargé de la supervision des travaux de construction conclut dans son rapport final qu'« il est beaucoup plus économique d'exécuter en régie directe des travaux de l'envergure de ceux réalisés dans le cadre du projet que de les faire exécuter par une entreprise privée ».

2.7.4. Selon l'emprunteur, les paiements effectués à l'entreprise et au bureau d'études retenus dans le cadre du projet, étaient nets d'impôts et de taxes, puisque ceux-ci ont été exonérés d'impôts directs et de droits de douane sur les équipements requis pour les installations, les pièces de rechange, les matériaux de construction et les salaires de leurs employés.

2.7.5. Le plan de financement établi au moment de l'évaluation du projet et celui

finalement suivi sont présentés au tableau 2.3 ci-dessous.

Tableau 2.3

Plan de financement
(en millions d'UC)

| <u>Source de financement</u> | <u>A l'évaluation</u> | | | | <u>Réel</u> | | | |
|------------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|--------------------|---------------------|-------------------|
| | <u>Dev.</u> | <u>M. l.</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. l.</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> |
| FAD | 30,00 | 0,00 | 30,00 | 70 | 15,71 | 0,00 | 15,71 | 70 |
| Gouvernement | <u>0,00</u> | <u>12,86</u> | <u>12,86</u> | <u>30</u> | <u>0,00</u> | <u>6,73</u> | <u>6,73</u> | <u>30</u> |
| Total | <u>30,00</u> | <u>12,86</u> | <u>42,86</u> | <u>100</u> | <u>15,71</u> | <u>6,73</u> | <u>22,44</u> | <u>100</u> |

2.8 Méthodologie et approche de l'évaluation rétrospective

2.8.1 Le présent rapport d'évaluation de performance a été établi à la suite : i) d'une étude préliminaire des documents afférents au projet et des informations extraites des dossiers de la Banque, et ii) d'une mission d'évaluation rétrospective effectuée, du 10 au 24 juillet 1998, au Zimbabwe. Les documents examinés comprennent les rapports d'évaluation et d'achèvement du projet, des études économiques et techniques, les rapports mensuels sur l'état d'avancement du projet, le rapport final du bureau d'études chargé de superviser les travaux de construction, le rapport d'achèvement de l'organe d'exécution et toute la correspondance classée dans les dossiers de la Banque. Au cours de la mission effectuée sur le terrain, des informations supplémentaires ont été collectées et des visites sur les sites du projet effectuées. Les routes ont fait l'objet d'une inspection détaillée. Des entretiens ont eu lieu avec le personnel de l'organe d'exécution et des représentants des autres organismes gouvernementaux.

2.8.2 Le présent rapport d'évaluation de performance entreprend une évaluation rétrospective du projet. En particulier, il mesure le degré de réussite avec lequel le projet a atteint ses objectifs, ainsi que les aspects opérationnels, économiques et institutionnels du projet et ceux afférents à sa viabilité. Il vient compléter le rapport d'achèvement du projet, tire de nouvelles conclusions et d'autres leçons, et fait des recommandations tant à la Banque qu'au Gouvernement.

3. EXECUTION DU PROJET

3.1 Entrée en vigueur du prêt

3.1.1 Le prêt destiné à financer le projet a été approuvé le 26 août 1985 par le Conseil d'administration de la BAD. L'accord de prêt signé deux mois plus tard, le 23 octobre 1985, est entré en vigueur quatre mois après, autrement dit le 20 février 1986.

3.1.2 Les conditions préalables au premier décaissement, telles que stipulées à la section 6.01 de l'accord de prêt, sont énoncées ci-après.

"Conformément aux dispositions de la section 5.02 des « Conditions générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie », la Banque n'est en aucune manière tenue d'effectuer le premier décaissement, à moins et sous réserve que l'emprunteur :

- "i) ait pris l'engagement d'inclure régulièrement dans son budget annuel des fonds suffisants pour couvrir sa contribution au coût du projet, tel que prévu dans le plan de financement ;
- "ii) ait pris l'engagement de couvrir tous les dépassements de coût qui pourraient intervenir dans le cadre du projet ;
- "iii) ait pris l'engagement de mettre à la disposition du projet le matériel de construction, dont les services compétents du ministère des Transports et de l'Energie ont besoin, et de le faire entretenir par le Dépôt central des équipements mécaniques ou une entité privée compétente ;
- "iv) ait élaboré et soumis à la BAD un programme satisfaisant de réfection et d'entretien systématique et périodique du réseau routier classé (ce programme définira les routes retenues pour les différents types de travaux susmentionnés et indiquera avec précision les méthodes utilisées, en particulier : a) les travaux spécifiques à effectuer ; b) le calendrier d'exécution de ces travaux ; c) les organismes chargés de chaque type de travaux ; d) le budget détaillé de l'ensemble du programme de travail ; et e) les sources exactes de financement du programme entier) ;
- "v) ait pris l'engagement de bien exécuter le programme indiqué à l'alinéa (iv) ci-dessus aussitôt que la BAD l'aura approuvé, d'observer rigoureusement les échéanciers, budget et plans approuvés et de mettre ponctuellement à la disposition du projet les installations et les fonds nécessaires ;
- "vi) ait pris l'engagement d'accroître le budget mentionné à l'alinéa (v) ci-dessus pour financer toute extension du réseau routier ;
- "vii) ait prouvé à la Banque qu'un ingénieur qualifié et expérimenté du ministère des Transports et de l'Energie a été désigné pour servir de coordonnateur du projet ;
- "viii) ait pris l'engagement de veiller à ce que les ingénieurs chargés de superviser et de participer à la préparation des rapports mensuels et trimestriels sur l'état d'avancement des travaux exécutés par l'entrepreneur et les groupes de construction du ministère des Transports et de l'Energie, soumettent directement ces rapports au ministère susmentionné ainsi qu'à la Banque. "

Comme autre condition à remplir préalablement à l'entrée en vigueur du prêt, l'emprunteur devait exonérer le produit du prêt de tout impôt local, droit de douane ou taxe.

3.1.3 Les conditions (i), (ii), (iii), (v), (vi) et (viii) susmentionnées ont été dûment remplies par le Gouvernement. En effet, celui-ci a tenu, jusqu'à l'achèvement du projet, les engagements pris en vertu des dispositions (i), (ii) et (viii) : il a non seulement contribué au financement du projet dans les proportions fixées dans le plan de financement, mais il a également pris en charge les dépassements de coûts en dollars zimbabwéens. Il a, par ailleurs, dûment honoré ses engagements pour satisfaire à la condition (iii), bien qu'il l'ait fait avec un certain retard et qu'il ait dû engager des dépenses supplémentaires et louer des installations auprès de certaines

entreprises privées pour pallier les insuffisances du Dépôt central des équipements mécaniques.

3.1.4 Les conditions (v) et (vi) afférentes à la maintenance des routes construites dans le cadre du projet ont été dûment remplies, ces routes ayant fait l'objet d'un entretien systématique. Elles devraient bientôt faire l'objet d'un entretien périodique. Or, étant donné que l'organe d'exécution s'inquiète que les fonds alloués pour la maintenance du réseau routier sont insuffisants pour couvrir les besoins (voir l'annexe III), il y a tout lieu de craindre que l'entretien périodique de ces routes ne puisse se faire régulièrement. Il convient toutefois de noter que, jusqu'ici, la Direction des routes nationales a si bien su tirer le meilleur profit du budget mis à sa disposition que le réseau routier est encore en assez bon état.

3.1.5 Les conditions (iv), (v) et (vii) étaient, en fait, très importantes et tout à fait justifiées, eu égard aux sérieux problèmes auxquels le Gouvernement s'est trouvé confronté dans le sous-secteur routier. La Banque avait raison de s'inquiéter de cette situation, car le Gouvernement n'a ni la capacité ni les moyens de mobiliser et d'allouer les fonds nécessaires à l'entretien des routes et de tenir les engagements pris pour satisfaire aux conditions (v) et (vii).

3.1.6 Le Gouvernement envisage de mettre en place de nouvelles structures pour remédier au problème d'entretien des routes, dans son ensemble. Indépendamment des progrès accomplis pour réaliser son objectif général, il doit veiller à ce que les quatre routes construites dans le cadre du projet soient régulièrement entretenues.

3.2 Modifications de la conception et de l'envergure du projet

3.2.1 Des modifications importantes ont été apportées à la conception et à l'envergure du projet, durant les travaux de construction. Le champ d'application du projet a été étendu à d'autres domaines et les travaux à effectuer ont augmenté en volume. Ces changements n'ont cependant nullement contribué à majorer le coût du projet.

Route R847 reliant Kwekwe à Gokwe

3.2.2 Dans le rapport d'évaluation, cette route est décrite comme un tronçon de la route Gokwe – Kwekwe, long de 88 kilomètres, qui relie Gokwe et Sikimbola. Des études d'avant-projet et des études techniques avaient été réalisées en 1985 par un bureau d'ingénieurs-conseils en vue de la construction d'un premier tronçon de 58,5 kilomètres de long, allant du PK 81+120 au PK 139+500. La route envisagée aurait dû comprendre une chaussée de 7 mètres de largeur, à deux voies et avec un accotement de 1,5 mètre de large de part et d'autre. Son tracé a été modifié en 1986, et la largeur de la chaussée et des accotements rétrécie à 6 mètres et 0,5 mètre respectivement. Les économies ainsi réalisées ont servi à financer la construction d'un deuxième tronçon (entre les PK 51+800 et 62+000) comprenant deux dalots, 21 buses et 2,3 kilomètres de routes d'accès. Le tracé de cette route a été modifié durant les travaux de construction par le Groupe de construction n° 3 du ministère des Transports et de l'Energie.

3.2.3 Un troisième tronçon, qui va de l'intersection de la route Harare - Kwekwe au PK 22, a été ajouté aux deux premiers. Au départ, il était prévu de construire une chaussée à deux voies, de 6 mètres de large, avec un accotement de 0,5 mètre de large de chaque côté. Le tracé a été modifié, par la suite, pour élargir la chaussée et les accotements à 7 mètres et 1,5 mètre respectivement, de l'intersection au PK 4+600. Trois nouveaux ponts, conçus par le ministère des Transports et de l'Energie, ainsi que deux routes d'accès d'une longueur totale d'environ 9 kilomètres ont été inclus parmi les travaux à réaliser. Ces travaux ont été exécutés par le Groupe de construction n° 8 du ministère des Transports et de l'Energie.

Route R517 reliant Mvuma et Gweru

3.2.4 Durant l'exécution du projet, une route avec un pont à rails et des voies d'accès à ce pont ainsi que deux routes d'accès d'une longueur totale de 2 kilomètres ont été inclus parmi les travaux à réaliser. Les travaux ont été exécutés par le Groupe de construction n°7 du ministère des Transports et de l'Energie.

Route R330 reliant Seke à Zvipadze

3.2.5 Les études techniques du tronçon de route, qui va du PK 25+800 au PK 64+337, ont été réalisées par un cabinet d'ingénieurs-conseils. Ce tronçon a été reconstruit par le Groupe de construction n° 8 du ministère des Transports et de l'Energie. Les travaux de construction du pont sur le fleuve Manyame, des voies d'accès à ce pont et d'une route de 5,5 kilomètres de long accédant à Dema ont été ajoutées, en cours de route, à ceux déjà entamés.

Route R659 reliant Gwanda et Guyo

3.2.6 Le revêtement de la chaussée a été renforcé par une double couche de bitume. Un appel d'offres a été lancé en vue de la construction de cette route jugée difficile à réaliser, d'après les études techniques y relatives, du fait que les travaux comprenaient aussi la construction de deux ponts. Les travaux ont été exécutés par une entreprise privée et, alors qu'ils étaient en cours, deux autres ponts ont été ajoutés aux deux initialement prévus.

3.3 Calendrier d'exécution

3.3.1 Les négociations du prêt ont eu lieu du 5 au 9 août 1985. Le prêt a été approuvé deux semaines plus tard et signé le 23 octobre 1985. Il est entré en vigueur quatre mois après que l'emprunteur a satisfait aux conditions préalables au premier décaissement. Ce délai de quatre mois est raisonnable et inférieur à la période de six mois maximum désormais imposée par la Banque.

3.3.2 En comparant le calendrier d'exécution du projet tel qu'il s'est actuellement déroulé à celui qui avait été établi à l'évaluation, il ressort que les travaux de construction de trois des quatre routes ont pris du retard : neuf mois pour la route Gwanda - Guyo (réalisée par une entreprise privée), 3,3 pour Mvuma - Gweru et 2,5 pour Seke - Zvipadze.

3.3.3 Les délais prévus à l'évaluation pour la construction de ces trois routes ont été largement dépassés. La construction de la route Gwanda - Guyo (réalisée par une entreprise privée) a duré 29 mois au lieu de 24, celle de Mvuma - Gweru 43 au lieu de 24, et celle de Kwekwe - Gokwe 61 au lieu de 41 mois. Seule celle de Seke - Zvipadze s'est achevée dans les 24 mois prévus à l'évaluation.

3.3.4 Les retards enregistrés lors de la construction de la route Gwanda - Guyo sont principalement dus au fait que, l'entreprise la moins disante avait refusé de proroger la validité de son offre et que le marché avait été attribué à la deuxième moins-disante. Confrontée à d'énormes difficultés financières et insuffisamment soutenue par ses patrons, en Europe, celle-ci a utilisé du matériel défectueux. Les ruptures de stocks de bitume, la sous-estimation des travaux d'excavation et de renforcement des revêtements des chaussées par une deuxième couche de bitume ont contribué à aggraver le retard déjà accumulé.

3.3.5. Les travaux supplémentaires effectués sur les trois autres routes ont également contribué à amplifier ce retard. C'est ainsi qu'il a fallu prolonger les délais de construction de la route conçue par le ministère des Transports, qui passe sur le pont à rails, des routes d'accès à ce pont et des deux voies d'accès à la route Mvuma - Gweru. La route Kwekwe - Gokwe a été prolongée de 22 kilomètres, les normes de construction de la chaussée ont été modifiées, ainsi que les normes techniques de structure et de tracés de certains autres tronçons de cette route et de différents ponts et voies d'accès. En revanche, la modification des travaux effectués sur la route Seke - Zvipadze, ainsi que sur le pont à voie unique de 20 mètres et sur les voies d'accès, n'a entraîné aucun retard.

3.3.6 Les retards enregistrés par les groupes de construction sont, en partie, d'ordre structurel. L'insuffisance d'installations, de matériel et de pièces de rechange au Dépôt central des équipements mécaniques et la nécessité de louer, au prix fort, des installations et du matériel auprès de certaines entreprises privées sont la principale cause des retards et des majorations de coûts enregistrés.

3.3.7 La deuxième cause d'ordre structurel est imputable à la centralisation et à la lourdeur des procédures d'acquisition de biens et de fournitures. Les travaux de construction de la route Seke - Zvipadze, qui passe à proximité de Harare, n'ont pas été retardés en grande partie parce que l'ingénieur de chantier et son équipe pouvaient se rendre à Harare pour suivre de près et accélérer la procédure d'acquisition.

3.4 **Rapports**

3.4.1 Les travaux de construction ont été correctement supervisés. Le consultant chargé de superviser les travaux de construction de la route Gwanda - Guyo a établi 27 rapports mensuels et un rapport d'achèvement des travaux. Celui chargé de la supervision des travaux de construction des trois autres routes a établi 58 rapports mensuels relatifs à la route Kwekwe - Gokwe, 37 relatifs à Mvuma - Gweru et 20 à Seke - Zvipadze, ainsi qu'un rapport d'achèvement des travaux. Le Gouvernement a régulièrement transmis à la Banque ces rapports qui contenaient des informations suffisamment détaillées pour lui permettre de bien suivre l'exécution du projet.

3.4.2 L'organe d'exécution n'a établi aucun rapport trimestriel. Par contre, il a soumis un rapport d'achèvement du projet bien documenté, daté de janvier 1993.

3.4.3 Malgré les rappels que lui a envoyés la Banque, l'emprunteur ne lui a soumis aucun rapport d'audit annuel. Pourtant, la soumission d'états financiers audités est une des conditions générales de l'accord de prêt que le Gouvernement est tenu de respecter.

3.4.4 Les raisons, pour lesquelles aucun rapport trimestriel et ni aucun rapport d'audit n'a été soumis, n'ont pu être déterminées. Elles sont probablement liées à l'insuffisance des effectifs de la Direction des routes nationales.

3.4.5 Il semble que la non-soumission de rapports annuels d'audit est une anomalie propre à de nombreux projets routiers financés par la Banque. Pour remédier à cette situation, des opérations d'audit sont désormais comprises dans les activités de supervision et de suivi des nouveaux projets, lorsqu'elles s'avèrent nécessaires.

3.5 Acquisition de biens et services

3.5.1 Tous les biens et services ont été acquis conformément aux règles et procédures de la Banque en la matière. Les travaux de construction de la route Gwanda - Guyo ont été confiés à une entreprise privée qui a fait un travail satisfaisant, malgré quelques difficultés financières et des problèmes de matériel.

3.5.2 Les travaux de reconstruction des routes Kwekwe - Gokwe, Mvuma - Gweru et Seke - Zvipadze ont été attribués, en régie directe, aux groupes de construction n°s 3, 7, et 8 du ministère des Transports et l'Énergie. Bien que n'ayant jamais exercé les fonctions d'entrepreneur, ces groupes ont fait un travail satisfaisant et peu coûteux, malgré l'insuffisance d'installations et de matériel mis à leur disposition par le Dépôt central des équipements mécaniques et leur difficulté à se procurer des fournitures et des matériaux. Le consultant chargé de la supervision des travaux de construction conclut dans son rapport final que, lorsqu'ils sont correctement supervisés et bénéficient d'un bon appui logistique, « il est beaucoup plus économique d'exécuter en régie directe des travaux de l'envergure de ceux réalisés dans le cadre du projet que de les faire exécuter par une entreprise privée ».

3.5.3 Les marchés afférents aux services de consultants ont été attribués conformément aux procédures de la Banque en la matière. Les consultants se sont correctement acquittés de leurs obligations et ont joué un rôle important pour assurer la qualité des réalisations du projet.

3.6 Coût du projet

3.6.1 Le calendrier des dépenses en dollars zimbabwéens du projet, tel que prévu à l'évaluation et tel qu'il s'établit actuellement, est présenté au tableau 3.1 ci-après.

Tableau 3.1

Calendrier des dépenses du projet
(en millions de Z\$)

A. Prévisions de l'évaluation

| | <u>1985</u> | <u>1986</u> | <u>1987</u> | <u>1988</u> | <u>1989</u> | <u>1990</u> | <u>Total</u> |
|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Construction | 2,17 | 21,41 | 23,24 | 10,80 | 2,63 | 0,06 | 60,31 |
| Supervision | <u>0,28</u> | <u>0,56</u> | <u>0,56</u> | <u>0,56</u> | <u>0,56</u> | <u>0,28</u> | <u>2,80</u> |
| Total | 2,45 | 21,97 | 23,80 | 11,36 | 3,19 | 0,34 | 63,11 |

B. Données réelles

| | <u>85/86</u> | <u>86/87</u> | <u>87/88</u> | <u>88/89</u> | <u>89/90</u> | <u>90/91</u> | <u>Total</u> |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Construction | 3,06 | 12,64 | 20,13 | 14,00 | 8,74 | 3,74 | 62,31 |
| Supervision | <u>0,32</u> | <u>1,23</u> | <u>1,90</u> | <u>1,29</u> | <u>0,85</u> | <u>0,33</u> | <u>5,92</u> |
| Total | 3,38 | 13,87 | 22,03 | 15,29 | 9,59 | 4,07 | 68,23 |

3.6.2 Le coût total du projet en dollars zimbabwéens ne dépassait les prévisions de l'évaluation que de 8,11 %. Eu égard à l'importance et au volume accrus des travaux, cette légère différence ne signifie pas que les estimations faites au moment de l'évaluation du projet

étaient justes, mais plutôt que les travaux ont été convenablement gérés sur le plan financier.

3.6.3 Le coût total du projet en UC, tel qu'il avait été estimé à l'évaluation et tel qu'il s'établit à l'achèvement du projet, est présenté au tableau 3.2 ci-après.

Tableau 3.2

Coût du projet (en millions d'UC)

| <u>Composantes</u> | <u>A l'évaluation</u> | | | | <u>Réel</u> | | | |
|--------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|--------------------|---------------------|-------------------|
| | <u>Dev.</u> | <u>M. l.</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. l.</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> |
| Construction | 28,67 | 12,29 | 40,96 | 70 | 14,08 | 6,36 | 20,44 | 70 |
| Supervision | <u>1,33</u> | <u>0,57</u> | <u>1,90</u> | <u>30</u> | <u>1,63</u> | <u>0,37</u> | <u>2,00</u> | <u>30</u> |
| Total | <u>30,00</u> | <u>12,86</u> | <u>42,86</u> | <u>100</u> | <u>15,71</u> | <u>6,73</u> | <u>22,44</u> | <u>100</u> |

3.7 **Décaissement du prêt**

3.7.1 Les montants des décaissements prévus au moment de l'évaluation du projet et ceux effectivement décaissés au titre du prêt de la BAD sont indiqués au tableau 3.2 ci-après.

3.7.2 Le montant des décaissements réellement effectués était inférieur aux prévisions de l'évaluation, laissant un solde équivalent à 47,63 % du montant du prêt (voir l'annexe VII). Cette situation était due non seulement à la dépréciation du dollar zimbabwéen, mais aussi au fait que les groupes de construction avaient mal comptabilisé leurs dépenses. Ainsi, la Banque n'a pu rembourser certaines dépenses, du fait que l'emprunteur n'était pas en mesure de lui présenter les factures. La dévaluation constante du dollar zimbabwéen durant l'exécution du projet, les retards enregistrés lors du démarrage et de l'achèvement des travaux, et la soumission tardive des demandes de remboursement ont contribué à creuser l'écart entre les prévisions de l'évaluation et le montant des décaissements réellement effectués.

Tableau 3.2

Décaissements
(en millions d'UC)

| <u>Année</u> | <u>Prévisions de l'évaluation</u> | <u>Données réelles</u> |
|--------------|-----------------------------------|------------------------|
| 1985 | 1,13 | 0,16 |
| 1986 | 10,45 | 3,40 |
| 1987 | 11,32 | 5,70 |
| 1988 | 5,41 | 2,80 |
| 1989 | 1,52 | 1,98 |
| 1990 | 0,17 | 1,43 |
| 1991 | | <u>0,24</u> |
| Total | <u>30,00</u> | <u>15,71</u> |

3.7.3 Le solde non utilisé du prêt, estimé à 14,29 millions d'UC, n'a été annulé qu'en février 1993, une date relativement tardive, puisque la Banque et le Gouvernement envisageaient d'en utiliser une partie pour financer la deuxième phase du projet de routes rurales.

3.8 **Respect des conditions et des dispositions de l'accord de prêt**

3.8.1 Toutes les conditions du prêt ont été remplies sans retards majeurs et l'accord de prêt est entré en vigueur le 20 février 1986, environ quatre mois après sa signature. En fait, les conditions du prêt étaient relativement faciles à remplir, étant donné qu'elles ne portaient que sur de simples engagements que le Gouvernement devait prendre. Certaines d'entre elles ont été remplies, par la suite, et d'autres non.

3.8.2 Le Gouvernement a non seulement contribué au financement du projet dans les proportions fixées dans le plan de financement, mais il a également couvert les dépassements de coûts en dollars zimbabwéens.

3.8.3 Le Gouvernement a honoré son engagement à mettre du matériel de construction à la disposition du projet, bien qu'il l'ait fait avec un certain retard et qu'il ait dû engager des dépenses supplémentaires pour louer des installations auprès de certaines entreprises privées pour pallier les insuffisances du Dépôt central des équipements mécaniques.

3.8.4 Les routes construites dans le cadre du projet ont été systématiquement entretenues. Elles devraient bientôt faire l'objet d'un entretien périodique. Ces routes ayant fait l'objet d'un entretien systématique. Elles devraient bientôt faire l'objet d'un entretien périodique. Or, étant donné que l'organe d'exécution s'inquiète que les fonds alloués pour la maintenance du réseau routier sont insuffisants pour couvrir les besoins, il y a tout lieu de craindre que l'entretien périodique de ces routes ne puisse se faire régulièrement.

3.8.5 Le Gouvernement n'ayant pas augmenté, durant l'exécution du projet, le budget consacré à l'entretien des routes, malgré son engagement à le faire, de nouvelles mesures devront être prises à cet effet pour assurer la viabilité du réseau routier national et des routes construites dans le cadre du projet.

3.8.6 Il y a, enfin, lieu de noter que, contrairement aux dispositions énoncées dans la section 7.03(c) de l'accord de prêt, l'emprunteur n'a soumis aucun rapport d'audit annuel du projet.

4. **EVALUATION DE LA PERFORMANCE**

4.1 **Performance opérationnelle**

4.1.1 Depuis leur ouverture à la circulation à différentes dates, il y a 7 à 10 ans, des volumes importants de trafic ont été enregistrés sur les quatre routes construites dans le cadre du projet, notamment sur celle reliant Seke à Zvipadze. Le taux de croissance du courant de trafic y avoisine celui de la croissance économique (voir l'annexe VIII).

4.1.2 Ces routes ont généralement été construites selon des normes techniques appropriées. Une inspection minutieuse montre qu'elles supportent bien des volumes croissants de trafic. Aucune fissuration n'a été constatée sur le revêtement des chaussées et la profondeur des ornières, mesurée avec une règle de 2 mètres de long, est sensiblement inférieure à 15 mm.

4.1.3 La route Seke – Zvipadze, empruntée par plus de 1 000 véhicules, dont 30 % de poids lourds, est une nouvelle voie d'accès à la partie australe de la capitale. Ses accotements sont en permanence en réparation. Il faudra bientôt la remettre en état et tester la chaussée pour

déterminer si elle a simplement besoin d'une nouvelle couche ou si elle doit être renforcée.

4.1.4 Pour que les quatre routes restent en bon état, elles doivent être bien entretenues. Elles ont, jusqu'ici, régulièrement fait l'objet d'un entretien systématique et devraient bientôt être programmées pour un entretien périodique. En effet, leur revêtement n'ayant jamais été renouvelé depuis 7 à 10 ans, il faudrait les imperméabiliser, sans plus tarder. Sinon, elles risquent de se détériorer au point que les flux de trafic en soient affectés.

4.1.5 Eu égard au budget insuffisant alloué à la Direction des routes nationales pour la maintenance des routes, il n'est pas certain que les quatre routes construites dans le cadre du projet seront imperméabilisées dans les délais prévus.

4.2 **Performance financière**

4.2.1 Depuis l'évaluation du projet, la monnaie nationale n'a cessé de se dévaluer : sa valeur s'est dépréciée tous les trois mois. Entre la période où le projet a été évalué en 1985 et celle où il s'est achevé en 1992, le taux annuel de dépréciation du dollar zimbabwéen a été de 25 %. En effet, de 1,473 Z\$ pour un dollar EU en 1985, le taux de change est passé à 7,096 Z\$ pour un dollar EU, en 1992.

4.2.2 Les variations fréquentes du taux de change ont entraîné une forte fluctuation des coûts du projet qui s'est traduite, en retour, par une augmentation de la contribution du Gouvernement. Par ailleurs, c'est en grande partie à cause de la dévaluation du dollar zimbabwéen que le prêt n'a pu être entièrement utilisé (voir la section 2.7.3 ci-dessus).

4.3 **Performance économique**

4.3.1 Le projet avait pour objectif de relancer l'économie nationale en construisant au Zimbabwe des liaisons routières bitumées, praticables en tous temps.

4.3.2 L'analyse économique effectuée au moment de l'évaluation du projet donne des taux de rentabilité économique interne (TREI) de 25% pour Kwekwe - Gokwe, 16 % pour Mvuma - Gweru, et 19 % pour Seke - Zvipadze et Gwanda - Guyo. L'évaluation économique a consisté à comparer le coût de l'exécution du projet aux avantages escomptés, du fait des économies réalisées sur les coûts d'exploitation et d'entretien des véhicules. Les avantages non quantifiables imputables à la réalisation du projet comprennent : la création directe ou indirecte d'emplois pendant la construction des routes, un meilleur accès aux centres sanitaires, éducatifs, administratifs et commerciaux, et un gain de temps pour les passagers.

4.3.3 Le coût du projet en dollars zimbabwéens comprend toutes les dépenses d'équipement effectuées dans le cadre du projet. Le coût réel de l'exécution du projet ne diffère pas tellement des estimations du coût économique réalisées au moment de l'évaluation. Dans le rapport d'achèvement du projet, les taux de rentabilité économique interne des quatre routes ont été réévalués à partir des estimations révisées de volume de trafic à 13 pour Kwekwe - Gokwe, 14% pour Mvuma - Gweru, 42 % pour Seke - Zvipadze et 20 % pour Gwanda - Guyo.

4.3.4 Dans le présent rapport, les prévisions de trafic ont été établies en fonction des résultats obtenus lors des comptages effectués de 1984 à 1997 (voir l'annexe VIII). Les chiffres obtenus pour la route Seke - Zvipadze et pour d'autres routes de type comparable sont plus élevés que ceux indiqués dans le rapport d'achèvement du projet.

4.3.5 L'annexe IX présente le coût d'exploitation des véhicules roulant sur des routes graveleuses ou bitumées, établi suite aux dernières enquêtes entreprises au Zimbabwe, ainsi que les avantages du projet imputables à une baisse du coût d'exploitation des véhicules (CEV).

4.3.6 Les frais d'entretien et la valeur résiduelle des routes ont également été pris en compte et sont présentés à l'annexe IX.

4.3.7 Les flux des coûts et des avantages, établis sur une période de 20 ans, sont présentés à l'annexe XI. Si l'on tient compte de cette hypothèse de 20 ans et des données présentées aux annexes IX, X et XI, les taux de rentabilité des quatre routes s'établissent à 15 % pour les routes Kwekwe - Gokwe et Mvuma - Gweru, 33 % pour celle reliant Seke à Zvipadze et 12 % pour celle qui va de Gwanda à Guyo. Ces taux sont jugés satisfaisants.

4.4 **Performance institutionnelle et impact social**

Développement institutionnel

4.4.1 La Direction des routes nationales était l'organe d'exécution du projet. Cependant, la cellule directement impliquée dans l'exécution du projet était composée du directeur des routes, du coordonnateur du projet, des ingénieurs résidents et du personnel mis à la disposition du projet par le bureau d'études chargé de la supervision des travaux.

4.4.2 Cette cellule dotée d'un effectif suffisant et qualifié, s'est bien acquitté des travaux de supervision de l'exécution du projet.

4.4.3 Depuis le début des travaux d'exécution du projet, la Direction des routes nationales s'est trouvée confrontée à des problèmes dus à l'insuffisance de ses effectifs, suite au départ à la retraite d'ingénieurs et de techniciens qualifiés et expérimentés. Le Gouvernement a des difficultés à retenir le personnel technique, d'autant que celui-ci peut obtenir une meilleure rémunération dans le secteur privé ou en Afrique du Sud. Environ 20 % des postes d'encadrement de la Direction des routes nationales ne sont pas pourvus. Néanmoins, ces problèmes n'ont pas influé sur l'exécution du projet.

4.4.4 La Direction des routes nationales est actuellement confrontée à de sérieux problèmes dus à l'insuffisance des ressources qui lui sont allouées pour l'entretien du réseau routier (voir la section 3.1.5 et l'annexe III). La création d'un fonds pour financer la maintenance du réseau routier devrait aider à résoudre ce problème.

4.4.5 A la différence de nombreux pays membres régionaux, le Zimbabwe dispose d'un système de gestion des routes efficace et bien équipé, qui comprend des services pleinement opérationnels, spécialisés dans la construction de routes et placés sous la tutelle du ministère des Transports. La reconstruction de trois des quatre routes, représentant environ 80 % des travaux, a été effectuée en régie directe par trois groupes de construction du ministère des Transports et de l'Energie faisant office d'entrepreneurs. L'expérience s'est avérée concluante. Les travaux, effectués conformément aux normes de qualité, étaient très satisfaisants et meilleur marché que s'ils avaient été réalisés par une entreprise privée.

4.4.6 Les difficultés, auxquelles le projet était confronté durant son exécution, étaient dues à la centralisation et à la lourdeur des procédures d'acquisition des biens et services, qui ont

retardé les travaux des groupes de construction.

4.4.7 L'expérience acquise montre également que les groupes de construction qui ont effectué les travaux en régie directe, sont très utiles et qu'ils méritent d'être soutenus et leur efficacité améliorée. En effet, pour qu'ils deviennent plus efficaces, des améliorations doivent être apportées et des aménagements faits dans les domaines suivants :

- i) les travaux de construction doivent être bien planifiés et les programmes d'exécution préparés longtemps à l'avance ;
- ii) il faut donner plus de responsabilités et de latitude au personnel chargé de la supervision des travaux sur le terrain (agents de terrain) pour qu'ils puissent acheter directement des pièces de rechange ainsi que des petits matériaux et équipements ;
- iii) des installations, équipements et matériaux doivent être mis à la disposition de ces groupes, dans les délais prévus.

4.4.8 Ce dernier point soulève la question de l'efficacité, sur le plan opérationnel, du Dépôt central des équipements mécaniques – question qui ne rentre pas dans le cadre du présent rapport, mais sur laquelle il faudrait se pencher et trouver des solutions. En fait, le Gouvernement envisage de privatiser ce dépôt.

4.4.9 L'expérience positive que certains pays – dont le Royaume-Uni – ont eue avec les groupes de construction du Gouvernement zimbabwéen, laisse présager que, si des mesures appropriées sont prises en ce sens, ces derniers pourront exécuter des travaux de caractère commercial et concurrencer les entreprises privées.

Impact socioéconomique

4.4.10 Les routes construites dans le cadre du projet sont censées relier au réseau routier national des pôles de croissance désignés et traverser des zones communales rurales à fort potentiel de croissance économique.

4.4.11 Depuis que les travaux de construction sont achevés, des villages se sont développés le long de ces routes, à l'exception de celle de Mvuma - Gweru qui traverse des régions comprenant de grandes exploitations agricoles commerciales.

4.4.12 Ces routes ont contribué au développement d'un grand nombre d'activités économiques, dont l'agriculture, le commerce et les extractions minières. Plus particulièrement, les exploitants traditionnels peuvent, grâce à elles, transporter leurs productions agricole et animale dans des centres commerciaux. Les populations des localités situées à proximité de ces routes ou traversées par elles ont un meilleur accès aux centres administratifs, sanitaires et éducatifs.

4.4.13 Bien qu'aucun programme de développement spécifique n'ait été élaboré dans les zones d'impact du projet, ces routes contribuent à leur développement économique et social. Leur contribution n'est pas facilement quantifiable, sauf indirectement, en fonction de la croissance des flux de trafic (voir l'annexe VIII).

4.4.14 La route Seke - Zvipadze constitue une nouvelle voie d'accès à la partie australe de Harare, sur laquelle une part importante du trafic provenant des régions rurales situées au sud-est de cette ville peut être détournée. Le nombre moyen de véhicules circulant sur cette route est supérieur à 1 000 par jour et le taux de croissance des flux de trafic supérieur à 10 %, en moyenne.

4.4.15 Le trafic sur la route Mvuma - Gweru est également un trafic de longue distance. Les flux de circulation, dont le taux de croissance est supérieur à 7 % en moyenne, ont sensiblement augmenté après la construction de cette route.

4.4.16 Les flux de trafic, dont le taux de croissance est également supérieur à 7 %, se sont accrus de façon spectaculaire sur la route Kwekwe – Gokwe. Ceci ne peut être dû qu'à la croissance économique de la zone d'impact de cette route de desserte.

4.4.17 Les volumes de trafic, bien qu'inférieurs à ceux des autres routes, ont augmenté de façon appréciable sur la route Gwanda – Guyu qui sert aussi de voie de desserte.

4.5 **Incidences sur les femmes**

4.5.1 Les femmes, notamment les femmes économiquement actives, représentent une part importante des populations qui tireront profit de ce projet. La route permet aux agricultrices et aux coopératives agricoles d'entrer dans une économie de marché.

4.5.2 Selon un usage établi de longue date, les femmes zimbabwéennes jouent un rôle actif dans le secteur agricole, en dépit des mesures de restriction traditionnelles qui les empêchent de recevoir des terres en héritage. A la différence des hommes qui migrent vers les villes et les centres miniers ou industriels en quête d'emploi, elles constituent la majeure partie de la main-d'œuvre traditionnelle des exploitations agricoles et, partant, la vaste majorité des bénéficiaires de ce projet.

4.6 **Performance environnementale**

4.6.1 Aucune étude n'a été entreprise pour évaluer l'impact du projet sur l'environnement. Cependant, des aspects environnementaux ont été pris en considération, lors de la conception du projet. En fait, les effets défavorables des travaux de construction sur les sols et l'eau ont été réduits au minimum.

4.6.2 Les routes graveleuses ont été améliorées et bitumées. Elles présentaient des risques pour les piétons et les cyclistes, ainsi que pour les populations vivant à proximité, qui étaient incommodées par la poussière soulevée par les véhicules. Depuis la construction des routes, ces risques ont disparus et les populations ne sont plus gênées par la poussière. Pendant la saison des pluies, ces routes graveleuses, devenues particulièrement glissantes, étaient une cause d'accidents pour toutes sortes de véhicules. Les accidents ont sensiblement diminué, depuis qu'elles ont été bitumées.

4.6.3 Leur tracé n'ayant guère changé par rapport à l'ancien, ces routes ne traversent ou n'empiètent sur pratiquement aucun terrain agricole ni sur aucune terre vierge.

4.6.4 Le tracé de ces routes est tel que celles-ci ne présentent aucun risque pour l'environnement. Des dispositifs de sécurité ont été mis en place et les zones d'emprunt, d'où ont

été extraits les matériaux destinés à la construction des routes, ont été remises en état. En fait, il n'y a aucun signe de dégradation de l'environnement, le long de ces routes.

4.7 **Performance des entrepreneurs, du bureau d'études et de l'emprunteur**

Entrepreneurs (entrepreneur privé et groupes de construction chargés des travaux en régie directe)

4.7.1 Malgré toutes les modifications apportées durant la construction et les retards enregistrés pendant l'acquisition des installations et des matériaux, les travaux ont été rapidement exécutés et le travail accompli a été jugé satisfaisant. Les entrepreneurs ont bien suivi les consignes et les instructions des ingénieurs résidents.

4.7.2 Le fait qu'aucun défaut de construction n'ait été relevé au cours de la période d'entretien, et même par la suite, témoigne de la qualité satisfaisante des routes construites par les entrepreneurs. Ce constat s'est confirmé, car, malgré les flux de trafic importants qu'elles ont dû supporté ces 7 à 10 dernières années, ces routes sont restées en bon état.

Bureau d'études

4.7.3 La performance des consultants a été, dans une large mesure, satisfaisante. Ces derniers ont régulièrement tenu l'organe d'exécution informé des problèmes rencontrés durant l'exécution des travaux et suggéré des solutions appropriées. Ils ont fait preuve de hautes qualités de travail et de compétence pour la supervision des travaux, eu égard aux modifications de conception et à certains problèmes techniques, ainsi que pour le règlement des demandes de remboursement de l'entreprise privée.

4.7.4 Par son concours, le bureau d'études chargé de superviser les travaux en régie directe a permis aux groupes de construction du ministère des Transports et de l'Energie de faire du bon travail, en tant qu'entrepreneurs. A cette fin, il a recommandé l'adoption d'un calendrier de travail hebdomadaire et une méthode des coûts simplifiée. Il a préparé un rapport sur les modifications apportées au projet ainsi que sur les travaux et les coûts supplémentaires que ces modifications ont entraînés au niveau du contrôle des travaux. Il décrit brièvement l'expérience ainsi acquise et conclut que, lorsqu'ils sont correctement supervisés, les travaux exécutés en régie directe sont beaucoup moins coûteux que ceux réalisés par des entreprises privées.

4.7.5 La performance des consultants en matière de gestion financière des marchés a été jugée satisfaisante. Malgré les retards, les modifications de conception et le volume de travail supplémentaire, le coût final des travaux n'était supérieur que de 10 % aux prévisions de l'évaluation.

Emprunteur

4.7.6 La performance de l'emprunteur et de l'organe d'exécution en matière d'administration de l'ensemble du projet a été jugée satisfaisante, bien qu'ils n'aient pu se faire rembourser certaines dépenses par la Banque, faute d'avoir pu lui fournir les documents comptables y afférents.

4.7.7 Concernant la conception et l'exécution du projet, l'organe d'exécution aurait dû examiner et évaluer attentivement les études techniques détaillées, pour s'assurer que le projet a

été correctement conçu et éviter, ainsi, d'avoir à le modifier durant l'exécution.

4.7.8 L'emprunteur s'est acquitté de sa contribution au financement du projet et a honoré tous les engagements pris dans le cadre de l'accord de prêt, sauf ceux afférents au financement et à la programmation des travaux d'entretien du réseau.

4.7.9 L'organe d'exécution a correctement encadré les consultants et les entrepreneurs. Il est resté régulièrement en contact avec la Banque pour lui soumettre des documents et solliciter ses observations.

4.8 **Performance du Groupe de la Banque**

4.8.1 La performance de la Banque a été jugée satisfaisante, du moins pour ce qui concerne l'exécution du projet. Par contre, à l'évaluation du projet, la Banque avait omis d'examiner et d'évaluer attentivement les études techniques détaillées. Elle n'a donc pas remarqué que les caractéristiques des routes, notamment celles de la route Kwekwe - Gokwe, étaient visiblement différentes de celles indiquées dans les études. Les plans existants n'ayant pas été modifiés, au moment où ils auraient dû l'être, il a fallu modifier l'envergure du projet et effectuer des travaux supplémentaires durant la construction, alors qu'on aurait fort bien pu les éviter.

4.8.2 La Banque a été très active pendant les travaux de construction : elle a effectué une mission de suivi et huit missions de supervision sur les sites du projet. Sa dernière mission, effectuée en novembre 1993, avait été organisée en vue d'établir le rapport d'achèvement du projet (RAP).

5. **VIABILITE DU PROJET**

5.1 Les avantages du projet ne pourront être durables que si les routes sont correctement et régulièrement entretenues.

5.2 Les conditions favorables ne sont toujours pas réunies pour assurer une certaine viabilité au projet. Les routes ont été systématiquement entretenues, mais il n'est pas certain qu'un budget suffisant sera alloué pour assurer leur entretien périodique. Les routes construites dans le cadre du projet auront bientôt besoin d'une nouvelle couche de bitume, étant donné qu'elles n'ont pas bénéficié d'un revêtement d'entretien depuis 7 à 10 ans.

5.3 Le Gouvernement a entrepris d'instituer un fonds pour financer la maintenance du réseau routier et de créer des services routiers autonomes. Ce fonds pourrait être le meilleur moyen de mobiliser des ressources suffisantes pour financer les travaux de maintenance du réseau routier national.

6. **NOTATION DE LA PERFORMANCE**

6.1 La performance en matière d'exécution a été jugée satisfaisante et notée 2,25, même si celle en matière de respect des délais a été jugée très insuffisante, compte tenu du retard de 21 mois avec lequel les travaux ont démarré.

6.2 La performance de la Banque est à peine satisfaisante. Elle n'a pas participé à la

préparation du projet et, au moment de l'évaluation, elle n'a pu correctement évaluer les plans existants pour s'assurer de leur pertinence. La performance en matière d'identification a été notée 3, parce que le projet constitue un bon choix. Classé parmi les projets prioritaires, il était fortement soutenu par le Gouvernement et la Banque. L'analyse économique dont il a fait l'objet indique que son taux de rentabilité économique est satisfaisant. Même si la Banque a efficacement supervisé le projet durant la phase de construction, sa performance en matière de supervision a été notée 2, parce qu'elle n'avait pas été mesure de prévoir et d'éviter les modifications de conception apportées pendant les travaux.

6.3 L'évaluation du projet montre que ses réalisations sont satisfaisantes, dans l'ensemble. Les notes attribuées au projet ainsi qu'à toutes les parties concernées par son exécution sont présentées à l'annexe V.

7. CONCLUSIONS, RETROACTION ET RECOMMANDATIONS

7.1 Conclusions

Le présent rapport souscrit à la plupart des conclusions du RAP, auxquelles il convient d'ajouter celles posées ci-après.

- i) Le projet a atteint son objectif principal : améliorer des routes graveleuses ou en terre existantes en les bitumant et relier aux principales artères du réseau routier les quatre points de croissance situés dans les zones d'impact et, partant, intégrer ces zones aux principaux centres économiques et sociaux du pays.
- ii) En raison des fluctuations fréquentes du taux de change durant l'exécution du projet, de l'absence de justification et du non-remboursement par la Banque de certaines dépenses engagées par les groupes de construction pour se doter de fournitures, matériaux et équipements, et du faible coût des travaux en régie directe, le coût réel du projet ne représente – malgré les travaux supplémentaires – que 52 % des estimations de l'évaluation. Les TREI réévalués des routes sont presque identiques à ceux prévus au moment de l'évaluation du projet. Seul celui de la route Seke - Zvipadze (33 %) est plus élevé, en raison d'un volume de trafic plus important que prévu.
- iii) Les modifications de conception proposées par le Gouvernement et approuvées par la Banque ont entraîné d'importants retards dans la construction de trois des quatre routes. Seule celle de Seke - Zvipadze a pu être achevée dans les délais, malgré les travaux supplémentaires de construction d'un pont de 20 mètres à voie unique et d'une route d'accès à ce pont. Ces modifications ont également entraîné d'importants dépassements dans les coûts des travaux. Les routes construites dans le cadre du projet ont toutes les normes et les caractéristiques techniques requises.
- iv) En raison des modifications apportées à la liste des installations, fournitures et matériaux nécessaires à l'exécution du projet et des retards enregistrés dans l'acquisition de ces biens, le projet a enregistré un énorme retard

de 21 mois.

- v) La performance de la Direction des routes nationales, en tant qu'organe d'exécution du projet et en matière de supervision de l'exécution du projet et de contrôle des travaux de construction réalisés par deux équipes de consultants différentes, a été jugée satisfaisante.
- vi) La performance de la Banque a été jugée satisfaisante, dans l'ensemble. Elle aurait été meilleure, si la Banque avait participé à l'identification et à la préparation du projet. Elle aurait pu ainsi évaluer les études techniques et s'assurer qu'elles ont été correctement réalisées, ce qui aurait évité toutes ces modifications de conception durant la construction des routes.
- vii) Ces routes ont contribué à stimuler les productions vivrière (notamment celle du maïs) et minière, ainsi que différentes activités industrielles et commerciales. La route Seke - Zvipadze a, elle aussi, largement contribué à l'amélioration des conditions de vie des habitants de Seke et au développement de la ville.
- viii) Les routes ont été systématiquement bien entretenues. Il faudrait bientôt prévoir de renouveler leur revêtement pour éviter de graves problèmes techniques. En raison du volume de trafic particulièrement important sur la route Seke - Zvipadze, il faudrait y effectuer des tests pour déterminer si elle a besoin d'être renforcée ou d'un simple revêtement d'entretien.
- ix) Les réalisations du projet ont été jugées satisfaisantes, dans l'ensemble.

7.2

Expérience acquise

L'expérience acquise, grâce au projet, est décrite ci-après.

- i) Le calendrier d'exécution d'un projet doit être suivi à la lettre et les dates butoirs doivent être respectées. En outre, toutes les parties concernées – notamment l'emprunteur, la Banque, les consultants et les entrepreneurs – doivent faire de leur mieux pour respecter les délais impartis (paragraphe 3.3.3.).
- ii) Lorsqu'un futur projet a déjà fait l'objet d'études techniques détaillées, celles-ci doivent être soigneusement contrôlées, examinées et évaluées, au moment de l'évaluation du projet, pour s'assurer qu'elles sont complètes et qu'un site adapté a déjà été retenu pour l'exécution du projet. Dans le cas contraire, il faut revoir la conception du projet en vue de l'améliorer et actualiser les estimations de coût et les indicateurs de faisabilité (section 3.2).
- iii) La méconnaissance des procédures de la Banque en matière de remboursement peut entraîner des retards, amener la Banque à refuser d'effectuer les paiements requis et influencer sur le coût du projet achevé (paragraphe 3.7.2).
- iv) D'important facteurs – tels les quantités, les aléas d'exécution, les hausses de

prix, le prix unitaire des biens et les taux de change en fonction desquels les estimations de coût ont été faites – doivent être étudiés de très près et, autant que possible, établis en rapport avec la réalité. Il convient cependant de souligner que les prix unitaires proposés par les entreprises privées peuvent être très différents de ceux appliqués lorsque les travaux de construction sont exécutés en régie directe (paragraphe 3.6.2).

7.3 **Recommandations**

Les recommandations ci-après sont soumises à l'examen du Gouvernement et de la Banque.

Au Gouvernement

- i) Il faudrait demander au Gouvernement d'enregistrer toutes les dépenses engagées pour l'acquisition de fournitures, matériaux et équipements utilisés par les groupes de construction, et de transmettre à la Banque les factures y afférentes, en vue de leur remboursement (paragraphe 3.7.2).
- ii) Le Gouvernement devrait faire de son mieux pour éviter tout retard dans la transmission des demandes de décaissement qui pourrait lui de son fait (paragraphe 4.7.6).
- iii) Afin d'éviter que la conception des projets ne soit trop souvent modifiée, durant les travaux de construction, des ingénieurs de niveau supérieur devraient être désignés pour examiner de très près les études techniques de ces projets et s'assurer qu'elles sont complètes et qu'un site adapté a déjà été retenu pour l'exécution du projet (section 3.2 et paragraphe 4.7.7).
- iv) Les organes d'exécution devraient préparer périodiquement deux listes distinctes des prix unitaires et des facteurs de hausse des prix, qui serviront pour les estimations de coût, à savoir : une liste pour les travaux de construction en régie et une autre pour les travaux réalisés par des entreprises privées (paragraphe 3.7.2).
- v) La Direction des routes nationales devrait veiller à ce que l'imperméabilisation des routes construites dans le cadre du projet se fasse ponctuellement et, en particulier, que des tests soient effectués sur la route Seke - Zvipadze pour déterminer s'il faut éventuellement l'imperméabiliser et/ou la renforcer (paragraphe 4.1.3)
- vi) La Direction des routes nationales devrait transmettre à la Banque, à compter de cette année (1998), les originaux des états financiers audités des projets routiers en cours d'exécution et une copie dûment signée des rapports d'audit y relatifs (paragraphe 3.4.4).

A la Banque

- i) La Banque devrait suivre de près les activités de préparation des projets et/ou

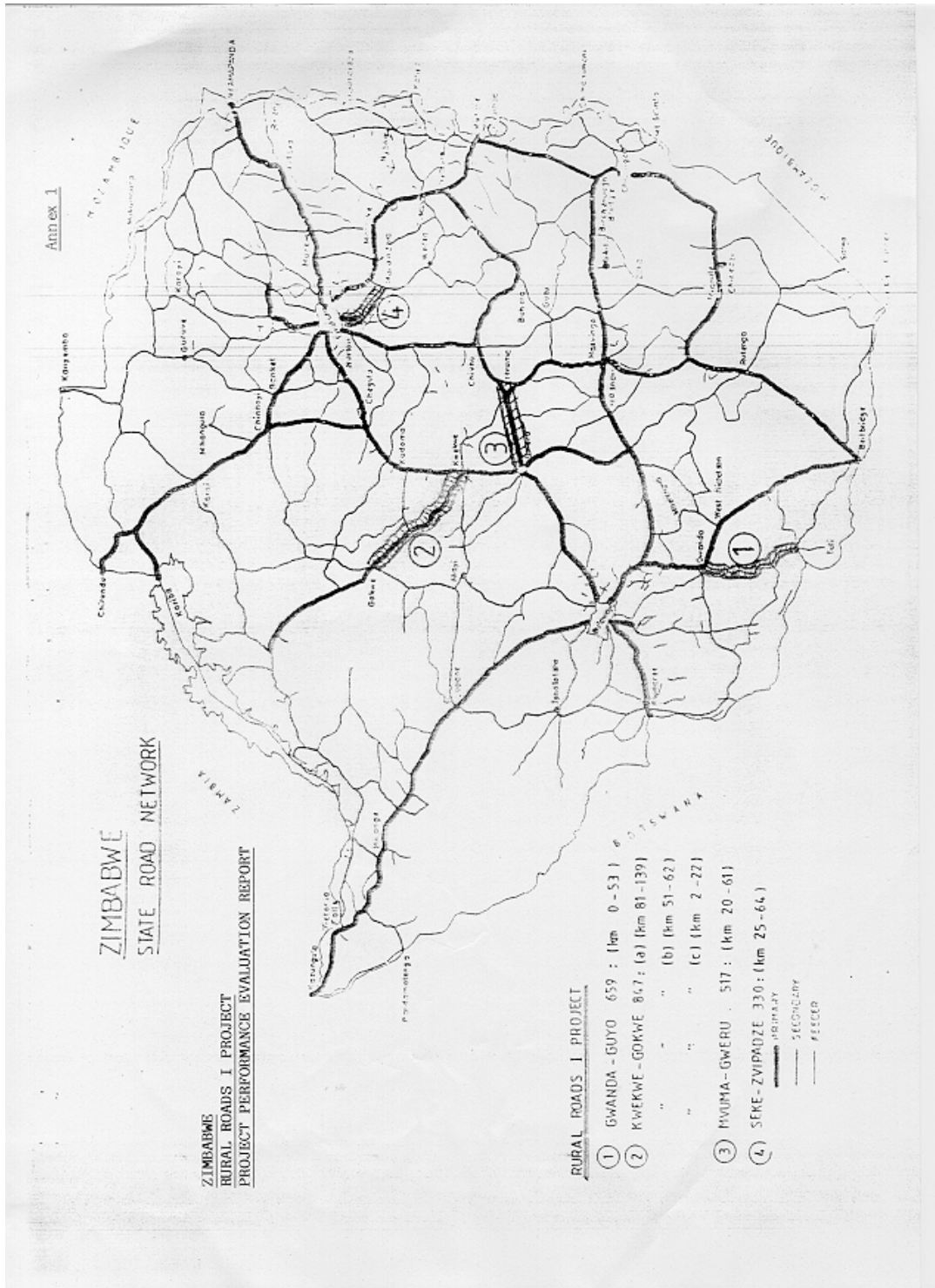
s'assurer que ces projets ont été correctement préparés afin d'éviter, autant que possible, de modifier leur conception durant leur exécution (section 3.2).

- ii) Au moment d'évaluer les projets, la Banque devrait toujours inspecter leurs sites et, par la suite, analyser, examiner et évaluer soigneusement toutes les études relatives à ces projets, afin de s'assurer qu'elles sont complètes et que des sites adaptés ont déjà été retenus pour l'exécution des projets. Dans le cas contraire, elle devrait exiger que la conception de ces projets soit revue et améliorée, et que les estimations de coût et les indicateurs de faisabilité soient actualisés (paragraphe 3.2.1).
- iii) Les problèmes inhérents à l'acquisition des biens et services devraient être dûment pris en considération durant la préparation des projets et résolus au moment de l'évaluation de ces projets ou des négociations de prêt (paragraphe 3.3.4 et 3.5.1).
- iv) Il faudrait, au moment de la préparation des projets, étudier le prix unitaire des biens pour choisir les plus raisonnables, et effectuer dans le budget de ces projets une provision pour imprévus et pour hausse des prix. Il faudrait faire la différence entre les prix et le coût des travaux de construction faisant l'objet de marchés et ceux des travaux en régie directe (paragraphe 3.5.2).
- v) Des calendriers de décaissement fondés sur des calendriers d'exécution précis et réalistes devraient être inclus dans les rapports d'évaluation des projets. A cet égard, des directives pour la préparation des calendriers de décaissement devraient être formulées pour aider les chargés de projets.
- vi) La Banque devrait suivre les programmes d'entretien systématique et les travaux de revêtement d'entretien des routes construites dans le cadre de projets financés par elle (paragraphe 5.2).
- vii) La Banque devrait veiller à ce que la Direction des routes nationales lui communique, dès cette année (1998), les originaux des états financiers audités des projets routiers en cours d'exécution et une copie dûment signée des rapports d'audit y relatifs (paragraphe 3.4.4).

7.4 **Matrice des mesures de suivi**

Les mesures de suivi sont résumées à l'annexe II.

ZIMBABWE
PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I
RAPPORT D'ÉVALUATION DE PERFORMANCE
CARTE DES SITES DU PROJET



ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'ÉVALUATION DE PERFORMANCE

MATRICE DES RECOMMANDATIONS ET DES MESURES DE SUIVI

| PRINCIPALES CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS | RECOMMANDATIONS | MESURES DE SUIVI | RESPONSABLES |
|---|--|--|------------------------------|
| <p><u>Formulation et justification du projet</u></p> <p>La Banque n'a pas participé à la formulation du projet.</p> | <p>La Banque devrait toujours participer à l'identification et à la préparation d'un projet, avant de l'évaluer. Ainsi, l'équipe chargée d'évaluer le projet ne risque pas de négliger ou de schématiser certaines questions délicates.</p> | <p>Les chargés de projets devraient s'assurer qu'un projet a été correctement identifié et préparé, avant de l'évaluer.</p> | <p>Les départements pays</p> |
| <p><u>Exécution du projet</u></p> <p>A. <u>Calendrier d'exécution</u></p> <p>Le calendrier d'exécution était réaliste et couvrait les principales activités du projet. Il était assez précis, indiquait les délais que la Banque et l'emprunteur devaient respecter et comprenait un calendrier des décaissements.</p> | <p>Les chargés de projets devraient toujours élaborer minutieusement les calendriers d'exécution et de décaissement des projets au stade des études de faisabilité et/ou de la préparation des projets.</p> | <p>Un calendrier type d'exécution devrait être établi avec précision et inclus dans les directives concernant la préparation des projets.</p> | <p>Les départements pays</p> |
| <p>B. <u>Entrée en vigueur du prêt</u></p> <p>Les conditions préalables au premier décaissement ont été exécutées sans trop de retard.</p> | <p>a) Les problèmes délicats devraient être résolus au stade de la préparation, de l'évaluation ou de la négociation des projets plutôt que de faire de leur résolution une condition préalable au premier décaissement.</p> <p>b) Il faudrait éviter d'imposer des conditions préalables à l'entrée en vigueur des prêts qui sont pas réalistes ni appropriées ou qui pourrait entraver l'exécution des projets, ou les reformuler.</p> <p>c) La Banque devrait instaurer, en tant que procédure courante et normale après la signature des prêts, des « missions de lancement des projets », en vue d'aider les emprunteurs à remplir les conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt.</p> | <p>a) Les problèmes délicats devraient être mis en évidence dans le rapport de préparation du projet et l'emprunteur devrait en être informé au plus tôt.</p> <p>b) La Banque devrait toujours examiner minutieusement les conditions de prêt.</p> <p>c) Il faudrait définir les fonctions et la composition des missions de lancement et prendre les mesures nécessaires pour les instaurer en tant que procédure normale de la Banque.</p> | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>C. <u>Autres conditions</u></p> <p>Souvent, les « autres conditions » et les dispositions des accords de prêt ne sont pas respectées.</p> | <p>Il faudrait toujours veiller à ce que les « autres conditions » et les dispositions des accords de prêt soient respectées.</p> | <p>Les missions de supervision et de lancement devraient être une bonne occasion de s'assurer que les conditions et les dispositions des accords de prêt ont été respectées.</p> | <p>Les départements pays</p> |
| <p>D. <u>Acquisition des biens et services</u></p> <p>Une mauvaise application des règles de procédure de la Banque en matière d'acquisition peut sérieusement retarder l'exécution des projets.</p> | <p>a) Les problèmes afférents à l'acquisition des biens et services devraient être examinés dûment, au stade de la préparation des projets, et résolus lors de l'évaluation de ces projets ou des négociations de prêt.</p> <p>b) Les missions de lancement devraient aider les emprunteurs dans l'acquisition des biens et services.</p> <p>c) Des séminaires sur l'acquisition des biens et services devraient souvent être organisés à l'intention du personnel des organes d'exécution.</p> | <p>Les paramètres régissant l'acquisition des biens et services devraient être inclus dans les termes de référence des missions de préparation et d'évaluation des projets.</p> <p>Les termes de référence des missions de lancement devraient inclure l'acquisition des biens et services.</p> <p>Elaborer le programme des séminaires.</p> | <p>Les départements pays</p> |
| <p>E. <u>Coût du projet</u></p> <p>Les dépassements de coût sont dus à des modifications de conception non contrôlées.</p> | <p>a) La mise à jour des estimations des coûts des projets, effectuée en cas de besoin, ne devrait pas être confondue avec les modifications de conception.</p> <p>b) La Banque ne devrait envisager de modifier la conception d'un projet que lorsque les études détaillées sont techniquement déficientes ou que l'envergure du projet a été modifiée.</p> <p>c) La Banque devrait suivre de très près les modifications apportées à la conception des projets pour éviter que les emprunteurs ne s'écartent de l'envergure et des normes initialement prévues.</p> | <p>Des directives sur la préparation et la mise à jour des estimations de coût devraient être émises pour aider les chargés de projets.</p> <p>Des directives relatives aux modifications de conception devraient être formulées et les circonstances où elles sont nécessaires ou justifiées formellement définies.</p> <p>Les termes de référence des modifications devraient toujours inclure une analyse et une réévaluation des indicateurs économiques</p> | <p>Les départements pays</p> |
| <p>F. <u>Décaissement</u></p> <p>La Banque n'a pas traité les demandes de remboursement que lui a adressées l'emprunteur, parce que ce dernier n'y avait pas joint certaines factures.</p> | <p>a) Des calendriers de décaissement fondés sur des calendriers d'exécution précis et réalistes devraient être inclus dans les rapports d'évaluation de projets.</p> | <p>Des directives sur la préparation des calendriers de décaissement devraient être émises pour aider les chargés de projets.</p> | <p>Les départements des opérations</p> |

| | | | |
|---|---|--|---|
| | <p>b) La Banque devrait s'assurer que l'emprunteur a une bonne connaissance des procédures de remboursement et des règles comptables.</p> <p>c) Elle devrait toujours s'en assurer, lors des missions de lancement et de supervision des projets.</p> | Elle devrait s'en assurer, lors des missions de lancement et de supervision des projets. | Les départements des opérations |
| <p><u>G. Communication</u></p> <p>Les problèmes de communication et la lenteur avec laquelle les correspondances sont traitées, peuvent sérieusement retarder l'exécution des projets.</p> | <p>Toutes les correspondances provenant des emprunteurs, des entrepreneurs ou des bureaux d'études devraient être traitées avec diligence.</p> <p>La Banque, les emprunteurs et les entrepreneurs devraient s'attacher davantage à éviter les retards.</p> | <p>Les documents et les correspondances reçues doivent être traités avec diligence.</p> <p>Un échéancier indiquant les délais prévus pour traiter les différents types de correspondance devrait être établi et mis en application.</p> | L'emprunteur et les départements de la Banque |
| <p><u>H. Modifications de la conception du projet et situations imprévues</u></p> <p>Les modifications de la conception et/ou de l'envergure des projets, pendant les travaux de construction, peuvent influencer sur l'exécution des projets, et entraîner des coûts et des retards supplémentaires.</p> | <p>L'envergure des projets devraient être soigneusement définie et formellement établie à l'évaluation.</p> <p>Il faudrait, autant que possible, éviter de modifier la conception des projets en entreprenant les enquêtes et les études nécessaires au stade de la conception détaillée.</p> | L'emprunteur et la Banque devraient suivre de près la préparation des projets pour s'assurer que leur envergure ainsi que la nature et la portée des enquêtes sont bien adaptées aux conditions sur les sites des projets et aux objectifs de ces projets. | L'emprunteur et la Banque |
| <p><u>I. Viabilité du projet</u></p> <p>Les ressources financières prévues pour l'entretien périodique des routes étaient nettement insuffisantes et il n'est pas certain que les routes seront remises en état dans les délais prévus.</p> | La Banque devrait toujours contrôler l'entretien des routes construites dans le cadre de ses projets. | Il faudrait s'assurer, au cours des prochaines missions de supervision, que les routes ont été remises en état conformément aux normes prévues. | L'emprunteur et les départements pays |
| <p><u>J. Impact sur l'environnement</u></p> <p>Rien, depuis que les routes ont été construites, n'indique qu'elles ont un impact défavorable sur l'environnement.</p> | L'organe d'exécution devrait inclure, dans le programme d'entretien de routine des routes construites dans le cadre du projet, des mesures correctives et de surveillance pour être en mesure de remédier aux dommages infligés à l'environnement, notamment l'érosion des sols. | La Banque devrait lutter contre le dépérissement de la végétation et favoriser l'aménagement de plantations, en tant que mesures efficaces pour remédier aux effets défavorables et accroître l'action positive des projets routiers sur l'environnement. | L'emprunteur et les départements pays |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'ÉVALUATION DE PERFORMANCE

MATRICE DES RECOMMANDATIONS ET DES MESURES DE SUIVI

ALLOCATIONS BUDGETAIRES POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES

| Année | Estimations budgétaires révisées | Facteur d'inflation | Facteur avec inflation | Valeur actuelle nette |
|---------|----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|
| 1980/81 | 12 899 | | | |
| 1981/82 | 15 895 | | | |
| 1982/83 | 16 295 | | | |
| 1983/84 | 17 395 | | | |
| 1984/85 | 17 500 | | | |
| 1985/86 | 20 560 | | | |
| 1986/87 | 21 545 | | | |
| 1987/88 | 30 800 | | | |
| 1988/89 | 31 150 | | | |
| 1989/90 | 57 826 | | | |
| 1990/91 | 74 525 | Année de référence | 1,00 | 74,525 |
| 1991/92 | <u>93 700</u> | 1,232 | 1,23 | 76,05519 |
| 1992/93 | 139 846 | 1,421 | 1,75 | 79,88133 |
| 1993/94 | 148 015 | 1,276 | 2,23 | 66,25982 |
| 1994/95 | 129 000 | 1,223 | 2,73 | 47,21802 |
| 1995/96 | 182 000 | 1,226 | 3,35 | 54,33742 |
| 1996/97 | 218 450 | 1,214 | 4,07 | 53,72309 |
| 1997/98 | 330 885 | 1,375 | 5,59 | 59,18114 |
| 1999 | 304 775 | 1,250 | 6,99 | 43,60894 |

Source : Ministère des Transports et de l'Énergie

ZIMBABWE
PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I
RAPPORT D'ÉVALUATION DE PERFORMANCE

Notation de la performance
Performance en matière d'exécution

| <i>INDICATEURS</i> | NOTE (1 à 4) | OBSERVATIONS |
|--|-------------------------|---|
| 1. Respect du calendrier d'exécution | 1 | Le calendrier d'exécution n'a pas été respecté. Le projet a enregistré un retard de 21 mois, soit 36 % du temps initialement prévu. |
| 2. Respect du plan de financement | 3 | Le coût réel du projet dépasse de 8,1 % les prévisions de l'évaluation. |
| 3. Respect des dispositions de l'accord de prêt | 2 | L'emprunteur a, pour une large part, satisfait aux conditions du prêt, sauf en ce qui concerne l'entretien des routes. |
| 4. Adéquation de la supervision et des rapports | 3 | Les travaux ont été convenablement supervisés et les rapports sur l'état d'avancement du projet correctement établis. |
| 5. Fonctionnement satisfaisant (le cas échéant) | 3 | Les routes sont en bon état et sont régulièrement bien entretenues. |
| Évaluation globale des prestations en matière d'exécution | 2,25 | Satisfaisante. |

Notation de la performance
Performance de la Banque

| <i>INDICATEURS</i> | NOTE (1 à 4) | OBSERVATIONS |
|---|-------------------------|---|
| 1. Identification du projet | 3 | Les routes construites dans le cadre du projet figurent parmi les réalisations prioritaires prévues dans le plan national de développement. Les études de faisabilité et les études techniques détaillées de ces routes sont disponibles ; par contre, aucune mission d'identification n'a été entreprise. |
| 2. Préparation | 1 | Des recommandations ont été faites, après l'étude préliminaire du projet, et seules quelques mesures légères ont été prises avant l'évaluation du projet. |
| 3. Evaluation | 2 | Le rapport d'évaluation est bien conçu ; les hypothèses de base ont été correctement analysées. Un calendrier d'exécution réaliste et précis, indiquant les dates butoirs, a été établi. Néanmoins, la mission d'évaluation n'a pas remarqué que les caractéristiques des routes étaient différentes de celles indiquées dans les études et n'a pas cherché à voir si l'envergure du projet était appropriée. |
| 4. Supervision | 2 | Les travaux ont été convenablement supervisés. Le tracé et les caractéristiques des routes ont été modifiés pendant que les travaux de construction étaient en cours. La Banque a effectué huit missions de supervision. |
| Évaluation globale de la prestation de la Banque | 2 | Satisfaisante |

Notation de la performance

Réalisations du projet

| INDICATEURS | | NOTE (1 à 4) | OBSERVATIONS |
|-------------|--|-----------------|---|
| 1. | Pertinence et réalisation des objectifs | 2,5 | L'objectif principal a été atteint. |
| i) | Politique macroéconomique | 2 | Le projet devait contribuer au développement de l'agriculture sur les terres communales et dans les grandes exploitations. L'agriculture est le premier facteur de croissance économique au Zimbabwe. |
| ii) | Politique sectorielle | 2 | Le projet s'inscrit dans la droite ligne de la politique sectorielle du Gouvernement, qui vise à améliorer le réseau routier et à faciliter l'accès aux pôles de croissance. |
| iii) | Objectifs matériels (dont production) | 3 | Amélioration des routes et suppression des principales contraintes de transport dans les zones d'impact du projet. |
| iv) | Objectifs financiers | S/O | |
| v) | Allègement de la pauvreté, progrès social et promotion de la femme | 3 | Le projet a été bénéfique pour les populations urbaines et rurales et pour les pôles de croissance. Il a contribué à promouvoir la commercialisation des cultures et du bétail dans ses zones d'impact et à faciliter l'accès des agriculteurs aux usines. |
| vi) | Environnement | 3 | Les effets défavorables à court et à long terme que le projet pourrait avoir sur l'environnement sont négligeables. Les routes construites dans le cadre du projet ne semblent pas avoir d'incidence défavorable sur l'environnement. |
| vii) | Développement du secteur privé | 2 | Après le bitumage des routes, de nouvelles agglomérations ainsi que des activités agricoles et industrielles de petite envergure se sont développées dans la zone d'influence de ces routes. |
| viii) | Autres (préciser) | S/O | |
| 2. | Renforcement institutionnel | 2 | Les capacités institutionnelles se sont développées de manière satisfaisante, au point d'influer favorablement sur le projet. |
| i) | Cadre institutionnel, compris restructuration | 2 | Des faiblesses institutionnelles ont ralenti l'exécution du projet et entraîné des retards. Les procédures d'acquisition ont sérieusement handicapé les groupes de construction, du fait que ceux-ci n'ont pas pu disposer à temps des installations, matériaux et fournitures dont ils avaient besoin pour exécuter les travaux. L'organe d'exécution ne s'est pas bien imprégné des dossiers du projet. Il a donc fallu modifier la conception du projet, pendant les travaux d'exécution, ce qui a entraîné des frais supplémentaires. |
| ii) | Systèmes financiers et systèmes intégrés de gestion, dont systèmes d'audit | 2 | Les comptes du projet ont été tant bien que mal tenus, quoique la Banque n'ait pu rembourser certaines dépenses, faute d'avoir reçu les factures y afférentes. Aucun rapport d'audit n'a été établi. |

| | | | |
|----------|---|------------|--|
| iii) | Transfert de technologie | 2 | Certaines faiblesses ont été décelées dans la conception du projet. Les travaux de construction ont été exécutés de manière tout à fait satisfaisante. |
| iv) | Affectation de personnes qualifiées (y compris taux de rotation), formation et personnel de contrepartie | 2 | Des cadres supérieurs et des agents qualifiés quittent la Direction nationale des routes et la fonction publique, en quête de meilleures rémunérations dans le privé. Il faudrait restructurer en profondeur cette direction et adopter des mesures d'incitation pour motiver son personnel et permettre à ce service de se développer de façon durable. |
| 3 | Viabilité | 2,3 | Les réalisations et les avantages du projet ne pourront être durables que si les routes sont régulièrement imperméabilisées. |
| i) | Maintien de l'intérêt de l'emprunteur | 2 | Le budget alloué par le Gouvernement au sous-secteur routier est insuffisant pour assurer sa maintenance. La création d'un fonds routier devrait permettre de remédier à cette situation ou de lever cet obstacle, à court terme. |
| ii) | Politique environnementale | 3 | La Direction nationale des routes tiendra compte de certaines questions environnementales, lorsqu'elle examinera ou concevra des projets et lorsqu'elle en exécutera. |
| iii) | Cadre institutionnel | 2 | Le cadre institutionnel est plutôt faible. Néanmoins, tout laisse à croire qu'il sera renforcé par la création d'une administration routière. |
| iv) | Viabilité technique et effectifs | 3 | Le projet, exécuté selon les normes techniques élevées, s'est avéré viable. |
| v) | Viabilité financière, dont systèmes de recouvrement des coûts | S/O | |
| vi) | Viabilité économique | 2 | Le projet est viable : son taux de rentabilité économique réévalué se situe entre 12 et 33 %. |
| vii) | Viabilité environnementale | 2 | Le programme d'entretien des routes devrait comprendre des mesures de protection des végétaux et des plantes, afin de prévenir les effets défavorables que ces routes pourraient avoir, à long terme, sur l'environnement. |
| viii) | Exploitation et entretien (disponibilité des fonds de roulement, devises, pièces détachées, ateliers et autres) | 2 | Bien que les fonds alloués pour l'entretien des routes soient insuffisants, cette situation est appelée à changer, à moyen terme, suite à la création d'un fonds routier et d'une administration routière. |
| 4 | Taux de rentabilité économique interne (TREI) | 2,5 | Le TREI des routes a été réévalué à l'achèvement du projet. Les pourcentages sont les mêmes, et parfois même plus élevés, que ceux obtenus à l'évaluation, ce qui prouve que, tel qu'il a été exécuté, le projet est viable. |
| | Evaluation globale des réalisations | 2,3 | La performance du projet est satisfaisante. |

ZIMBABWE
PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I
RAPPORT D'ÉVALUATION DE PERFORMANCE
MATRICE RETROSPECTIVE DU CADRE LOGIQUE

Projet : **Projet de routes rurales, tranche I**
Date d'achèvement : **Juillet 1994**
Date du RAP : **Février 1996**
Date de l'évaluation : **Juillet 1998**
Equipe d'évaluation rétrospective : **William Byaruhanga et José Carlos Horta**

| Hiérarchies des objectifs | Indicateurs objectivement vérifiables | | Moyens de vérification | Hypothèses/Risques |
|---|---|--|--|--|
| | A l'évaluation | A l'évaluation rétrospective | | |
| <u>Objectifs sectoriels</u> 1. Amélioration et remise en état infrastructures routières existantes 2. Amélioration de l'écoulement du trafic sur les routes les plus fréquentées en établissant des liaisons entre elles | 1. Accroissement de la longueur totale du réseau de routes bitumées 2. Croissance de l'ensemble du trafic | 1. Accroissement de la longueur totale du réseau de routes bitumées et augmentation relative des frais d'entretien des routes 2. Croissance de l'ensemble du trafic | 1.1 Statistiques annuelles de la Direction nationale des routes sur les travaux de construction de routes 1.2 Comptes annuels de la Direction nationale des routes 2. Statistiques sur le trafic routier | Provisions budgétaires durables pour la remise en état, la construction et l'entretien de routes |
| <u>Objectifs du projet</u> Améliorer des routes existantes en les bitumant afin de relier quatre points de croissance dans les zones d'impact aux principales artères du réseau routier national et, partant, d'intégrer ces zones aux tissus économique et social du pays | 1.1 Réduction du coût d'exploitation des véhicules 1.2 Croissance du trafic routier de transit 2. Statistiques sur les activités agricoles, minières et commerciales, ainsi que sur les aménités dans la zone du projet | 1.1 Réduction du coût d'exploitation des véhicules 1.2. Les comptages routiers montrent que les flux de trafic ont augmenté depuis l'achèvement des travaux et qu'ils continuent d'augmenter dans des proportions relativement élevées. 2.1 Les statistiques ne peuvent être utilisées pour l'évaluation locale. | 1.1 Reprise des calculs du coût d'exploitation des véhicules 1.2 Comptage du trafic annuel 2. Inspections, enquêtes et entretiens | Le taux de croissance du trafic est assez élevé 2.1 Intensification des activités économiques et agricoles dans la zone du projet 2.2 Demande durable sur les marchés locaux et internationaux |

| | | 2.2 De l'avis général, le transport des produits miniers et agricoles s'est sensiblement amélioré. | | 2.3 Conditions climatiques favorables | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--|---------------------------------------|--------------|---------|-------|-------|-------|-------------|------|------|------|----------|------|------|------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------|--------------|--------------|--------------|---------------|-------------|--------------|--------------|-----|-------|------|-------|-----|-------------|--------------|--------------|-------|--------------|--------------|--------------|--|-------------------|-------------|--------------|--------------|---------|-------|------|-------|-------------|------|------|------|----------|--|--|--|-----------------|--|--|--|-------|--------------|-------------|--------------|---------------|-------------|--------------|--------------|-----|-------|------|-------|-----|-------------|-------------|-------------|-------|--------------|-------------|--------------|---|
| | | 2.3 Nouvelles agglomérations et activités le long des routes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Réalisations</u> 1. Remise en état et bitumage de quatre routes | 1. Remise en état et bitumage de quatre routes (88 km + 40 km + 40 km + 53 km = 265 km) et construction de deux ponts | 1. Remise en état et bitumage de quatre routes (132 km + 40 km + 40 km + 53 km = 265 km) et construction de sept ponts et de 16,5 km de routes d'accès | 1. Certificats de réception des travaux établis en août 1988, mars 1989 et mars 1991 | Facteurs exogènes favorables | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Activités/Composantes</u> 1. Acquisition de services de consultants pour la supervision des travaux 2. Marché de construction passé avec l'entreprise 3. Construction des routes et supervision des travaux | <p>Apports/Ressources :</p> <p style="text-align: center;"><u>Coût estimatif à l'évaluation</u> (en millions d'UC)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Composante</u></th> <th><u>Dev.</u></th> <th><u>M. I.</u></th> <th><u>Total</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Travaux</td> <td>32,63</td> <td>13,98</td> <td>46,61</td> </tr> <tr> <td>Supervision</td> <td>1,96</td> <td>0,84</td> <td>2,80</td> </tr> <tr> <td>Imprévus</td> <td>3,20</td> <td>1,40</td> <td>4,57</td> </tr> <tr> <td>Hausse des prix</td> <td><u>6,38</u></td> <td><u>2,75</u></td> <td><u>9,13</u></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td><u>44,17</u></td> <td><u>18,94</u></td> <td><u>63,11</u></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><u>Plan de financement à l'évaluation</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Source</u></th> <th><u>Dev.</u></th> <th><u>M. I.</u></th> <th><u>Total</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ADB</td> <td>30,00</td> <td>0,00</td> <td>30,00</td> </tr> <tr> <td>GOZ</td> <td><u>0,00</u></td> <td><u>12,86</u></td> <td><u>12,86</u></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td><u>30,00</u></td> <td><u>12,86</u></td> <td><u>42,86</u></td> </tr> </tbody> </table> | <u>Composante</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | Travaux | 32,63 | 13,98 | 46,61 | Supervision | 1,96 | 0,84 | 2,80 | Imprévus | 3,20 | 1,40 | 4,57 | Hausse des prix | <u>6,38</u> | <u>2,75</u> | <u>9,13</u> | Total | <u>44,17</u> | <u>18,94</u> | <u>63,11</u> | <u>Source</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | ADB | 30,00 | 0,00 | 30,00 | GOZ | <u>0,00</u> | <u>12,86</u> | <u>12,86</u> | Total | <u>30,00</u> | <u>12,86</u> | <u>42,86</u> | <p style="text-align: center;"><u>Coût réel du projet</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Composante</u></th> <th><u>Dev.</u></th> <th><u>M. I.</u></th> <th><u>Total</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Travaux</td> <td>14,08</td> <td>6,36</td> <td>20,44</td> </tr> <tr> <td>Supervision</td> <td>1,63</td> <td>0,37</td> <td>2,00</td> </tr> <tr> <td>Imprévus</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hausse des prix</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td><u>15,71</u></td> <td><u>6,73</u></td> <td><u>22,44</u></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><u>Plan de financement effectif</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Source</u></th> <th><u>Dev.</u></th> <th><u>M. I.</u></th> <th><u>Total</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BAD</td> <td>15,71</td> <td>0,00</td> <td>15,71</td> </tr> <tr> <td>GVT</td> <td><u>0,00</u></td> <td><u>6,73</u></td> <td><u>6,73</u></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td><u>15,71</u></td> <td><u>6,73</u></td> <td><u>22,44</u></td> </tr> </tbody> </table> | <u>Composante</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | Travaux | 14,08 | 6,36 | 20,44 | Supervision | 1,63 | 0,37 | 2,00 | Imprévus | | | | Hausse des prix | | | | Total | <u>15,71</u> | <u>6,73</u> | <u>22,44</u> | <u>Source</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | BAD | 15,71 | 0,00 | 15,71 | GVT | <u>0,00</u> | <u>6,73</u> | <u>6,73</u> | Total | <u>15,71</u> | <u>6,73</u> | <u>22,44</u> | <p>Rapport d'achèvement du projet et calendriers de décaissement</p> <p>Aucun risque ni aucun facteur exogène</p> |
| <u>Composante</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travaux | 32,63 | 13,98 | 46,61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Supervision | 1,96 | 0,84 | 2,80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Imprévus | 3,20 | 1,40 | 4,57 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hausse des prix | <u>6,38</u> | <u>2,75</u> | <u>9,13</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | <u>44,17</u> | <u>18,94</u> | <u>63,11</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Source</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ADB | 30,00 | 0,00 | 30,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GOZ | <u>0,00</u> | <u>12,86</u> | <u>12,86</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | <u>30,00</u> | <u>12,86</u> | <u>42,86</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Composante</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travaux | 14,08 | 6,36 | 20,44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Supervision | 1,63 | 0,37 | 2,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Imprévus | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hausse des prix | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | <u>15,71</u> | <u>6,73</u> | <u>22,44</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Source</u> | <u>Dev.</u> | <u>M. I.</u> | <u>Total</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BAD | 15,71 | 0,00 | 15,71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GVT | <u>0,00</u> | <u>6,73</u> | <u>6,73</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | <u>15,71</u> | <u>6,73</u> | <u>22,44</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE

DECAISSEMENTS ANNUELS DU PRÊT ET DE LA CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT

| Année | Décaissement du prêt | | | Décaissement de la contribution du Gouvernement | | |
|---------------|---|---|--------------------------------|---|--|--------------------------------|
| | Prévisions à l'évaluation (en millions d'UC) | Décaissements réels (en millions d'UC) | Pourcentage décaissé (%) | Prévisions à l'évaluation (en millions d'UC) | Décaissements réels* (en millions d'UC) | Pourcentage Décaissé (%) |
| 1985 | 1,13 | 0,16 | 0,53 | 0,48 | 0,07 | 0,54 |
| 1986 | 10,45 | 3,40 | 11,33 | 4,48 | 1,46 | 11,35 |
| 1987 | 11,32 | 5,70 | 19,00 | 4,85 | 2,44 | 18,97 |
| 1988 | 5,41 | 2,80 | 9,33 | 2,32 | 1,20 | 9,33 |
| 1989 | 1,52 | 1,98 | 6,60 | 0,65 | 0,85 | 6,61 |
| 1990 | 0,17 | 1,43 | 4,77 | 0,07 | 0,61 | 4,74 |
| 1991 | | 0,24 | 0,80 | | 0,10 | 0,78 |
| Total | 30,00 | 15,71 | 52,37 | 12,86 | 6,73 | 52,32 |
| Solde du prêt | | 14,29 | 47,63 | | 6,13 | 47,68 |

* Etablis en fonction des décaissements réels de la Banque.

Source : Mission chargée de l'évaluation de la performance du projet.

ZIMBABWE**PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I****RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE****PREVISIONS DE TRAFIC****R847 : Kwekwe – Gokwe**

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule moyen | Poids lourd | Autobus | Total |
|-------|---------|---------------------------------------|-------------------|----------------|---------|-------|
| 1984 | 24 | 6 | 7 | 62 | 32 | 131 |
| 1985 | 25 | 6 | 7 | 63 | 29 | 130 |
| 1986 | 32 | 7 | 8 | 67 | 32 | 146 |
| 1987 | 22 | 6 | 7 | 64 | 29 | 128 |
| 1988 | 47 | 9 | 11 | 93 | 32 | 192 |
| 1989 | 73 | 11 | 14 | 123 | 34 | 255 |
| 1990 | 73 | 10 | 12 | 92 | 33 | 220 |
| 1991 | 44 | 10 | 12 | 105 | 42 | 212 |
| 1992 | 16 | 9 | 11 | 118 | 51 | 205 |
| 1993 | 60 | 12 | 14 | 125 | 52 | 263 |
| 1994 | 33 | 8 | 10 | 93 | 43 | 188 |
| 1995 | 24 | 8 | 10 | 80 | 57 | 178 |
| 1996 | 94 | 11 | 13 | 93 | 32 | 243 |
| 1997 | 74 | 17 | 21 | 180 | 88 | 380 |
| 1998 | 95 | 16 | 19 | 170 | 50 | 350 |
| 1999 | 100 | 17 | 20 | 179 | 53 | 368 |
| 2000 | 105 | 17 | 21 | 187 | 55 | 386 |
| 2001 | 110 | 18 | 22 | 197 | 58 | 405 |
| 2002 | 115 | 19 | 23 | 207 | 61 | 425 |
| 2003 | 121 | 20 | 25 | 217 | 64 | 447 |
| 2004 | 127 | 21 | 26 | 228 | 67 | 469 |
| 2005 | 134 | 22 | 27 | 239 | 70 | 492 |
| 2006 | 140 | 23 | 28 | 251 | 74 | 517 |
| 2007 | 147 | 24 | 30 | 264 | 78 | 543 |
| 2008 | 155 | 26 | 31 | 277 | 81 | 570 |
| 2009 | 162 | 27 | 33 | 291 | 86 | 599 |
| 2010 | 171 | 28 | 35 | 305 | 90 | 629 |
| 2011 | 179 | 30 | 36 | 321 | 94 | 660 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

Source : Ministère des Transports et de l'Energie et mission d'évaluation de la performance du projet

ZIMBABWE**PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I****RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE****PREVISIONS DE TRAFIC****R177 : Mvuma - Gweru**

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule moyen | Poids lourd | Autobus | Total |
|-------|---------|---------------------------------------|-------------------|----------------|---------|-------|
| 1984 | 99 | 27 | 33 | 102 | 39 | 300 |
| 1985 | 86 | 31 | 38 | 146 | 44 | 345 |
| 1986 | 186 | 39 | 48 | 116 | 46 | 436 |
| 1987 | 170 | 41 | 51 | 144 | 54 | 460 |
| 1988 | 198 | 46 | 56 | 151 | 58 | 509 |
| 1989 | 225 | 50 | 61 | 158 | 62 | 557 |
| 1990 | 203 | 46 | 57 | 147 | 62 | 516 |
| 1991 | 173 | 43 | 52 | 144 | 62 | 474 |
| 1992 | 142 | 39 | 47 | 141 | 62 | 431 |
| 1993 | 103 | 25 | 31 | 94 | 25 | 278 |
| 1994 | 436 | 89 | 109 | 270 | 84 | 987 |
| 1995 | 190 | 62 | 76 | 247 | 116 | 691 |
| 1996 | 262 | 67 | 82 | 248 | 89 | 749 |
| 1997 | 333 | 73 | 89 | 249 | 63 | 807 |
| 1998 | 240 | 68 | 83 | 300 | 60 | 750 |
| 1999 | 252 | 71 | 87 | 315 | 63 | 788 |
| 2000 | 265 | 74 | 91 | 331 | 66 | 827 |
| 2001 | 278 | 78 | 96 | 347 | 69 | 868 |
| 2002 | 292 | 82 | 100 | 365 | 73 | 912 |
| 2003 | 306 | 86 | 105 | 383 | 77 | 957 |
| 2004 | 322 | 90 | 111 | 402 | 80 | 1 005 |
| 2005 | 338 | 95 | 116 | 422 | 84 | 1 055 |
| 2006 | 355 | 100 | 122 | 443 | 89 | 1 108 |
| 2007 | 372 | 105 | 128 | 465 | 93 | 1 163 |
| 2008 | 391 | 110 | 134 | 489 | 98 | 1 222 |
| 2009 | 410 | 115 | 141 | 513 | 103 | 1 283 |
| 2010 | 431 | 121 | 148 | 539 | 108 | 1 347 |

ZIMBABWE**PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I****RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE****PREVISIONS DE TRAFIC****R330 : Seke - Zvipadze**

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule moyen | Poids lourd | Autobus | Total |
|-------|---------|---------------------------------------|-------------------|----------------|---------|-------|
| 1984 | 415 | 134 | 201 | 561 | 363 | 1 673 |
| 1985 | 706 | 156 | 235 | 601 | 258 | 1 956 |
| 1986 | 770 | 151 | 227 | 453 | 288 | 1 889 |
| 1987 | 891 | 186 | 279 | 576 | 390 | 2 321 |
| 1988 | 589 | 120 | 180 | 381 | 226 | 1 496 |
| 1989 | 288 | 54 | 81 | 187 | 62 | 671 |
| 1990 | 277 | 52 | 77 | 177 | 62 | 645 |
| 1991 | 209 | 43 | 65 | 159 | 62 | 538 |
| 1992 | 142 | 34 | 52 | 141 | 62 | 431 |
| 1993 | 271 | 54 | 81 | 213 | 55 | 674 |
| 1994 | 277 | 70 | 105 | 327 | 95 | 873 |
| 1995 | 402 | 79 | 118 | 280 | 106 | 985 |
| 1996 | 420 | 81 | 121 | 297 | 91 | 1 009 |
| 1997 | 438 | 83 | 124 | 313 | 76 | 1 034 |
| 1998 | 110 | 32 | 48 | 150 | 60 | 400 |
| 1999 | 115 | 33 | 49 | 153 | 62 | 412 |
| 2000 | 120 | 34 | 51 | 156 | 64 | 424 |
| 2001 | 125 | 35 | 52 | 159 | 66 | 437 |
| 2002 | 130 | 36 | 54 | 162 | 68 | 450 |
| 2003 | 136 | 37 | 56 | 166 | 70 | 464 |
| 2004 | 142 | 38 | 57 | 169 | 72 | 478 |
| 2005 | 147 | 39 | 59 | 172 | 74 | 492 |
| 2006 | 154 | 41 | 61 | 176 | 76 | 507 |
| 2007 | 160 | 42 | 63 | 179 | 78 | 522 |
| 2008 | 167 | 43 | 65 | 183 | 81 | 538 |
| 2009 | 173 | 44 | 66 | 187 | 83 | 554 |
| 2010 | 180 | 46 | 68 | 190 | 86 | 570 |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE

PREVISIONS DE TRAFIC

R659 : Gwanda - Guyu

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule moyen | Poids lourd | Autobus | Total |
|-------|---------|---------------------------------------|-------------------|----------------|---------|-------|
| 1984 | 8 | 15 | 21 | 36 | 10 | 90 |
| 1985 | 13 | 13 | 18 | 28 | 6 | 79 |
| 1986 | 3 | 4 | 5 | 16 | 7 | 35 |
| 1987 | 1 | 3 | 4 | 7 | 3 | 18 |
| 1988 | 1 | 6 | 8 | 15 | 5 | 35 |
| 1989 | 1 | 9 | 12 | 22 | 7 | 51 |
| 1990 | 1 | 11 | 15 | 26 | 13 | 67 |
| 1991 | 37 | 15 | 20 | 11 | 4 | 87 |
| 1992 | 8 | 17 | 23 | 36 | 17 | 101 |
| 1993 | 26 | 31 | 42 | 66 | 18 | 183 |
| 1994 | 24 | 24 | 33 | 47 | 14 | 143 |
| 1995 | 23 | 17 | 24 | 28 | 11 | 103 |
| 1996 | 29 | 23 | 30 | 38 | 13 | 132 |
| 1997 | 32 | 28 | 38 | 51 | 16 | 166 |
| 1998 | 35 | 34 | 46 | 65 | 20 | 200 |
| 1999 | 39 | 37 | 51 | 72 | 22 | 220 |
| 2000 | 42 | 41 | 56 | 79 | 24 | 242 |
| 2001 | 47 | 45 | 61 | 87 | 27 | 266 |
| 2002 | 51 | 50 | 67 | 95 | 29 | 293 |
| 2003 | 56 | 55 | 74 | 105 | 32 | 322 |
| 2004 | 62 | 60 | 81 | 115 | 35 | 354 |
| 2005 | 68 | 66 | 90 | 127 | 39 | 390 |
| 2006 | 75 | 73 | 99 | 139 | 43 | 429 |
| 2007 | 83 | 80 | 108 | 153 | 47 | 472 |
| 2008 | 91 | 88 | 119 | 169 | 52 | 519 |
| 2009 | 100 | 97 | 131 | 185 | 57 | 571 |
| 2010 | 110 | 107 | 144 | 204 | 63 | 628 |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE

COUT D'EXPLOITATION DES VEHICULES

en dollars zimbabwéen (Z\$) par véhicule et par kilomètre

(Juin 1996)

| Type de véhicule | Rugosité (mm/km) | | | | | | Economies réalisées par le projet sur les prix de | | | | | | |
|--|--|------|------|------|-------|-------|---|------|------|------|------|------|--|
| | 2500 | 4000 | 6000 | 8000 | 10000 | 14000 | Juin 1996 | 1985 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | |
| Voiture et véhicule utilitaire léger | 1,35 | 1,46 | 1,68 | 2,11 | 2,56 | 3,29 | 0,64 | 0,09 | 0,11 | 0,12 | 0,14 | 0,17 | |
| Véhicule moyen et poids lourd | 4,48 | 5,31 | 4,88 | 6,99 | 8,15 | 10,79 | 1,67 | 0,24 | 0,28 | 0,31 | 0,36 | 0,45 | |
| Autobus | 4,76 | 5,29 | 6,14 | 7,34 | 8,43 | 10,34 | 2,05 | 0,29 | 0,35 | 0,39 | 0,44 | 0,55 | |
| ECONOMIES SUR LES FRAIS D'ENTRETIEN : | | | | | | | | | | | | | |
| Entretien de routine (1996) : | 7 354 - 5 691 = 1 663 Z\$/km x an | | | | | | | | | | | | |
| Entretien périodique (1985) : | 30 000 - 11 000 = 19 000 Z\$ tous les 10 ans | | | | | | | | | | | | |

Source : Ministère des Transports et de l'Energie et mission d'évaluation de la performance du projet

ZIMBABWE**PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I****RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE****ECONOMIES REALISEES SUR LE COUT D'EXPLOITATION DES VEHICULES****R847 : Kwekwe - Gokwe (132 km)**

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule Moyen | Poids lourds | Autobus | Total |
|-------|-----------|--|-------------------|-----------------|-----------|------------|
| 1991 | 363 302 | 78 352 | 253 492 | 2 274 103 | 1 114 994 | 4 084 244 |
| 1992 | 127 041 | 75 610 | 244 621 | 2 560 110 | 1 352 375 | 4 359 757 |
| 1993 | 490 469 | 96 968 | 313 720 | 2 714 298 | 1 370 116 | 4 985 570 |
| 1994 | 270 405 | 69 269 | 224 106 | 2 014 162 | 1 145 522 | 3 723 464 |
| 1995 | 194 510 | 65 791 | 212 853 | 1 727 484 | 1 516 385 | 3 717 021 |
| 1996 | 769 507 | 89 675 | 290 126 | 2 019 104 | 845 152 | 4 013 565 |
| 1997 | 606 520 | 140 155 | 453 443 | 3 905 253 | 2 333 509 | 7 438 880 |
| 1998 | 778 640 | 129 090 | 417 645 | 3 688 295 | 1 325 858 | 6 339 527 |
| 1999 | 817 572 | 135 545 | 438 527 | 3 872 709 | 1 392 150 | 6 656 504 |
| 2000 | 858 451 | 142 322 | 460 454 | 4 066 345 | 1 461 758 | 6 989 329 |
| 2001 | 901 373 | 149 438 | 483 476 | 4 269 662 | 1 534 846 | 7 338 795 |
| 2002 | 946 442 | 156 910 | 507 650 | 4 483 145 | 1 611 588 | 7 705 735 |
| 2003 | 993 764 | 164 756 | 533 033 | 4 707 302 | 1 692 167 | 8 091 022 |
| 2004 | 1 043 452 | 172 993 | 559 684 | 4 942 667 | 1 776 776 | 8 495 573 |
| 2005 | 1 095 625 | 181 643 | 587 669 | 5 189 801 | 1 865 615 | 8 920 352 |
| 2006 | 1 150 406 | 190 725 | 617 052 | 5 449 291 | 1 958 895 | 9 366 369 |
| 2007 | 1 207 926 | 200 261 | 647 905 | 5 721 755 | 2 056 840 | 9 834 688 |
| 2008 | 1 268 322 | 210 275 | 680 300 | 6 007 843 | 2 159 682 | 10 326 422 |
| 2009 | 1 331 739 | 220 788 | 714 315 | 6 308 235 | 2 267 666 | 10 842 743 |
| 2010 | 1 398 325 | 231 828 | 750 031 | 6 623 647 | 2 381 050 | 11 384 880 |

Source : Mission chargée de l'évaluation de la performance du projet

ZIMBABWE**PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I****RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE****ECONOMIES REALISEES SUR LE COUT D'EXPLOITATION DES VEHICULES****R177 : Mvuma - Gweru (40 km)**

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule Moyen | Poids lourds | Autobus | Total |
|-------|---------|--|-------------------|-----------------|---------|-----------|
| 1990 | 416 167 | 95 045 | 298 714 | 773 729 | 401 613 | 1 985 268 |
| 1991 | 353 102 | 87 193 | 274 036 | 757 666 | 400 087 | 1 872 084 |
| 1993 | 209 943 | 51 106 | 160 618 | 496 067 | 161 589 | 1 079 323 |
| 1994 | 892 339 | 181 696 | 571 043 | 1 418 503 | 537 719 | 3 601 300 |
| 1995 | 389 306 | 127 243 | 399 907 | 1 298 818 | 743 752 | 2 959 027 |
| 1996 | 535 599 | 137 910 | 433 430 | 1 305 043 | 574 347 | 2 986 329 |
| 1997 | 681 892 | 148 576 | 466 953 | 1 311 267 | 404 943 | 3 013 632 |
| 1998 | 490 896 | 138 065 | 433 917 | 1 577 880 | 385 704 | 3 026 462 |
| 1999 | 515 441 | 144 968 | 455 613 | 1 656 774 | 404 989 | 3 177 785 |
| 2000 | 541 213 | 152 216 | 478 393 | 1 739 613 | 425 239 | 3 336 674 |
| 2001 | 568 273 | 159 827 | 502 313 | 1 826 593 | 446 501 | 3 503 507 |
| 2002 | 596 687 | 167 818 | 527 429 | 1 917 923 | 468 826 | 3 678 683 |
| 2003 | 626 522 | 176 209 | 553 800 | 2 013 819 | 492 267 | 3 862 617 |
| 2004 | 657 848 | 185 020 | 581 490 | 2 114 510 | 516 880 | 4 055 748 |
| 2005 | 690 740 | 194 271 | 610 565 | 2 220 236 | 542 724 | 4 258 535 |
| 2006 | 725 277 | 203 984 | 641 093 | 2 331 247 | 569 860 | 4 471 462 |
| 2007 | 761 541 | 214 183 | 673 148 | 2 447 810 | 598 353 | 4 695 035 |
| 2008 | 799 618 | 224 893 | 706 805 | 2 570 200 | 628 271 | 4 929 787 |
| 2009 | 839 599 | 236 137 | 742 145 | 2 698 710 | 659 685 | 5 176 276 |

ZIMBABWE**PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I****RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE****ECONOMIES REALISEES SUR LE COUT D'EXPLOITATION DES VEHICULES****R330 : Seke - Zvipadze (40 km)**

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule Moyen | Poids lourds | Autobus | Total |
|-------|---------|--|-------------------|-----------------|---------|-----------|
| 1988 | 774 951 | 157 374 | 629 495 | 1 337 501 | 957 720 | 3 857 041 |
| 1989 | 378 934 | 70 573 | 282 293 | 654 990 | 261 571 | 1 648 361 |
| 1990 | 364 121 | 67 850 | 271 402 | 621 883 | 261 571 | 1 586 828 |
| 1991 | 275 287 | 56 594 | 226 376 | 558 143 | 262 129 | 1 378 530 |
| 1992 | 186 453 | 45 338 | 181 351 | 494 402 | 262 688 | 1 170 232 |
| 1993 | 356 438 | 70 863 | 283 451 | 746 292 | 233 062 | 1 690 106 |
| 1994 | 363 656 | 91 823 | 367 291 | 1 146 702 | 401 356 | 2 370 828 |
| 1995 | 528 378 | 103 626 | 414 502 | 982 444 | 449 374 | 2 478 324 |
| 1996 | 552 104 | 106 173 | 424 692 | 1 040 653 | 384 671 | 2 508 293 |
| 1997 | 575 830 | 108 720 | 434 882 | 1 098 862 | 319 968 | 2 538 263 |
| 1998 | 144 639 | 42 077 | 168 307 | 525 960 | 254 214 | 1 135 197 |
| 1999 | 150 951 | 43 339 | 173 356 | 536 479 | 261 840 | 1 165 966 |
| 2000 | 157 491 | 44 639 | 178 557 | 547 209 | 269 696 | 1 197 592 |
| 2001 | 164 268 | 45 978 | 183 914 | 558 153 | 277 787 | 1 230 099 |
| 2002 | 171 289 | 47 358 | 189 431 | 569 316 | 286 120 | 1 263 514 |
| 2003 | 178 562 | 48 779 | 195 114 | 580 702 | 294 704 | 1 297 861 |
| 2004 | 186 097 | 50 242 | 200 968 | 592 316 | 303 545 | 1 333 167 |
| 2005 | 193 901 | 51 749 | 206 997 | 604 163 | 312 651 | 1 369 461 |
| 2006 | 201 984 | 53 302 | 213 207 | 616 246 | 322 031 | 1 406 768 |
| 2007 | 210 354 | 54 901 | 219 603 | 628 571 | 331 692 | 1 445 120 |
| | | | | | | |

ZIMBABWE**PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I****RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE****ECONOMIES REALISEES SUR LE COUT D'EXPLOITATION DES VEHICULES****R659 : Gwanda - Guyu (53 km)**

| Année | Voiture | Véhicule utilitaire léger (VUL) | Véhicule Moyen | Poids lourds | Autobus | Total |
|-------|---------|--|-------------------|-----------------|---------|-----------|
| 1990 | 2 623 | 37 392 | 133 914 | 226 019 | 142 240 | 542 189 |
| 1991 | 122 422 | 48 548 | 173 867 | 97 368 | 39 284 | 481 489 |
| 1992 | 25 011 | 56 505 | 202 361 | 313 604 | 181 000 | 778 480 |
| 1993 | 84 905 | 102 380 | 366 655 | 574 940 | 191 647 | 1 320 527 |
| 1994 | 79 557 | 79 901 | 286 152 | 410 779 | 152 913 | 1 009 302 |
| 1995 | 74 209 | 57 423 | 205 648 | 246 617 | 114 180 | 698 077 |
| 1996 | 94 746 | 74 049 | 265 193 | 329 782 | 135 946 | 899 716 |
| 1997 | 104 964 | 92 970 | 332 954 | 448 005 | 174 444 | 1 153 337 |
| 1998 | 115 182 | 111 891 | 400 716 | 566 229 | 212 941 | 1 406 958 |
| 1999 | 126 700 | 123 080 | 440 787 | 622 852 | 234 235 | 1 547 653 |
| 2000 | 139 370 | 135 388 | 484 866 | 685 137 | 257 658 | 1 702 419 |
| 2001 | 153 307 | 148 927 | 533 353 | 753 651 | 283 424 | 1 872 661 |
| 2002 | 168 637 | 163 819 | 586 688 | 829 016 | 311 767 | 2 059 927 |
| 2003 | 185 501 | 180 201 | 645 357 | 911 917 | 342 943 | 2 265 919 |
| 2004 | 204 051 | 198 221 | 709 892 | 1 003 109 | 377 238 | 2 492 511 |
| 2005 | 224 456 | 218 043 | 780 882 | 1 103 420 | 414 961 | 2 741 762 |
| 2006 | 246 902 | 239 848 | 858 970 | 1 213 762 | 456 457 | 3 015 939 |
| 2007 | 271 592 | 263 832 | 944 867 | 1 335 138 | 502 103 | 3 317 532 |
| 2008 | 298 751 | 290 216 | 1 039 354 | 1 468 652 | 552 313 | 3 649 286 |
| 2009 | 328 627 | 319 237 | 1 143 289 | 1 615 517 | 607 545 | 4 014 214 |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE

FLUX DE DEPENSES ET DE BENEFICES

Route R847: Kwekwe - Gokwe, 132 km

| Année | Coûts d'investissement | Bénéfices | | | Bénéfices nets |
|--|---------------------------|-----------|------------|--------------|-------------------|
| | | Entretien | VOC | Total | |
| 1986 | 620 500 | | | | -620 500 |
| 1987 | 5 023 500 | | | | -5 023 500 |
| 1988 | 8 457 500 | | | | -8 457 500 |
| 1989 | 6 732 000 | | | | -6 732 000 |
| 1990 | 6 290 000 | | | | -6 290 000 |
| 1991 | 6 715 607 | 219 516 | 4 084 244 | 4 303 760 | -2 411 847 |
| 1992 | | 219 516 | 4 359 757 | 4 579 273 | 4 579 273 |
| 1993 | | 219 516 | 4 985 570 | 5 205 086 | 5 205 086 |
| 1994 | | 219 516 | 3 723 464 | 3 942 980 | 3 942 980 |
| 1995 | | 219 516 | 3 717 021 | 3 936 537 | 3 936 537 |
| 1996 | | 219 516 | 4 013 565 | 4 233 081 | 4 233 081 |
| 1997 | | 2 727 516 | 7 438 880 | 10 166 396 | 10 166 396 |
| 1998 | | 219 516 | 6 339 527 | 6 559 043 | 6 559 043 |
| 1999 | | 219 516 | 6 656 504 | 6 876 020 | 6 876 020 |
| 2000 | | 219 516 | 6 989 329 | 7 208 845 | 7 208 845 |
| 2001 | | 219 516 | 7 338 795 | 7 558 311 | 7 558 311 |
| 2002 | | 219 516 | 7 705 735 | 7 925 251 | 7 925 251 |
| 2003 | | 2 727 516 | 8 091 022 | 10 818 538 | 10 818 538 |
| 2004 | | 219 516 | 8 495 573 | 8 715 089 | 8 715 089 |
| 2005 | | 219 516 | 8 920 352 | 9 139 868 | 9 139 868 |
| 2006 | | 219 516 | 9 366 369 | 9 585 885 | 9 585 885 |
| 2007 | | 219 516 | 9 834 688 | 10 054 204 | 10 054 204 |
| 2008 | | 219 516 | 10 326 422 | 10 545 938 | 10 545 938 |
| 2009 | | 219 516 | 10 842 743 | 11 062 259 | 11 062 259 |
| 2010 | -16 919 554 | 2 727 516 | 11 384 880 | 14 112 396 | 31 031 950 |
| Taux de rentabilité économique interne (en %) | | | | 14,79 | |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE

FLUX DE DEPENSES ET DE BENEFICES

Route R177: Mvuma - Gweru, 40 km

| Année | Coûts d'investissement | Bénéfices | | | Bénéfices nets |
|--|---------------------------|-----------|---|--------------|-------------------|
| | | Entretien | Coût d'exploitation des véhicules | Total | |
| 1986 | 6 082 557 | | | | -6 082 557 |
| 1987 | 2 983 500 | | | | -2 983 500 |
| 1988 | 4 063 000 | | | | -4 063 000 |
| 1989 | 289 850 | | | | -289 850 |
| 1990 | 952 000 | 66 520 | 1 985 268 | 2 051 788 | 1 099 788 |
| 1991 | | 66 520 | 1 872 084 | 1 938 604 | 1 938 604 |
| 1992 | | 66 520 | 1 758 901 | 1 825 421 | 1 825 421 |
| 1993 | | 66 520 | 1 079 323 | 1 145 843 | 1 145 843 |
| 1994 | | 826 520 | 3 601 300 | 4 427 820 | 4 427 820 |
| 1995 | | 66 520 | 2 959 027 | 3 025 547 | 3 025 547 |
| 1996 | | 66 520 | 2 986 329 | 3 052 849 | 3 052 849 |
| 1997 | | 66 520 | 3 013 632 | 3 080 152 | 3 080 152 |
| 1998 | | 66 520 | 3 026 462 | 3 092 982 | 3 092 982 |
| 1999 | | 826 520 | 3 177 785 | 4 004 305 | 4 004 305 |
| 2000 | | 66 520 | 3 336 674 | 3 403 194 | 3 403 194 |
| 2001 | | 66 520 | 3 503 507 | 3 570 027 | 3 570 027 |
| 2002 | | 66 520 | 3 678 683 | 3 745 203 | 3 745 203 |
| 2003 | | 66 520 | 3 862 617 | 3 929 137 | 3 929 137 |
| 2004 | | 826 520 | 4 055 748 | 4 882 268 | 4 882 268 |
| 2005 | | 66 520 | 4 258 535 | 4 325 055 | 4 325 055 |
| 2006 | | 66 520 | 4 471 462 | 4 537 982 | 4 537 982 |
| 2007 | | 66 520 | 4 695 035 | 4 761 555 | 4 761 555 |
| 2008 | | 66 520 | 4 929 787 | 4 996 307 | 4 996 307 |
| 2009 | -7 185 454 | 826 520 | 5 176 276 | 6 002 796 | 13 188 250 |
| Taux de rentabilité économique interne (en %) | | | | 14,54 | |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE

FLUX DE DEPENSES ET DE BENEFICES

Route R330: Seke - Zvipadze, 40 km

| Année | Coûts d'investissement | Bénéfices | | | Bénéfices |
|--|---------------------------|-----------|---|--------------|------------|
| | | Entretien | Coût d'exploitation des véhicules | Total | |
| 1986 | 1 436 500 | | | | -1 436 500 |
| 1987 | 2 881 500 | | | | -2 881 500 |
| 1988 | 2 955 396 | 66 520 | 3 857 041 | 3 923 561 | 968 165 |
| 1989 | | 66 520 | 1 648 361 | 1 714 881 | 1 714 881 |
| 1990 | | 66 520 | 1 586 828 | 1 653 348 | 1 653 348 |
| 1991 | | 66 520 | 1 378 530 | 1 445 050 | 1 445 050 |
| 1992 | | 826 520 | 1 170 232 | 1 996 752 | 1 996 752 |
| 1993 | | 66 520 | 1 690 106 | 1 756 626 | 1 756 626 |
| 1994 | | 66 520 | 2 370 828 | 2 437 348 | 2 437 348 |
| 1995 | | 66 520 | 2 478 324 | 2 544 844 | 2 544 844 |
| 1996 | | 66 520 | 2 508 293 | 2 574 813 | 2 574 813 |
| 1997 | | 826 520 | 2 538 263 | 3 364 783 | 3 364 783 |
| 1998 | | 66 520 | 1 135 197 | 1 201 717 | 1 201 717 |
| 1999 | | 66 520 | 1 165 966 | 1 232 486 | 1 232 486 |
| 2000 | | 66 520 | 1 197 592 | 1 264 112 | 1 264 112 |
| 2001 | | 66 520 | 1 230 099 | 1 296 619 | 1 296 619 |
| 2002 | | 826 520 | 1 263 514 | 2 090 034 | 2 090 034 |
| 2003 | | 66 520 | 1 297 861 | 1 364 381 | 1 364 381 |
| 2004 | | 66 520 | 1 333 167 | 1 399 687 | 1 399 687 |
| 2005 | | 66 520 | 1 369 461 | 1 435 981 | 1 435 981 |
| 2006 | | 66 520 | 1 406 768 | 1 473 288 | 1 473 288 |
| 2007 | -2 182 019 | 826 520 | 1 445 120 | 2 271 640 | 4 453 659 |
| Taux de rentabilité économique interne (en %) | | | | 33,45 | |

ZIMBABWE

PROJET DE ROUTES RURALES, TRANCHE I

RAPPORT D'EVALUATION DE PERFORMANCE

FLUX DE DEPENSES ET DE BENEFICES

Route R659: Gwanda - Guyu, 53 km

| Année | Coûts d'investissement | Bénéfices | | | Bénéfices |
|--|---------------------------|-----------|---|--------------|------------|
| | | Entretien | Coût d'exploitation des véhicules | Total | |
| 1987 | 901 000 | | | | -901 000 |
| 1988 | 3 867 500 | | | | -3 867 500 |
| 1989 | 3 366 000 | | | | -3 366 000 |
| 1990 | 2 506 853 | 88 139 | 542 189 | 630 328 | -1 876 525 |
| 1991 | | 88 139 | 481 489 | 569 628 | 569 628 |
| 1992 | | 88 139 | 778 480 | 866 619 | 866 619 |
| 1993 | | 88 139 | 1 320 527 | 1 408 666 | 1 408 666 |
| 1994 | | 88 139 | 1 009 302 | 1 097 441 | 1 097 441 |
| 1995 | | 88 139 | 698 077 | 786 216 | 786 216 |
| 1996 | | 88 139 | 899 716 | 987 855 | 987 855 |
| 1997 | | 88 139 | 1 153 337 | 1 241 476 | 1 241 476 |
| 1998 | | 88 139 | 1 406 958 | 1 495 097 | 1 495 097 |
| 1999 | | 1 095 139 | 1 547 653 | 2 642 792 | 2 642 792 |
| 2000 | | 88 139 | 1 702 419 | 1 790 558 | 1 790 558 |
| 2001 | | 88 139 | 1 872 661 | 1 960 800 | 1 960 800 |
| 2002 | | 88 139 | 2 059 927 | 2 148 066 | 2 148 066 |
| 2003 | | 88 139 | 2 265 919 | 2 354 058 | 2 354 058 |
| 2004 | | 88 139 | 2 492 511 | 2 580 650 | 2 580 650 |
| 2005 | | 88 139 | 2 741 762 | 2 829 901 | 2 829 901 |
| 2006 | | 88 139 | 3 015 939 | 3 104 078 | 3 104 078 |
| 2007 | | 88 139 | 3 317 532 | 3 405 671 | 3 405 671 |
| 2008 | | 88 139 | 3 649 286 | 3 737 425 | 3 737 425 |
| 2009 | -7 448 947 | 1 095 139 | 4 014 214 | 5 109 353 | 12 558 300 |
| Taux de rentabilité économique interne (en %) | | | | 12,34 | |