

RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

A. INFORMATIONS SUR LE PROJET ET DATES CLÉS

I. INFORMATIONS DE BASE

Numéro du projet : P-UG-DB0-014	Titre du projet : OUGANDA – PROJET D'ENTRETIEN ET D'AMÉLIORATION DES ROUTES	Pays : République de l'Ouganda	Mois et année de réalisation d'un taux de décaissement de 100 % : juin 2006	Date de transmission du RAP à PCR@afdb.org
Instrument(s) de prêt : Prêt du Fonds africain de développement (FAD)		Secteur: Transport	Catégorie environnementale : Catégorie 2	
Engagement initial : 15 millions d'UC	Montant annulé : 6,40 millions d'UC	Montant décaissé : 8,60 millions d'UC	Taux de décaissement : 57,33 %	
Emprunteur : Gouvernement de la République de l'Ouganda, Ministère des Finances, de la Planification et du Développement économique				
Organe(s) d'exécution [énumérer les principaux ministères, cellules d'exécution du projet, agences et organisations de la société civile chargés de la mise en œuvre des activités du projet] : Le Ministère des Travaux publics et des Transports était l'organe d'exécution, tandis que la Road Agency Formation Unit (RAFU) était la cellule d'exécution. Un ingénieur de génie civil de la RAFU a été chargé du suivi des activités pendant la phase d'exécution.				
Cofinanciers et autres partenaires extérieurs [énumérer toutes les autres sources de financement et les montants, l'assistance technique ou les autres ressources utilisées dans le cadre du projet] : le Gouvernement de la République de l'Ouganda				

II. DATES CLÉS

Approbation de la note conceptuelle du projet par le Comité des opérations : Sans objet	Approbation du rapport d'évaluation du projet par le Comité des opérations : Sans objet	Approbation par le Conseil d'administration : 13 septembre 2000
Restructuration(s)		

	Date initiale	Date effective	Ecart en termes de mois [date effective - date initiale]
ENTRÉE EN VIGUEUR	30 juin 2001	21 décembre 2001	6
REVUE À MI-PARCOURS	S.O.	S.O.	S.O.
CLOTURE	31 décembre 2004	30 juin 2006	18

III. RÉCAPITULATION DES NOTES

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	NOTE
RÉSULTATS DU PROJET	Réalisations	4
	Résultats	4
	Respect du calendrier	2
	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DU PROJET	3
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	3
	Supervision	3
		3
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	3
	Exécution	3
	PERFORMANCE GÉNÉRALE DE L'EMPRUNTEUR	3

IV. RESPONSABLES DU PROJET AU SEIN DE LA BANQUE

FONCTIONS	À L'APPROBATION	À L'ACHÈVEMENT
Directeur régional	S.O.	D. Gaye
Directeur sectoriel	A.D. Mtegha	G. Mbesherubusa
Chef de projet	A. Babalola	A. Babalola
Chef de l'équipe du RAP		D. Gebremedhin
Membres de l'équipe du RAP		D. Isooba

B. CONTEXTE DU PROJET

Faire un résumé du bien-fondé de l'assistance de la Banque. Préciser:

- le défi de développement à la base du projet ;
- la stratégie générale de l'emprunteur pour le relever ;
- les activités et la performance de la Banque dans le(s) pays et ce secteur au cours de l'année écoulée ;
- les activités en cours financées par la Banque et d'autres sources extérieures, qui complètent le projet, se chevauchent ou se sont en rapport avec le projet.

Veillez citer les sources pertinentes. Exprimez-vous sur la force et la cohérence de cette justification.

[250 mots au maximum. Toutes les autres informations pertinentes sur les origines et l'historique du projet doivent être fournies, si nécessaire, à l'annexe 5 intitulée : Description du projet]

• En 1996, le Gouvernement de l'Ouganda (GoU) a élaboré un programme d'investissement sectoriel, à savoir le Programme décennal de développement du secteur routier (RSDP), couvrant la période de 1996-1997 à 2005-2006 et intéressant les routes classées. Le RSDP, qui a reçu l'aval des partenaires au développement y compris le Groupe de la Banque, visait à promouvoir la croissance économique, la lutte contre la pauvreté, l'élargissement de l'accès dans les zones rurales et économiquement productives, l'intégration des marchés et à améliorer la gestion et du fonctionnement de l'administration des routes, et le développement de l'industrie locale de la construction. Le Projet d'entretien et d'amélioration des routes, qui vise à améliorer le niveau de service et l'efficacité du réseau routier du centre de l'Ouganda, est conforme à l'objectif que s'est fixé le GoU dans le secteur du transport.

• La stratégie actuelle du Groupe de la Banque pour l'Ouganda s'appuie sur la Stratégie d'assistance commune à l'Ouganda (UJAS). L'UJAS a été formulée par les partenaires au développement et le GoU pour contribuer de manière harmonisée à la réalisation des objectifs du Plan d'action de lutte contre la pauvreté (PEAP) en Ouganda et du Plan quinquennal de développement national (NDP) qui a suivi ; ainsi que pour répondre aux autres aspirations du pays en matière de développement. L'appui spécifique du Groupe de la Banque repose sur les deux piliers du PEAP : i) l'accroissement de la production, de la compétitivité et des revenus ; et ii) le développement humain (source : Note conceptuelle sur le document de stratégie pays 2011-2014 pour l'Ouganda).

• Depuis le démarrage de ses opérations en Ouganda en 1968 jusqu'au 31 décembre 2009, le Groupe de la Banque a approuvé des prêts et des dons en faveur de 88 opérations, pour un montant total net de 1,086 milliard d'UC, soit 88 %. Pour ce qui est du sous-secteur des routes, le Groupe de la Banque y a démarré ses interventions en 1975, et il a jusqu'à présent financé 12 projets et 14 études, pour un montant total d'environ 292,69 millions d'UC, dont 12,25 millions d'UC sous forme de dons. Neuf projets et huit études ont été achevés avec succès. Trois autres projets, le RSSP1 (Kabale-Kisoro-Bunagana/Kyanika -100,3 km) et le RSSP2 (Fort Portal-Bundibugyo-Lamia – 103 km) sont en phase de construction, tandis que le RSSP3 (Nyakahita-Ibanda-Kamwenge – 143 km) se trouve à la phase de passation de marchés. Ces interventions ont ouvert l'accès aux marchés des zones jusque-là isolées et inaccessibles.

C. OBJECTIFS ET CADRE LOGIQUE DU PROJET

1. Enoncer l'objectif (les objectifs) de développement du projet, tel(s) qu'ils sont présenté(s) dans le rapport d'évaluation				
L'objectif du projet est de réduire les coûts de transport en minimisant les coûts d'entretien des routes et d'exploitation des véhicules dans cinq districts du centre de l'Ouganda, et de soutenir la lutte contre la pauvreté.				
2. Décrire les principales composantes du projet, en indiquant comment chacune d'elles contribuera à la réalisation des objectifs de développement du projet.				
Le projet comportait quatre composantes: i) le regravillonnage de 10 routes (214,2 km) dans le centre de l'Ouganda : il s'agissait notamment du point-à-temps et du regravillonnage complet jusqu'à une épaisseur de 200 mm ; ii) l'imperméabilisation de six routes (55,1 km) dans le centre de l'Ouganda : il s'agissait notamment de travaux de point-à-temps et pour l'enduit superficiel bicouche (DBST) ; iii) les travaux de construction pour l'aménagement d'une route en gravier en une route bitumée, avec une chaussée de 6 m de large et des accotements de 2 m de large de chaque côté, entre les deux villes de Gayaza et de Kalagi (20 km) : il s'agissait notamment de réaliser une couche de fondation stabilisée avec 2 % de chaux et d'une épaisseur de 150 mm, une couche de base en gravillons d'une épaisseur de 150 mm, et le DBST ; iv) les services de consultants pour la supervision des travaux de construction et pour l'audit du projet.				
PERTINENCE	a) Pertinence au regard des priorités de développement du pays	Le projet était pertinent au regard de l'objectif sectoriel du pays qui était d'accroître l'efficacité du secteur du transport pour appuyer la croissance économique et la réduction de la pauvreté.		4
PROBABILITÉ DE RÉALISATION	b) Les objectifs du projet étaient en principe réalisables, au regard des contributions et des délais envisagés	Les objectifs ont été pleinement réalisés de façon rentable, comme en témoigne la qualité des travaux achevés. Toutefois, les travaux d'amélioration ont été achevés avec un décalage de 18 mois, en raison du retard accusé par l'entrepreneur dans leur démarrage, de la faible mobilisation des équipements et de leur mauvais état, du niveau modeste des flux de trésorerie, et des conditions météorologiques peu clémentes.		2
CONFORMITÉ	c) Conformité avec la stratégie nationale ou régionale de la Banque	Le projet était conforme à la stratégie d'intervention du Groupe de la Banque dans le secteur du transport en Ouganda, dans la mesure où il est inscrit dans le Programme décennal de développement du secteur routier (RSDP) couvrant la période de 1996-1997 à 2005-2007, qui cible le réseau des routes classées. Les agences donatrices, y compris le Groupe de la Banque, ont entériné le RSDP à Paris en 1996.		4
	d) Conformité avec les priorités institutionnelles de la Banque	Le projet était conforme aux priorités institutionnelles de la Banque pour le développement du secteur du transport et la croissance économique durable.		4
4. Présenter le cadre logique. En l'absence d'un cadre logique, remplir le tableau ci-dessous, en indiquant l'objectif de développement global du projet, les principales composantes (deux au minimum) du projet, les principales activités (deux au minimum) de chaque composante, les réalisations et résultats attendus, ainsi que les indicateurs de mesure du degré de réalisation des résultats. Bien vouloir ajouter des rangées supplémentaires pour les composantes, les activités, les réalisations ou les résultats, si nécessaire				
COMPOSANTES	ACTIVITÉS	PRODUITS	RÉSULTATS ATTENDUS	INDICATEURS À MESURER
A – Regravillonnage de 214,2 km B – Imperméabilisation de 55,1 km C – Amélioration de 20	Activité 1 - A – Regravillonnage de 10 routes d'une longueur totale de 214,2 km. B- Imperméabilisation de six routes d'une longueur totale de 55,1	A- Huit routes nationales (180,8 km) regravillonnées. B- Six routes (55,1 km) imperméabilisées.	A - Réduction du coût moyen d'exploitation des véhicules d'environ 14 % en 2003 à l'ouverture de la route à la circulation, par rapport au coût de référence. B – Réduction des délais moyens	Économies réalisées sur le coût d'exploitation des véhicules, économies réalisées en termes de réduction des délais

km	km. C- Amélioration d'une route bitumée de 20 km entre Gayaza et Kalagi.	C- Routes bitumées à deux voies, avec une chaussée d'une largeur de 6 m et deux accotements d'une largeur de 2 m chacun, construites entre Gayaza et Kalagi (20 km).	de route de 30 % sur les principales routes en 2003, par rapport aux délais de référence. C – Réduction de l'IRI de 5,6 m/km à moins de 3 m/km pour les routes revêtues, et de 16 m/km à 8 m/km pour les routes gravillonnées pendant la durée de vie utile des routes du projet.	de route, et rugosité de la route.
Services de consultants pour la supervision des travaux et l'audit	Supervision du regravillonnage, de l'imperméabilisation et de l'amélioration de la route Gayaza - Kalagi	Rapport d'achèvement et rapports d'audit mensuels, trimestriels et finals	Bonne qualité des travaux, conformément au cahier de charges du projet et dans les délais convenus.	Activités du projet entreprises dans les délais convenus et conformément à la conception du projet.

5. Pour chaque dimension du **cadre logique**, indiquer brièvement (en deux phrases au plus) à quel point le cadre logique a contribué à la réalisation des objectifs ci-après. Attribuer une note d'évaluation, en utilisant le barème de notation figurant à l'appendice 1. En l'absence de cadre logique, attribuer la note 1 à cette section.

CARACTÉRISTIQUES DU CADRE LOGIQUE		ÉVALUATION	NOTE D'ÉVALUATION
LOGIQUE	a) Prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet	Le rapport d'évaluation présente une matrice du projet selon l'approche d'un cadre logique énonçant les objectifs de développement du projet.	3
MESURABLE	b) Définit les objectifs et les résultats de façon mesurable et quantifiable	La matrice du projet définit les objectifs et les résultats de façon mesurable et quantifiable.	3
DETAILLE	c) Mentionne les risques et les principales hypothèses	En partie. Certains risques liés à l'exécution du projet (décalage de 18 mois) n'ont pas été mentionnés	2

D. RÉALISATIONS ET RÉSULTATS

I. REALISATIONS

Dans le tableau ci-dessous, évaluer pour chaque activité principale, les réalisations par rapport aux prévisions de chaque activité principale, en se fondant sur le cadre logique de la section C. Attribuer une note en fonction du niveau de réalisation atteint par rapport aux prévisions. Pondérer les notes en fonction de la part approximative des activités dans les coûts du projet. La note générale des réalisations sera automatiquement calculée par une somme des notes pondérées. Ignorer la note calculée automatiquement, si vous le souhaitez, et fournir une justification à ce sujet.

PRINCIPALES ACTIVITÉS		Note d'évaluation	Proportion dans le coût du projet (telle qu'indiquée dans le rapport d'évaluation)	Note pondérée
Réalisations prévisionnelles	Réalisations effectives			
A- 10 routes (214,2 km)	A- Huit routes (180,8 km)	4	94,09	3,7636

regravillonnées. B- Six routes (55,1 km) imperméabilisées. C- Route bitumée à deux voies, avec une chaussée d'une largeur de 6 m et deux accotements de 2 m chacun, construite entre Gayaza et Kalagi (20 km).	regravillonnées. B- Six routes (55,1 km) imperméabilisées. C- Route bituminée à deux voies, avec une chaussée d'une largeur de 6 m et deux accotements de 2 m chacun, construite entre Gayaza et Kalagi (20 km).			
2. Supervision de qualité conduite pour le regravillonnage, l'imperméabilisation, l'amélioration de la route Gayaza-Kalagi (20 km), conformément à la conception.	Supervision de qualité du projet routier.	4	5,73	0,2292
3. Production et soumission des rapports d'audit requis.	L'audit du projet a été conduit par l'Auditeur général, et le rapport d'audit final du projet a été soumis. Le GoU n'a pas réagi aux observations de la Banque sur le rapport d'audit.	3	0,18	0,0054
NOTE GÉNÉRALE DES REALISATIONS [Cette note correspond à la somme des notes pondérées]				4

Cocher cette case pour ignorer la note calculée automatiquement

Donner les raisons pour lesquelles la note calculée automatiquement a été ignorée	
Insérer la nouvelle note ou réinsérer la note calculée automatiquement	4

II. RÉSULTATS OBTENUS

1. A l'aide des données disponibles sur le suivi, évaluer les résultats atteints par rapport aux <u>résultats attendus</u>, en se basant sur le cadre logique de la section C. Attribuer une note en fonction du niveau de réalisation des résultats attendus. La note globale des résultats sera automatiquement et correspondra à la moyenne des notes de l'évaluation. Ignorer la note calculée automatiquement, si vous le souhaitez, et fournir une justification à ce sujet.		
RÉSULTATS		Note d'évaluation
Résultats attendus	Résultats obtenus	
Réduction du coût moyen d'exploitation des véhicules d'environ 14 % en 2003 à l'ouverture de la route à la circulation, par rapport au coût de référence.	Réduction du coût moyen d'exploitation des véhicules d'environ 40 % en 2006, par rapport au coût de référence.	4
Réduction des délais moyens de route jusqu'à 30 % sur les principales routes en 2003, par rapport aux délais de référence.	Réduction des délais moyens de route d'environ 66 % sur les routes revêtues du projet en 2006, par rapport aux délais de référence.	4

Réduction de l'IRI de 5,6 m/km à moins de 3 m/km pour les routes revêtues, et de 16 m/km à 8 m/km pour les routes gravillonnées pendant la durée de vie utile des routes du projet.	Réduction de l'IRI de 8 m/km à 3 m/km pour les routes revêtues du projet, et de 20 m/km à 8 m/km pour les routes gravillonnées en 2006, par rapport au niveau de référence.	
NOTE GÉNÉRALE POUR LES RÉSULTATS [Cette note correspond à la moyenne des notes de l'évaluation]		4

Cocher cette case pour ignorer la note calculée automatiquement

Donner les raisons pour lesquelles la note calculée automatiquement a été ignorée	
Insérer la nouvelle note ou réinsérer la note calculée automatiquement	4

2. <u>Autres résultats.</u> Faire des observations sur les autres résultats du projet non prévus dans le cadre logique, y compris les résultats portant sur des questions transversales (genre, par exemple).
Les travaux d'entretien par gravillonnage et les travaux d'imperméabilisation ont été tous deux à forte intensité de main-d'œuvre et ont constitué une précieuse source d'emplois directs pour les travailleurs locaux et migrants. Selon les estimations de l'UNRA, quelque 3 000 emplois directs ont été créés pour les populations locales, générant des revenus salariaux d'un montant total estimé à 1,35 million d'USD. Selon l'UNRA, environ 180 femmes locales (6 %) ont été recrutées, ce qui a contribué à améliorer leurs revenus familiaux. Les femmes sont habituellement chargées des cultures vivrières, et l'agriculture est l'activité prédominante de la zone d'influence du projet. Compte tenu du fait que les routes du projet ont permis d'améliorer l'accès aux approvisionnements en intrants agricoles et facilitent l'évacuation de la production, les agricultrices en ont tiré parti, et leurs conditions de vie se sont améliorées. L'allègement du fardeau du transport pour les femmes, à la faveur de l'amélioration de l'accès pour ce qui est de la collecte de l'eau, du bois de chauffage, de l'accompagnement des enfants à l'école ou à l'hôpital, et pour ce qui est des autres activités culturelles et sociales, a bénéficié aux femmes. Des emplois indirects ont également été créés au niveau local, y compris pour les femmes, dans le domaine de l'approvisionnement des travailleurs en denrées alimentaires, en biens et autres services pendant la durée des travaux de construction, contribuant ainsi à booster substantiellement l'économie locale. Le projet a offert des emplois à environ 254 membres des communautés locales dans le domaine de l'entretien systématique des routes du projet.
3. Risques pour la viabilité des résultats. Indiquer les facteurs qui affectent ou pourraient affecter les résultats du projet à long terme ou leur viabilité. Mentionner toute nouvelle activité ou tout changement institutionnel éventuellement recommandé pour assurer la viabilité des résultats. L'analyse devra s'appuyer sur l'analyse de sensibilité présentée à l'annexe 3.
Risques pour les objectifs du projet (réalisations/résultats) <ul style="list-style-type: none"> Le GoU a créé un fonds routier pour répondre aux besoins d'entretien de toutes les routes publiques, et ce fonds est devenu opérationnel en janvier 2010. Le fonds routier, qui est alimenté par les frais payés par les usagers de la route, devrait garantir des rentrées régulières et constantes de fonds pour l'entretien des routes. Le Directeur exécutif du Fonds routier de l'Ouganda a pris service en novembre 2009, et le recrutement de 21 membres du personnel est en cours. En plus de la création du fonds routier, la création de

l'UNRA et le transfert de la responsabilité de l'entretien des routes, du contrôle de la charge à l'essieu et d'autres activités du MoWT à l'UNRA, en juillet 2008, ont renforcé les aspects institutionnels de l'entretien des routes et la performance du sous-secteur. Pour la viabilité des résultats du projet, il est nécessaire de mettre en œuvre un train de mesures axées sur le paiement de frais par les usagers de la route aux fins d'entretien et le strict contrôle de la charge à l'essieu.

- La Division de l'entretien des routes, qui relève de la Direction des opérations de l'UNRA, est directement chargée de l'entretien du réseau national des routes classées. L'entretien des routes améliorées est assuré par la région du centre de l'UNRA (districts de Mpigi et de Kampala), conformément au programme d'entretien mis en place par le GoU. L'entretien systématique est assuré en régie et par de petits entrepreneurs locaux à forte intensité de main-d'œuvre, dont le travail est rémunéré sur la base du coût unitaire par kilomètre et par mois. Il est attribué aux entrepreneurs à forte intensité de main-d'œuvre des marchés d'entretien de tronçons d'une longueur de 6 km à 10 km pour entreprendre des activités hors chaussée telles que l'entretien des systèmes de drainage, le défrichage de l'emprise, le nettoyage des caniveaux, les saignées, les travaux de point-à-temps, la réparation des gabions et l'élimination de toute obstruction.

- L'UNRA alloue environ 2 900 USD par kilomètre par an pour l'entretien systématique des routes revêtues en bon état et en assez bon état, et 2 600 USD par kilomètre pour les routes non revêtues. Le GoU assure l'entretien systématique de toutes les routes du projet de manière assez régulière. Le premier entretien périodique des routes aménagées et imperméabilisées est prévu pour 2012. Le GoU devra envisager l'allocation de fonds pour l'entretien périodique. L'entretien périodique des routes regravillonnées était prévu en 2009. Le GoU a gravillonné à nouveau les routes Mpigi-Kanoni et Kayunga-Baale, et l'étude portant sur l'amélioration de la route Kayunga-Baale est inscrite dans le RSSP3. Le GoU se propose d'aménager les autres routes à l'avenir. En attendant, l'entretien de ces routes gravillonnées en temps voulu et de façon appropriée garantira leur durabilité.

E. CONCEPTION DU PROJET ET ÉTAT DE PRÉPARATION À SON EXÉCUTION

1. Indiquer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur se sont assurés que le projet était à la hauteur de la capacité de l'emprunteur à l'exécuter, en assurant une conception appropriée du projet et en mettant en place le dispositif nécessaire pour son exécution. Tenir compte à la fois des aspects liés à la conception (intrants) et des résultats obtenus. Les questions liées à la conception sont les suivantes : dans quelle mesure la conception du projet a-t-elle tenu compte des leçons tirées des RAP antérieurs dans le secteur ou dans le pays (citer quelques RAP clés) ; le projet repose-t-il sur des études analytiques solides (citer quelques documents clés) ; la Banque et l'emprunteur ont-ils convenablement évalué les capacités des organes d'exécution et de la cellule d'exécution du projet ; et quelles sont les dispositions prises en matière d'assistance technique. Les résultats du projet couvrent l'achèvement du projet dans les délais convenus et la mise en œuvre des activités conformément à la conception.

[200 mots au maximum. Toutes les autres informations pertinentes sur l'exécution du projet doivent être fournies à l'annexe 5 intitulée : Description du projet]

Lors de l'évaluation du projet, l'organe d'exécution était le Ministère des Travaux publics, de l'Habitat et des Communications (MoWHC). La cellule d'exécution du projet était la Road Agency Formation Unit (RAFU). Les fonctions et responsabilités de la RAFU couvraient la planification, la conception, la supervision de la construction, la gestion de l'entretien, l'opération, l'aménagement et la gestion des liaisons routières, au titre du Programme de développement du secteur routier, y compris le contrôle financier et technique des activités du programme et la gestion des études sur les réformes. La RAFU a été érigée en une Autorité des routes à part entière en 2008, et sa restructuration n'a pas eu d'incidence sur l'exécution du projet. La restructuration institutionnelle, ajoutée aux changements dans le financement des routes, devrait contribuer à améliorer la performance du sous-secteur des services durables de transport routier, au bénéfice du développement socioéconomique du pays.

L'exécution et la conception du projet se sont appuyées sur les enseignements tirés des interventions antérieures de la Banque dans le secteur, et notamment du projet relatif à la route Iganga-Mbale, récemment achevé, qui avait des caractéristiques similaires en matière de conception.

Lors de l'évaluation, il a été établi que le MoWHC avait des problèmes en termes de capacité à exécuter et à superviser les projets. Toutefois, la Banque a appuyé le projet en se basant sur le fait qu'un autre programme de changement institutionnel financé par les

bailleurs de fonds, était en cours pour appuyer les efforts de la Banque. Compte tenu de sa capacité à exécuter le projet et de son renforcement par deux équipes d'assistance technique, la RAFU a été désignée comme cellule d'exécution du projet (PIU). Un coordinateur du projet, dont les qualifications et l'expérience ont été jugées adéquates pour le projet proposé par le Fonds, a été désigné au sein de la RAFU.

L'exécution du projet a connu un décalage de 18 mois et le coût définitif du projet a par ailleurs baissé de 34,67 % par rapport aux estimations faites lors de l'évaluation du projet, en raison principalement du niveau plus faible des prix offerts par les soumissionnaires pour la réalisation des travaux, et en partie en raison de la réduction de la longueur totale des routes regravillonnées de 214,2 km à 180,8 km (voir annexe 5).

2. Pour chaque dimension de la conception du projet et de l'état de préparation à son exécution, présenter une brève évaluation (deux phrases au plus). Attribuer une note d'évaluation, en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.

DIMENSIONS DE LA CONCEPTION DU PROJET ET DE L'ÉTAT DE PRÉPARATION À SON EXÉCUTION		ÉVALUATION	NOTE D'ÉVALUATION
RÉALISME	a) La complexité du projet est à la hauteur de la capacité du pays et de son engagement politique.	Le projet ne présentait aucun caractère complexe, et l'organe d'exécution l'a bien géré. Un coordinateur du projet, approuvé par la Banque, a été désigné. L'engagement politique a été garanti par la fixation d'un certain nombre de conditions préalables que le GoU a remplies avant l'entrée en vigueur de l'accord de prêt, les autres conditions préalables liées au premier décaissement du prêt, et aux fonds de contrepartie par le GoU au titre de sa contribution au financement du projet, ont également été remplies.	3,5
ÉVALUATION ET ATTÉNUATION DES RISQUES	b) La conception du projet comprend une analyse appropriée des risques	La conception du projet comprenait une analyse des risques, basée sur les enseignements tirés des projets antérieurs et les mesures d'atténuation comprenant notamment les hypothèses suivantes : l'ensemble du processus de passation de marchés se ferait conformément au calendrier convenu ; le traitement de toutes les factures n'accuserait aucun retard ; le GoU débloquerait en temps voulu les fonds de contrepartie nécessaires ; et la supervision des travaux par la Banque, les consultants et la RAFU serait efficace. En dépit des mesures d'atténuation prises, il y a eu un risque lié aux retards dans l'exécution des travaux par l'entrepreneur chargé de l'aménagement, ainsi qu'un risque lié aux conditions météorologiques peu clémentes, d'où la prolongation du délai d'exécution du projet. Par ailleurs, il y a eu un risque lié aux retards dans les décaissements par la Banque, en raison de la relocalisation du siège de la Banque.	3
UTILISATION DES SYSTÈMES DU PAYS	c) Les systèmes de passation de marchés, de gestion financière, de suivi et/ou d'autres systèmes du projet, sont basés sur les systèmes déjà utilisés par le GoU et/ou les autres partenaires.	Tous les systèmes de passation de marchés, de gestion financière et de suivi utilisés par le projet étaient conformes aux procédures gouvernementales ainsi qu'aux règles et procédures de la Banque. Les règlements de la Banque ont été utilisés. Une nouvelle CEP n'a pas été créée, l'Unité de formation de l'Autorité des routes du GoU ayant été désignée comme cellule d'exécution du projet.	4

Pour les dimensions ci-après, attribuer des notes d'évaluation distinctes pour la performance de la Banque et la performance de l'emprunteur:			NOTE D'ÉVALUATION	
			Banque	Emprunteur
CLARTÉ	d) Les responsabilités pour l'exécution du projet sont clairement définies.	Les responsabilités pour l'exécution du projet ont été clairement définies pendant la phase d'évaluation, conformément aux règles et procédures de la Banque en matière de passation de marchés.	4	4
PRÉPARATION À LA PASSATION DE MARCHÉS	e) Les documents requis pour l'exécution du projet (cahier de charges, conception, documents d'appel d'offres, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	Les documents nécessaires pour l'exécution du projet, pour ce qui est des études techniques, du cahier de charges et de l'EIE étaient prêts au moment de l'évaluation. Les règles et procédures régissant la passation de marchés et les documents d'appel d'offres étaient disponibles en temps voulu.	4	4
PRÉPARATION AU SUIVI	f) Les indicateurs et le plan de suivi sont adoptés	Les indicateurs et le plan de suivi ont été convenus.	3,5	2
DONNÉES DE RÉFÉRENCE	h) La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	Lors de la phase d'évaluation, les études techniques étaient achevées, et les données nécessaires étaient disponibles avant le démarrage du projet. Toutefois, les données de référence facilitant le suivi de l'impact du projet ne sont pas disponibles. Le GoU ne s'est pas acquitté de son obligation de fournir en temps voulu certaines informations requises, notamment les chiffres concernant le contrôle de la charge à l'essieu et les comptages routiers semestriels.	2	2

F. EXÉCUTION

1. Indiquer les principales caractéristiques de l'exécution du projet, par rapport aux aspects suivants : respect des calendriers, qualité des travaux de construction ou d'autres travaux, performance des consultants, efficacité de la supervision assurée par la Banque, et efficacité de la supervision assurée par l'emprunteur. Déterminer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont veillé au respect des mesures de sauvegarde. Citer brièvement les réalisations enregistrées à la clôture du projet.

[200 mots au maximum. [Toutes les informations pertinentes sur l'exécution du projet doivent être fournies à l'annexe 5 intitulée: Description du projet]

- Les travaux routiers ont été exécutés par les trois entrepreneurs sélectionnés, sur la base des contrats à prix unitaire, et étaient supervisés par deux cabinets de consultants en génie civil. Les ouvrages physiques de chaque lot ont été réalisés sur une période de 18 mois (de juillet 2001 à décembre 2003), suivie d'une période de garantie légale de 12 mois. Les services de consultants pour la supervision des travaux devaient commencer en avril 2001 et s'achever en décembre 2004. La date d'achèvement du projet a été reportée à deux reprises, d'abord au 30 décembre 2005, puis au 30 juin 2006. Les facteurs/raisons ayant contribué au retard dans l'achèvement du projet ont été le démarrage tardif des travaux par l'entrepreneur chargé des travaux d'aménagement, la faible mobilisation des équipements, le mauvais état des équipements, le faible niveau des flux de trésorerie de l'entrepreneur chargé des travaux d'amélioration, et les conditions météorologiques peu clémentes et les précipitations anormales.

- Le projet était quasiment achevé en juin 2006, soit un décalage de 18 mois par rapport à la date initiale d'achèvement, en raison des facteurs susmentionnés. Pour ce qui est de l'exécution des contrats, il y a eu un décalage de 24 mois par rapport aux estimations faites lors de l'évaluation. La qualité générale des travaux d'aménagement exécutés, le revêtement et la qualité de roulement, les glissières de sécurité, la signalisation routière, et les systèmes de drainage ont été jugés très satisfaisants et conformes aux plans. Les performances des consultants et des entrepreneurs ont été satisfaisantes.
- La Banque a effectué huit (8) missions de supervision sur le terrain. Les équipes de supervision, le GoU, les consultants et les entrepreneurs ont travaillé en coordination. Les missions sur le terrain ont été efficaces pour la résolution rapide des problèmes relatifs au projet. La conformité a été assurée par le biais des missions de supervision et de l'audit des décaissements. Les exigences techniques ont été dûment respectées par les consultants, avec la soumission des rapports d'étape trimestriels tel que prescrit par la Banque. Les routes du projet ont été achevées en juin 2006, et les activités entreprises dans le cadre du projet sont jugées conformes aux exigences opérationnelles.

2. Commenter le rôle des autres partenaires (bailleurs de fonds, ONG, entreprises, etc.). Évaluer l'efficacité des modalités de cofinancement et de la coordination des bailleurs de fonds, le cas échéant

D'autres bailleurs de fonds et ONG n'ont pas participé au projet. La performance de tous les entrepreneurs a été satisfaisante, comme en témoigne la qualité des travaux achevés, en dépit des lenteurs dans les travaux d'aménagement, du fait de la défaillance de l'entrepreneur à fournir des ressources financières suffisantes et à effectuer les travaux supplémentaires prescrits.

3. Harmonisation. Indiquer si la Banque s'est explicitement employée à harmoniser les instruments, les systèmes et/ou les approches.

La conformité avec les règles de la Banque a été assurée.

4. Pour chaque aspect de l'exécution du projet, indiquer dans quelle mesure le projet a atteint les objectifs ci-après. Présenter une évaluation succincte (deux phrases au maximum) et attribuer une note d'évaluation, en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.

ASPECTS LIÉS À L'EXÉCUTION DU PROJET		ÉVALUATION		NOTE D'ÉVALUATION
RESPECT DU CALENDRIER	a) Le projet a été achevé à temps. Se référer directement à la section A pour les informations sur le projet et les dates clés. Calculer le ratio entre la date d'approbation et la date de clôture. Attribuer la note «4» si le ratio est de 1, la note «1» s'il est de 2, la note «0» s'il est supérieure à 2 (par exemple lorsque le délai d'achèvement du projet a été de plus du double du délai prévu).	Ecart exprimé en mois, entre la date initiale de clôture et la date effective de clôture ou la date à laquelle l'on a atteint un taux de décaissement de 98 %.	Le délai initial d'achèvement du projet était de 18 mois, soit de juillet 2001 à décembre 2003, avec ensuite une période de garantie de 12 mois. L'exécution effective du projet a connu un décalage de 18 mois pour l'achèvement du projet. Le projet s'est finalement achevé en juin 2006.	2
		18		
PERFORMANCE DE LA BANQUE	b) Conformité de la Banque avec les :			
	Mesures de protection environnementale	Compte tenu du fait que les routes du projet suivent essentiellement les tracés existants, la perturbation de l'habitant environnant a été minimale, sans empiéter sur des zones jugées sensibles du point de vue environnemental telles que les parcs naturels, les réserves de chasse, les corridors à faune, les sites archéologiques et l'habitat des espèces menacées. Lors de l'évaluation du projet, le 30 avril 1999, la route améliorée du projet a été classée à la catégorie 2. La remise en état de tous les lieux d'emprunt et carrières faisait		4

		l'objet d'un suivi étroit par l'Unité de suivi environnemental de la RAFU pour en garantir la conformité et a finalement été certifiée par l'Autorité nationale de gestion de l'environnement (NEMA). Tous les lieux d'emprunt et carrières ont été remis en état.	
	Dispositions fiduciaires	La Banque a veillé à ce que ses règles et procédures fiduciaires soient respectées dans le cadre de l'exécution du projet, en accordant ses avis de «non-objection» aux demandes du GoU.	4
	Clauses des accords conclus dans le cadre du projet	Toutes les clauses des accords conclus dans le cadre du projet ont été respectées.	3
	c) La Banque a assuré une supervision de qualité, en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions	La Banque a effectué huit (8) missions de supervision au cours de la période d'exécution du projet. Le dosage des compétences pour ces missions, avec notamment un ingénieur et un chargé d'investissement, était approprié.	3
	d) La Banque a assuré une supervision de gestion de qualité	La Banque a traité les décaissements conformément aux accords de prêt et aux demandes du GoU. Le rôle de la Banque dans la gestion générale du projet est louable, au regard de l'exécution appropriée du projet. Le dosage des compétences pour la mission de supervision de la gestion, avec notamment un ingénieur et un chargé d'investissement, était approprié.	3
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	e) Conformité de l'emprunteur avec les:		
	Mesures de protection environnementale	<p>Les routes du projet suivent les tracés existants, sans empiéter sur des zones jugées sensibles du point de vue environnemental telles que les parcs naturels, les réserves de chasse, les corridors à faune, les sites archéologiques et l'habitat des espèces menacées. La perturbation de l'habitat environnant a donc été minimale. Lors de l'évaluation du projet, le 30 avril 1999, la route améliorée du projet a été classée à la catégorie 2. La remise en état de tous les lieux d'emprunt et carrières faisait l'objet d'un suivi étroit par l'Unité de suivi environnemental de la RAFU pour en garantir la conformité et a finalement été certifiée par l'Autorité nationale de gestion de l'environnement (NEMA).</p> <p>• À la suite de l'élargissement des routes en général et une légère modification du tracé de la route Gayaza-Kalagi sur une distance d'environ 6 km, il y a eu des pertes de terres agricoles et des résidences.</p>	4
	Dispositions fiduciaires	Le GoU s'est conformé en très grande partie aux exigences fiduciaires de la Banque et à ses propres règles et procédures pendant toute la phase d'exécution du projet.	4
	Clauses des accords conclus dans le cadre du projet	Toutes les clauses des accords conclus dans le cadre du projet ont été respectées par le GoU. L'UNRA a clairement délimité l'emprise des routes, mais l'on a noté qu'il y avait encore des empiètements de la part de certaines personnes pourtant déjà indemnisées, qui n'avaient pas encore libéré leurs maisons et plantations.	3
	f) L'emprunteur a tenu compte	Le GoU s'est généralement conformé aux conclusions et	4

	des conclusions et des recommandations des missions de supervision de la Banque	recommandations des missions de supervision de la Banque.	
	g) L'emprunteur a collecté et utilisé les données émanant du processus de suivi pour guider la prise de décisions	En général, l'emprunteur a utilisé les données émanant du processus de suivi pour guider la prise de décisions. Toutefois, le GoU n'a pas régulièrement soumis à la Banque des rapports annuels sur le contrôle de la charge à l'essieu et sur les comptages routiers semestriels.	2

G. ACHÈVEMENT

Décrire brièvement le processus du RAP. Décrire la participation de l'emprunteur et des cofinanciers à l'élaboration du RAP. Faire ressortir toute incohérence dans les évaluations présentées dans le RAP. Donner la composition de l'équipe et confirmer si une visite approfondie a été effectuée. Mentionner toute forme de collaboration substantielle avec d'autres partenaires au développement. Indiquer la contribution du bureau de la Banque dans le pays à l'élaboration du RAP.

[100 mots au maximum]

Le GoU a soumis le RAP de l'emprunteur en mars 2007. La Banque n'a pas pu entreprendre une mission pour le RAP jusqu'en mars 2010. Il n'y a pas d'incohérence entre le RAP de l'emprunteur et le présent RAP. D'autres informations ont été recueillies, et le contenu a été examiné de façon appropriée et a été intégré dans le présent RAP. Les structures gouvernementales compétentes (Ministère des Finances, de la Planification et du Développement économique, NEMA Fonds routier, UNRA, administrations des districts de Mpigi et de Kayunga) ont été consultées. Il n'y a pas eu de cofinanciers pour le projet. La composition de l'équipe de la Banque chargée de la préparation du RAP était la suivante : D. Gebremedhin, Économiste des transports, et D. M. Isooba, Spécialiste de l'infrastructure au Bureau de la Banque en Ouganda. Le Bureau de la Banque en Ouganda a été pleinement associé et a participé à la préparation du présent RAP. Une visite conjointe du site a été effectuée par l'équipe RAP et l'UNRA.

H. ENSEIGNEMENTS TIRÉS

Résumer les principaux enseignements que la Banque et l'emprunteur peuvent tirer des résultats du projet.

[250 mots au maximum. Toutes les informations pertinentes sur les enseignements tirés, le cas échéant, doivent être fournies à l'annexe 5 intitulée : Description du projet]

- i) La performance de l'emprunteur dans l'exécution du projet a été satisfaisante. Toutefois, le GoU doit soumettre sur une base régulière les données de référence convenues (rapports annuels sur le contrôle de la charge à l'essieu et sur les comptages routiers semestriels);
- ii) Afin d'utiliser intégralement le montant du prêt, il importe de prendre en compte des tronçons complets lors de l'évaluation et d'établir un coût estimatif raisonnable du projet, aux fins de préparation du prêt;
- iii) Les insuffisances dans les études techniques ont entraîné des problèmes dans l'exécution des marchés relatifs aux travaux pour tous les trois lots, et il est essentiel de s'assurer que toutes les études techniques produites par les consultants sont satisfaisantes;
- iv) Afin d'éviter des retards dans le démarrage du projet et des coûts indus, la question de l'appropriation des terres doit être examinée rapidement;

v)	Pour garantir l'acquisition effective de l'emprise des routes, les biens ayant fait l'objet d'une indemnisation doivent être enlevés et l'emprise doit être clairement délimitée pour éviter des empiètements à l'avenir;
vi)	Pour les travaux futurs de réhabilitation des routes revêtues, des dispositions appropriées doivent être prises pour le revêtement des accotements, la doublure des systèmes de drainage et l'installation des dalots de traversée et d'accès pour protéger l'intégrité de la structure de la route;
vii)	Il est nécessaire de bien tenir les dossiers aux fins d'évaluation du projet;
viii)	La Banque doit promouvoir la croissance de l'industrie locale de construction en encourageant la participation d'entrepreneurs locaux. Des méthodes appropriées de passation de marchés doivent toujours être appliquées pour les services, les biens et les travaux. À titre d'exemple, les travaux de regravillonnage auraient été plus indiqués pour l'appel d'offres national, et non pour l'appel d'offres international;
ix)	Le projet aurait dû mettre au point des instruments pour répondre stratégiquement aux besoins et perspectives spécifiques en matière de genre, afin de garantir la pleine participation au projet et des avantages aussi bien pour les femmes que pour les hommes. Au nombre de tels instruments figurent la collecte de données ventilées par sexe, la mise en œuvre d'un programme de renforcement des capacités et de formation utilisant des matériels de formation tenant compte du genre, et la mise en place d'un système de suivi, avec des indicateurs tenant compte du genre;
x)	La Banque doit faire preuve de plus de flexibilité dans l'utilisation des économies réalisées sur les ressources du prêt pour appuyer des activités non prévues au moment de l'évaluation du projet ;
xi)	La Banque doit préparer le RAP en temps opportun, conformément à ses directives ;
xii)	Il est nécessaire d'élaborer une solution appropriée et/ou de prendre des mesures rigoureuses pour mettre un terme aux actes de vandalisme, afin de protéger l'investissement.

I. RÉCAPITULATION DES NOTES ATTRIBUÉES AU PROJET

Toutes les notes d'évaluation sont générées automatiquement par l'ordinateur à partir de la section pertinente du RAP.

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	NOTE D'ÉVALUATION
RÉSULTATS DU PROJET	Réalisation des produits	4
	Réalisation des résultats	4
	Respect du calendrier	2
	NOTE GÉNÉRALE POUR LES RÉSULTATS DU PROJET	3
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	
	Les objectifs du projet sont pertinents pour les priorités de développement du pays.	4
	Les objectifs du projet sont réalisables, au regard des contributions au projet et du calendrier prévisionnel.	2
	Les objectifs du projet sont conformes à la stratégie nationale ou régionale de la Banque	4
	Les objectifs du projet sont conformes aux priorités institutionnelles de la Banque	4
	Le cadre logique prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	3
	Le cadre logique définit les objectifs et les résultats de façon mesurable et quantifiable.	3

	Le cadre logique présente les risques et les principales hypothèses.	2
	La capacité du pays et de son engagement politique sont à la hauteur de la complexité du projet.	3,5
	La conception du projet contient une analyse appropriée des risques.	3
	Les systèmes de passation de marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres systèmes sont basés sur ceux qu'utilisent le gouvernement et/ou les autres partenaires.	4
	Les responsabilités pour l'exécution du projet sont clairement définies.	4
	Les documents requis pour l'exécution du projet (cahier de charges, études techniques, documents d'appel d'offres, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	4
	Les indicateurs et le plan de suivi sont adoptés.	3,5
	La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	2
	NOTE PARTIELLE POUR LA CONCEPTION DU PROJET ET L'ÉTAT DE PRÉPARATION	3
	Supervision :	
	Conformité de la Banque avec les :	
	Mesures de protection environnementale	4
	Dispositions fiduciaires	4
	Clauses des accords conclus dans le cadre du projet	3
	La Banque a assuré une supervision de qualité, en termes de dosage des compétences et d'applicabilité des solutions.	3
	La Banque a fourni une supervision de la gestion de qualité pour le projet.	3
	NOTE PARTIELLE POUR LA SUPERVISION	3
NOTE GÉNÉRALE POUR LA PERFORMANCE DE LA BANQUE	3	
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	
	Les responsabilités pour l'exécution du projet sont clairement définies.	4
	Les documents requis pour l'exécution du projet (cahier de charges, études techniques, documents d'appel d'offres, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	4
	Les indicateurs et le plan de suivi sont adoptés, et la collecte des données de référence est achevée ou en cours.	2
	NOTE POUR LA CONCEPTION DU PROJET ET L'ÉTAT DE PRÉPARATION	3
	Exécution	
	Conformité de l'emprunteur avec les :	
	Mesures de protection environnementale	4
	Dispositions fiduciaires	4
	Clauses des accords conclus dans le cadre du projet	3
	L'emprunteur a tenu compte des conclusions et recommandations des missions de supervision de la Banque.	4
	L'emprunteur a collecté et utilisé les données émanant du processus de suivi pour informer le processus de prise de décisions.	2
	NOTE PARTIELLE POUR L'EXÉCUTION	3
NOTE GÉNÉRALE POUR LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	3	

J. TRAITEMENT

ÉTAPE	SIGNATURE ET OBSERVATIONS	DATE
Visa du Chef de division sectoriel		
Visa du Directeur régional		
Approbation du Directeur sectoriel		

APPENDICE 1

Echelle de notation et appréciations correspondantes

NOTE	EXPLICATION
4	Très satisfaisant - Réalisation parfaite, aucune faille
3	Satisfaisant – La majorité des objectifs sont atteints en dépit de quelques lacunes
2	Moyen – Réalisation partielle, avec pratiquement autant de forces que de lacunes
1	Médiocre – Très peu de réalisations et de graves lacunes
S.O.	Sans objet

Note: Les formules sont arrondies à la décimale inférieure ou supérieure. Seuls les nombres entiers sont pris en compte.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 – Coût et financement du projet

Annexe 2 – Contributions de la Banque

Annexe 3 – Avantages économiques et coûts

Annexe 4 – Carte montrant l'emplacement du projet

Annexe 5 – Description du projet

Annexe 6 – Documents justificatifs

Annexe 7 – Liste des personnes rencontrées

Annexe 8 – Contexte socioéconomique

Coût et financement du projet

Coût du projet

Le coût total du projet, lors de l'évaluation, était de 16,76 millions d'UC (34,93 milliards d'UGX), dont une contribution du FAD de 15,0 millions d'UC (31,20 milliards d'UGX), et des fonds de contrepartie du Gouvernement de l'Ouganda (GoU) de 1,76 million d'UC (3,67 milliards d'UGX). Le coût estimatif des travaux de génie civil, y compris aussi bien les aléas techniques que les aléas financiers, était de 15,77 millions d'UC, tandis qu'un montant de 0,96 million d'UC, soit 6 % du coût de base, et un montant de 0,03 million d'UC représentaient respectivement le coût de la supervision par les consultants et des services d'audit, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Le projet a été exécuté au titre de trois composantes/lots, à savoir : le regravillonnage, l'imperméabilisation et les travaux d'amélioration. Le marché relatif aux travaux de génie civil concernant le regravillonnage a été attribué pour un montant de 3,30 millions d'UC (6,889 milliards d'UGX), le 30 mai 2002. L'entrepreneur adjudicataire a démarré les travaux le 1^{er} août 2002. À l'achèvement de ces travaux, le 29 février 2004, le coût effectif du marché relatif aux travaux de génie civil s'élevait à 3,15 millions d'UC, soit une baisse de 4,5 % par rapport au coût initial. Le marché relatif aux services de consultants pour la supervision des travaux a été attribué le 30 mai 2002 pour un montant de 602 143,75 USD (0,44 million d'UC), mais son coût définitif, à l'achèvement du projet, le 29 février 2005, était passé à 0,49 million d'UC. À la suite de l'approbation de la prolongation du délai d'un mois, du fait des mauvaises conditions météorologiques, les ouvrages physiques ont été achevés à la fin de février 2005, avec un dépassement des coûts de 11,4 %.

Le marché relatif aux travaux d'imperméabilisation a été signé le 30 mai 2002, pour un montant de 7,918 milliards d'UGX (3,8 millions d'UC). L'entrepreneur adjudicataire a démarré les travaux le 15 juillet 2002. À l'achèvement des travaux, le 31 juillet 2004, la valeur finale des travaux exécutés était de 3,56 millions d'UC, soit une baisse de 6,3 %, par rapport au coût initial.

Les travaux d'amélioration ont été exécutés au titre d'un marché d'un coût de 6,268 milliards d'UGX (3 millions d'UC). Ce marché a été signé le 30 mai 2002 et les travaux ont effectivement démarré le 18 décembre 2002, soit un retard d'environ trois mois, après l'aboutissement du processus d'appropriation des terres/biens pour l'emprise de la route du projet. La valeur définitive des travaux exécutés s'est élevée à 2,99 millions d'UC, et l'entrepreneur a achevé le projet le 22 février 2006 (en raison des progrès peu satisfaisants dans l'avancement des travaux, des revendications enregistrées et des mauvaises conditions météorologiques).

Le contrat relatif aux services de consultants pour la supervision des travaux d'imperméabilisation et d'amélioration a été attribué le 30 mai 2002 pour un coût initial de 504 125,00 USD (0,37 million d'UC). À l'achèvement des travaux, le 16 décembre 2006, le coût définitif était de 0,76 million d'UC, soit un dépassement de 105 %, par rapport au coût initial. Ce dépassement s'expliquait par les services de consultants supplémentaires nécessaires pour l'appropriation des terres avant le démarrage des travaux d'amélioration et par les services de supervision nécessaires, du fait de l'extension de la période couverte par les marchés.

Le coût total réel (net d'impôts) de tous les travaux de génie civil et services de consultants à l'achèvement du projet au 31 décembre 2006, s'élevait à 10,95 millions d'UC (27,9 milliards d'UGX), soit une baisse de 34,67 % (5,81 millions d'UC) par rapport au coût estimatif établi lors de l'évaluation du projet, qui était de 16,76 millions d'UC. Le FAD a décaissé un montant cumulé de 8,6 millions d'UC (21,91 milliards d'UGX), soit 78,5 % du coût total du projet. Le montant ainsi décaissé représente 57,33 % du prêt de 15 millions d'UC. Pour sa part, le GoU a apporté une contribution de 2,35 millions d'UC (5,98 milliards d'UGX) à l'exécution du projet.

Récapitulation du coût du projet au moment de l'évaluation et du coût réel (en millions d'UC, net d'impôts)

Composante	Évaluation (millions d'UC)	Prix offerts (millions d'UC)	Coût réel (millions d'UC)	Pourcentage du coût lors de l'évaluation
<u>Travaux de génie civil</u>				
Regravillonnage	8,50	3,30	3,15	37,06
Imperméabilisation	3,40	3,80	3,56	104,71
Amélioration	3,87	3,00	2,99	77,26
<u>Supervision et audit</u>				
Regravillonnage	0,52	0,44	0,49	94,23
Imperméabilisation & amélioration	0,44	0,37	0,76	172,73
Audit	0,03	0,00	0,00	0,00
TOTAL	16,76	10,91	10,95	65,33

Plan de financement du projet

Le projet a été cofinancé par le FAD et le GoU, et il n'y a pas eu d'autres cofinanciers. Le plan de financement du projet, lors de l'évaluation, était estimé à 16,76 millions d'UC (y compris les aléas techniques et les aléas financiers). Le don FAD, d'un montant de 15 millions d'UC, devait couvrir 89,5 % du coût total, la contribution du GoU représentant le solde de 10,5 %, soit 1,76 million d'UC, au titre des fonds de contrepartie. Le financement FAD devait couvrir 100 % du coût en devises et 67,5 % du coût en monnaie locale, tandis que le GoU devait financer 32,5 % du coût en monnaie locale, soit 1,76 million d'UC. À l'achèvement du projet, la contribution effective du FAD s'élevait à 8,6 millions d'UC (78,54 %), et la contribution du GoU au titre des fonds de contrepartie à 2,35 millions d'UC, soit 21,46 %. La contribution du GoU est ainsi passée de 1,76 million d'UC à 2,35 millions d'UC. Le coût total du projet s'est élevé à 10,95 millions d'UC (27,9 milliards d'UGX), soit une baisse de 34,67 % par rapport au coût estimatif arrêté au moment de l'évaluation du projet, qui était de 16,76 millions d'UC.

Plan de financement : Comparaison entre les financements prévisionnels et les financements réels (en millions d'UC)

Source de financement	Prévisions lors de l'évaluation				Financements réels				Écart		
	Devise	Monnaie locale	Total	%	Devise	Monnaie locale	Total	%	Devise	Monnaie locale	Total
FAD	11,34	3,66	15,00	89,50	8,05	0,55	8,60	78,54	3,29	3,11	6,40
GoU	000	1,76	1,76	10,50	000	2,35	2,35	21,46	000	(0,59)	(0,59)
Total	11,34	5,42	16,76	100,00	8,05	2,90	10,95	100,00	3,29	2,52	5,81

Le prêt a été décaissé pour appuyer pour deux catégories de dépenses : les travaux de génie civil et les services de consultants, en recourant à la méthode des paiements directs sur présentation des pièces habituelles. Le délai initial pour le dernier décaissement du prêt a été fixé au 31 décembre 2004. Toutefois, en raison du recul de la date d'achèvement des travaux d'imperméabilisation et d'amélioration, le délai pour le dernier décaissement du prêt a été repoussé d'abord au 31 décembre 2005, puis au 30 juin 2006.

Contributions de la Banque

Citer les principaux membres de l'équipe, en précisant leurs attributions, pendant les phases de préparation et de supervision. Fournir une liste consolidée des missions de préparation, de supervision et d'achèvement, dans l'ordre chronologique. Indiquer la date du dernier rapport de supervision et les notes attribuées.

Liste des membres des missions de la Banque et leurs fonctions				
	Type de mission	Date	Composition	Observations
1	Identification		Équipe BAD	
2	Évaluation du projet	Mars 2000	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet), M. O. Ajijo (Économiste des transports) et Mme J. E. Ofoori (Consultante et Spécialiste des questions sociales)	
3	Lancement	17/11 - 8/12/2001		
4	Supervision technique	25/05 - 08/06/2002	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
5	Supervision technique	7/12 - 21/12/2002	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
6	Supervision technique	12/07 - 26/07/2003	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
7	Supervision technique	30/11 - 13/12/2003	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
8	Supervision technique	10/04 - 22/04/2004	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
9	Supervision technique	28/11 - 04/12/2004	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
10	Supervision technique	18/06 - 26/06/2005	A. Babalola (Ingénieur des transports, Chef de projet)	
11	Supervision technique	14/05 - 24/05/2006	A. Babalola (Ingénieur des transports & Chef de projet) & D. Rutabingwa (Chargé d'investissement, UGFO)	
12	Rapport d'achèvement de projet	22/02 - 5/03/2010	D. Gebremedhin, Économiste des transports (Chargé de projet) et D. Isooba (Spécialiste de l'infrastructure UGFO) Ingénieur des transports)	Combinaison du RAP avec le lancement du troisième projet d'appui au secteur routier (RSSP3).

Indiquer la date du dernier rapport de supervision et les notes attribuées.

La dernière mission de supervision a été effectuée du 14 au 24 mai 2006, et la moyenne attribuée au titre de la performance du projet par cette dernière mission était de 2,15 tel qu'indiqué ci-dessous.

PERFORMANCE DU PROJET

INDICATEURS	NOTES				
	Rapports antérieurs				Le présent rapport
	30.11.2003	10.04.2004	28.11.2004	18.06.2005	14.05.2006
A. EXÉCUTION DU PROJET					
Satisfaction des conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt	2	2	2	2	2
Satisfaction des conditions générales	2	2	2	2	2
Satisfaction des autres conditions	2	2	2	2	2
B. PERFORMANCE EN MATIÈRE DE PASSATION DE MARCHÉS					
Acquisition des services de consultants	2	2	2	2	2
Acquisition des biens et travaux	2	2	2	2	2
C. PERFORMANCE FINANCIÈRE					
Disponibilité de fonds en devises	3	3	3	3	3
Disponibilité de fonds en monnaie locale	3	3	3	3	3
Flux des décaissements	2	1	2	2	2
Gestion des coûts	2	2	2	2	2
Performance des cofinanciers					
D. ACTIVITÉS ET TRAVAUX					
Respect du calendrier d'exécution	2	2	2	2	2
Performance des consultants ou de l'assistance technique	2	2	2	2	2
Performance des entrepreneurs	1	1	1	2	2

Performance en matière de gestion du projet	2	2	2	2	2
E. IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT					
Probabilité de réalisation des objectifs de développement	2	2	2	3	3
Probabilité de réalisation des avantages du projet et de leur durabilité au-delà de la période d'investissement	2	2	2	3	3
Contribution potentielle du projet au renforcement	2	2	2	3	3
Taux de rentabilité actuel					
F. ÉVALUATION GLOBALE DU PROJET					
Moyenne actuelle pour la supervision	2,06	2	2,06	2,31	2,31
Tendance au fil du temps					2,15

NOTES : 3 = Très satisfaisant, 2 = Satisfaisant, 1 = Moyen, 0 = Médiocre, ' ' = Sans objet

ÉTAT D'AVANCEMENT

État d'avancement de l'exécution du projet (EE) = 2,15

Objectifs de développement (OD) = 3,00

ÉTAT D'AVANCEMENT GLOBAL : LE PROJET N'EST PAS UN PROJET A PROBLEMES / LE PROJET N'EST PAS POTENTIELLEMENT A PROBLEMES /

JUSTIFICATION DES NOTES

Avantages économiques et coûts

Débits de la circulation

Lors de l'évaluation du projet, le volume de trafic sur les routes non revêtues en 1999 affichait un trafic moyen journalier annuel (TMJA) (oscillant entre 88 et 510, contre une TMJA allant de 1 033 à 6 914, sur les routes revêtues. Pour les projections concernant les volumes de trafic à l'avenir, des taux de croissance à moyen terme de 6,5 % et de 7,5 % par an ont été pris en compte pour les routes urbaines et périurbaines, respectivement. Pendant la mission relative au rapport d'achèvement de projet (RAP), il a été établi, sur la base des comptages routiers conduits par l'UNRA en décembre 2008, que les volumes de trafic avaient généralement augmenté, le TMJA passant de 382 à 6 181 sur les routes non revêtues, et de 2 708 à 27 964 sur les routes revêtues ; des chiffres bien plus élevés que les projections établies au moment de l'évaluation du projet.

Au moment de l'évaluation, un volume de trafic moyen pondéré de 200 et un trafic dévié de 260 véhicules par jour avaient été pris en compte en 1999 pour l'amélioration de la route Gayaza –Kalagi. L'hypothèse retenue est celle d'une croissance du volume de trafic de 10 % par an au cours des dix premières années, puis de 5 % par an au cours des cinq années restant sur la durée de vie utile des routes du projet. Le comptage routier conduit par l'UNRA en 2008 sur les routes du projet a établi le TMJA à 1 455, soit une augmentation de 79 % par rapport aux prévisions établies lors de l'évaluation du projet en 2008, qui fixaient le TMJA à 811. Pour l'analyse économique conduite dans le cadre du RAP, l'on a pris en compte un taux de croissance du volume de trafic de 5 %.

Le tableau ci-dessous présente les volumes de trafic sur les routes revêtues, les routes non revêtues et la route améliorée, en 1999 et 2008.

Volumes de trafic sur les routes regravillonnées et imperméabilisées et sur la route améliorée (1999 et 2008)

	Routes regravillonnées	km	Volume de trafic	
			1999	2008
1	Kirinya-Bukasa	5,5	408	6181
2	Mpigi Kasanja- Buwaya	20,0	88	607
3	Mpigi- Kanoni	59,0	263	803
4	Mitala Maria- Bulo	20,2	264	382
5	Luwero-Kiwoko	14,0	178	1002
6	Njeru-Nyenga	4,0	510	2952
7	Lugazi-Buikwe	10,5	287	1339
8	Kayunga-Baale	47,6	289	893
	Routes imperméabilisées			
1	Gaba Road Junction - Cape Town Villa	1,9	1455	2945
2	Gaba Road- Tank Hill	2,6	4593	6960
3	Kibuye- Makindye	2,0	6914	16682
4	Jinja Road- Polytechnic	1,0	2664	27964
5	Luzira-Butabika	2,0	1649	3025
6	Nansana Busunju	45,6	1033	2708
	Route améliorée			
1	Gayaza - Kalagi	20,0	460	1455

Source: Uganda National Roads Authority (UNRA) et mission FAD sur le RAP, mars 2010.

Performance économique

Regravillonnage et imperméabilisation : Lors de l'évaluation, le ratio avantages-coûts différentiel et le taux de rentabilité économique (TRE) ont été utilisés pour les interventions de regravillonnage et d'imperméabilisation, comme critères de prise de décisions en matière d'investissement. La fréquence des travaux de regravillonnage a été fixé à cinq ans, contre huit ans pour les travaux d'imperméabilisation. Pour l'entretien périodique des routes, aucune valeur résiduelle n'a été prise en compte dans l'analyse coûts-avantages. Le coût d'investissement

économique pour l'entretien périodique des routes non revêtues a été estimé à 9,49 millions USD, au moment de l'évaluation. En appliquant un taux d'actualisation de 12 %, compte tenu de l'approche d'entretien de l'ensemble du réseau et non sur les routes individuelles, l'on obtient globalement un ratio avantages-coûts différentiel de 1,18 et un TRE de 22,79 %. L'évaluation présentée dans le RAP a suivi la même méthodologie et a établi le ratio global avantages-coûts différentiel à 0,64, et le TRE à 45,0 %.

Le coût de l'entretien périodique des routes revêtues à été estimé à 4,60 millions d'USD. Lors de l'évaluation, le ratio avantages-coûts différentiel global a été estimé à 1,74 et le TRE à 21,29 %. L'évaluation conduite dans le cadre du RAP a suivi la même méthodologie et a établi le ratio global avantages-coûts différentiel global à 1,93, et le TRE à 40,9 %.

Route améliorée (Gayaza–Kalagi) : Au moment de l'évaluation, la méthodologie utilisée pour l'analyse économique de la route du projet était basée sur la comparaison des avantages différentiels nets dans les hypothèses posées «avec le projet» et «sans le projet». Le modèle HDM-III de la Banque mondiale a été utilisé pour calculer les coûts d'entretien et les coûts d'exploitation des véhicules (VOC) prévisionnels pendant la durée de vie utile de la route du projet, dans les hypothèses «avec le projet» et «sans le projet». La détérioration du revêtement et ses liens avec les VOC, selon le modèle HDM-III, déterminent la performance et la consommation des ressources à l'avenir dans les hypothèses «avec le projet» et «sans le projet». Les stratégies d'entretien matériellement applicables dans ces hypothèses ont été prises en compte dans l'analyse comparative.

Le TRE a été le principal indicateur économique utilisé pour l'amélioration de la route Gayaza-Kalagi, en appliquant un taux d'actualisation de 12 %. Les prix financiers ont été convertis en prix économiques, en utilisant un facteur de 0,83. La durée de vie utile fixée pour la route du projet était de 15 ans, et la valeur résiduelle de l'investissement initial était de 10 %.

Pour le RAP, les mêmes hypothèses ont été retenues. Le coût d'investissement du projet a été estimé à 3,37 millions d'UC pour les travaux d'amélioration de la route et les services de supervision. La viabilité du projet a été évaluée en utilisant le modèle HDM-IV, et la comparaison des avantages quantifiables et du coût du projet a fait ressortir un TRE de 25,9 %, chiffre supérieur au niveau estimatif du TRE lors de l'évaluation, qui était de 15,4 %, chiffre supérieur donc au coût d'opportunité du capital en Ouganda. Ce niveau supérieur s'explique principalement par la baisse de 22,8 % des dépenses d'investissement au titre des travaux de construction et par l'augmentation du volume de trafic de 79 %, par rapport aux estimations établies au moment de l'évaluation. Le tableau ci-après présente succinctement la comparaison du TRE lors de l'évaluation et lors de la mission du RAP.

Intervention	TRE lors de l'évaluation (%)	TRE lors du RAP (%)
Regravillonnage	22,79	45,0
Imperméabilisation	21,29	40,9
Amélioration	15,4	25,9

Source: Uganda National Roads Authority (UNRA) et mission FAD sur le RAP, mars 2010.

Toutes les interventions ont eu un rendement supérieur au coût d'opportunité du capital en Ouganda, qui est de 12 %. L'investissement dans le secteur routier était donc justifié. Il s'en suit que la valeur actualisée nette (VAN) est positive, offrant des résultats satisfaisants à un taux d'actualisation de 12 %, taux considéré comme le coût d'opportunité du capital. La conclusion est que l'investissement dans les routes du projet était viable et indiqué.

Les routes du projet ont facilité la liaison entre les centres de production et de commercialisation des produits agricoles et les services de distribution des intrants agricoles et de vulgarisation dans la zone d'influence du projet. Par ailleurs, le projet a facilité l'accès aux services administratifs, aux établissements scolaires et aux cliniques et hôpitaux. L'on a assisté à la rénovation et à la construction de nouvelles maisons dans les centres de commercialisation et les villages situés le long des routes du projet, en particulier le long de la route améliorée. Les travaux d'amélioration et les travaux d'entretien (regravillonnage et imperméabilisation) sont tous à forte intensité de main-d'œuvre et constituent une précieuse source d'emplois directs pour les travailleurs locaux et migrants. Selon les estimations de l'UNRA, quelque 3 000 emplois directs ont été créés pour les membres des communautés locales, générant des revenus salariaux d'un montant total estimé à 1,35 million d'USD. Selon l'UNRA, ces emplois ont bénéficié à environ 180 (6 %) femmes locales, contribuant ainsi à améliorer leurs revenus familiaux. Le projet a également offert des possibilités d'emplois à environ 254 personnes au niveau local pour l'entretien systématique des routes du projet.

S'agissant de la route améliorée, il a été signalé que la disponibilité de services de transport (minibus) était très faible avant l'intervention. En revanche, après l'amélioration de la route Gayaza-Kalagi, les services de transport se sont améliorés et les tarifs ont baissé de 50 %, tombant de 3 000 UGX à 1 500 UGX.

Analyse de sensibilité

Au moment de l'évaluation, la performance économique de l'investissement a été soumise à des tests de sensibilité, en se basant sur l'augmentation des coûts des travaux de construction et la diminution des débits de la circulation par rapport aux projections. Pour ce qui est de la route Gayaza-Kalagi, une augmentation des facteurs de coût de 10 % se traduirait par une baisse du TRE qui tomberait à 13,9 %. Une diminution du volume de trafic de 10 % se traduirait par une chute du TRE à 13,23 %. Dans tous les deux cas de figure, le projet était viable.

Le tableau ci-après présente l'analyse de sensibilité pour la route améliorée du projet, au moment de l'évaluation et lors de la mission RAP.

Analyse de sensibilité (% du TRE)

Variable	TRE lors de l'évaluation	TRE lors de la mission RAP
Hypothèse de référence		
Augmentation du coût de 10 %		
Réduction des avantages de 10 %		

Le modèle HDM-4, appliqué pour l'amélioration de la route Gayaza-Kalagi, est présenté ci-dessous.

HDM - 4

Résumé de l'analyse économique

Nom de l'étude : Gayaza – Kalagi (avec TNM)

CREATION ET GESTION DE L'AUTOROUTE

Date de mise en service : 03-03-2010

Le présent rapport montre les avantages économiques calculés selon les paramètres ci-après :

Dévisé : Dollar US (millions)

Taux d'actualisation : 12 %

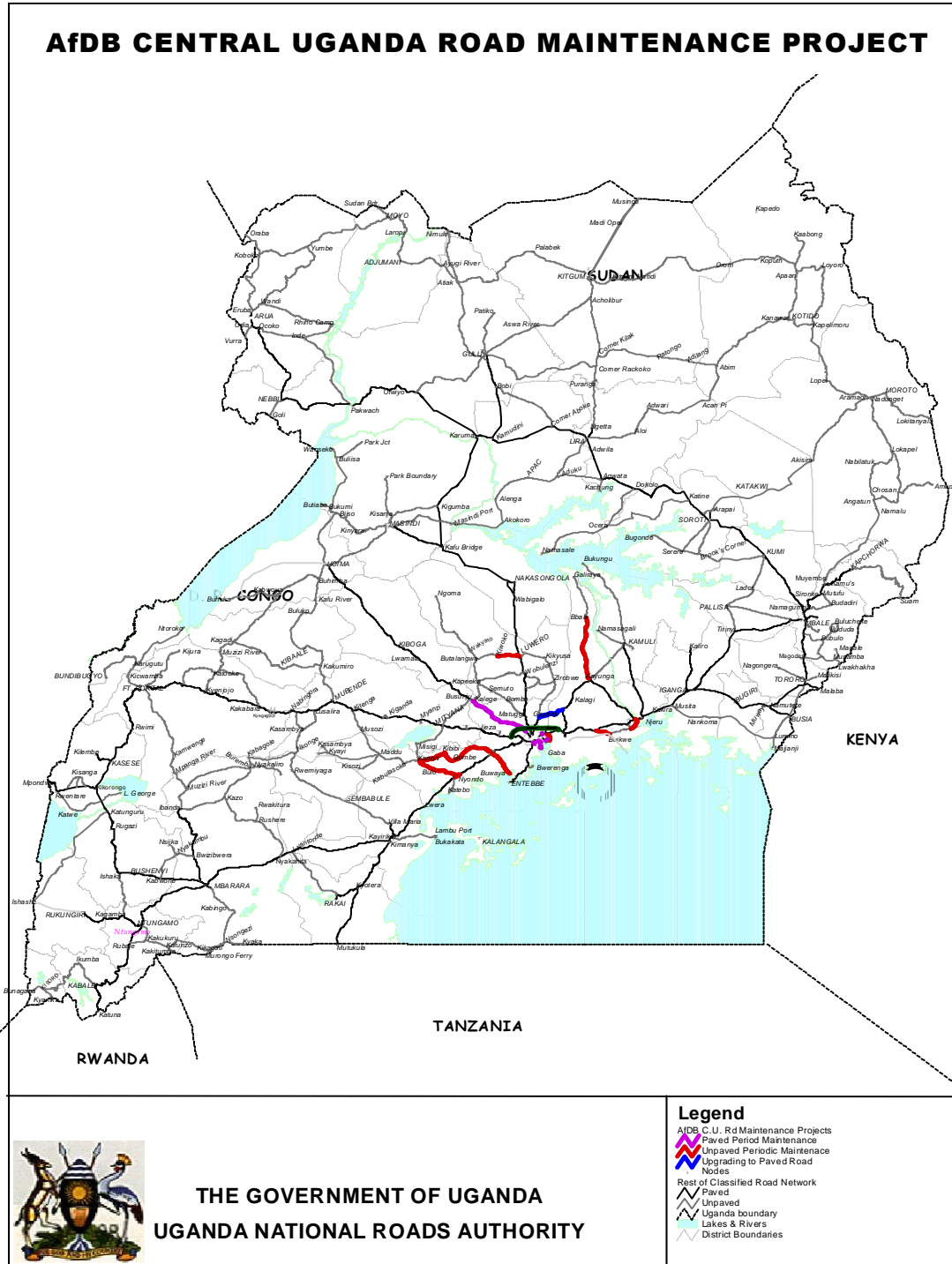
Méthode d'analyse : Analyse par projet

Hypothèse avec le projet : Amélioration des routes en gravier # hypothèse sans le projet :
Entretien des routes en gravier

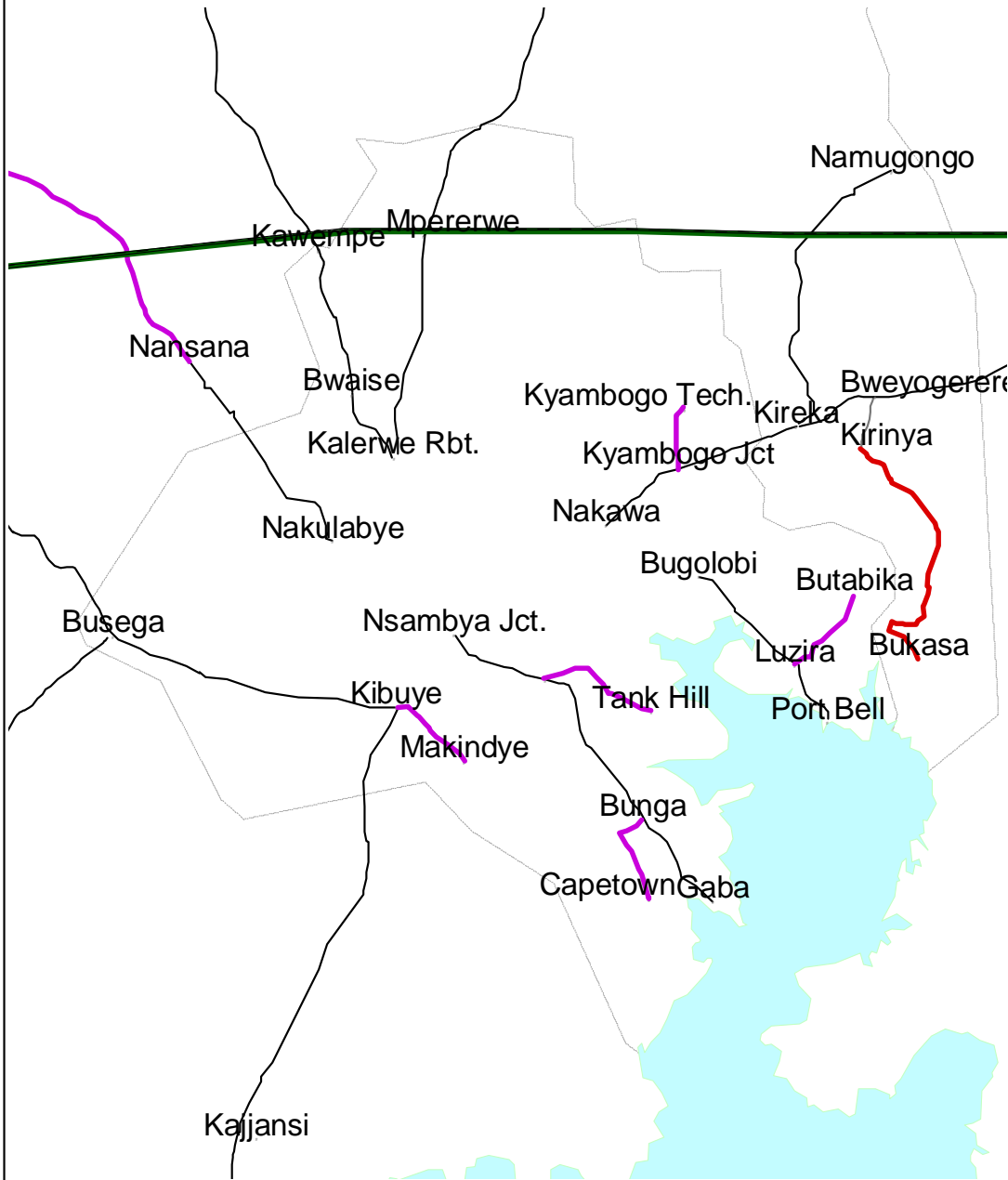
Augmentation des coûts de Road Agency

	Augmentation des coûts de Road Agency			Economies sur déplacement & Economies sur dépts.TMN				Avantages nets	
	Capital	Récurrents	Spéciaux	Econ. sur VOC (dépl.TM)	ment TM Coûts en temps	Coûts d'explo- tation	Réduction des coûts d'accidents	Avantages externes nets	Avantages écon. nets
Non-actualisé	6,17	-0,06	0,00	30,22	0,56	7,54	7,54	0,00	32,20
Actualisé	4,69	-0,07	0,00	8,40	0,15	2,21	0,00	0,00	6,14
Taux de rentabilité économique (TRI) = 25,9% Nombre de solutions = 1									

Carte montrant l'emplacement du projet



AfDB CENTRAL UGANDA ROAD MAINTENANCE PROJECT



THE GOVERNMENT OF UGANDA
UGANDA NATIONAL ROADS AUTHORITY

Legend

- AfDB C.U. Rd Maintenance Projects
- Paved Periodic Maintenance
- Unpaved Periodic Maintenance
- Upgrading to Paved Road
- Nodes
- Rest of Classified Road Network
- Paved
- Unpaved
- Uganda boundary
- Lakes & Rivers
- District Boundaries

Description du projet Caractéristiques de l'exécution

1. Origine et historique du projet

En définissant ses priorités pour la mise en œuvre du Programme de développement du secteur routier (RSDP), le GoU a proposé en février 1998 que le Groupe de la Banque finance un certain nombre de projets inscrits dans le RSDP. Au nombre de ces projets figuraient la route Gayaza-Kalagi (20 km), qui était une route en gravier à aménager en une route bitumée, ainsi que plusieurs routes du centre de l'Ouganda qui étaient à entretenir, au titre d'une composante du programme visant à préserver le patrimoine routier existant. Les ressources FAD/FAT ont été utilisées pour financer les études de faisabilité initiales et les études techniques détaillées des routes devant bénéficier de l'intervention du Groupe de la Banque, y compris la préparation des documents d'appel d'offres.

L'état du réseau routier dans le centre de l'Ouganda s'était détérioré, faute d'entretien, entraînant de ce fait une augmentation des coûts d'exploitation des véhicules. Par ailleurs, les débits de la circulation sur certaines routes gravillonnées avaient augmenté, avec comme conséquence des contraintes en termes de capacités au sein du réseau. L'entretien et l'amélioration des routes prioritaires dans la région devaient accroître l'efficacité du réseau routier, conformément aux objectifs sectoriels fixés dans le RSDP. À la suite de la demande officielle que lui a soumise le GoU pour le financement des projets, la Banque a procédé à l'évaluation du projet en mars 2000.

Depuis 1968 jusqu'au 31 décembre 2009, le Groupe de la Banque a approuvé des prêts et des dons en faveur de 88 opérations en Ouganda, pour un montant total net de 1,086 milliard d'UC, dont 88 % en faveur du secteur public. Dans le sous-secteur des routes, le Groupe de la Banque a démarré ses opérations en 1975 et a jusqu'à présent financé 12 projets et 14 études, d'un coût total d'environ 292,69 millions d'UC, dont 12,25 millions d'UC à titre de dons. Neuf projets et huit études ont été achevés avec succès. Les études comprennent notamment des études de faisabilité et des études techniques détaillées portant sur 1 783 km de routes nationales et 2 105 km de routes de district. S'agissant des autres projets, le RSSP1 (Kabale-Kisoro-Bunagana/Kyanika, soit 100,3 km) et le RSSP2 (Fort Portal-Bundibugyo-Lamia, soit 103 km) ont atteint la phase d'exécution, tandis que le RSSP3 (Nyakahita-Ibanda-Kamwenge, soit 143 km) se trouve à la phase des appels d'offres. En dehors de ces trois projets en cours, l'aide financière de la Banque a permis la réhabilitation et l'amélioration de 327 km de routes nationales pour en faire des routes bitumées répondant aux normes en la matière, l'imperméabilisation et le regravillonnage de 270 km de routes, l'entretien de 2 400 km de routes de district, et les travaux de point à temps sur 2 000 km de routes de district. Les interventions de la Banque ont contribué à améliorer l'état des routes, tandis que le parc automobile a enregistré une croissance de 9 % par an, et le volume de trafic une croissance de 8 % au cours des dix dernières années. Ces interventions ont également facilité l'accès aux marchés pour des zones jusque-là isolées et inaccessibles. L'évaluation rétrospective conduite pour les projets achevés a montré que les routes construites ont conduit à des améliorations dans tous les domaines et à une augmentation de la production agricole et animale. Les interventions de la Banque ont également favorisé l'intégration régionale et le commerce entre l'Ouganda, la Tanzanie, le Kenya, le Rwanda et la République démocratique du Congo (RDC).

Neuf agences de développement/institutions financières (DANIDA, UE, IDA, BADEA, BAD, FND, JICA, BID et DFID) participent au financement du RSDP et ont mis sur pied un groupe de travail sur le secteur du transport (TSWG). Le TSWG offre une plateforme permettant aux partenaires au développement de discuter des questions relatives au financement et à l'exécution des projets dans le secteur. Sa présidence est actuellement assurée par l'UE. Le GoU organise également des revues conjointes du secteur du transport, avec la participation des acteurs du secteur public et des partenaires au développement, pour s'assurer que la coordination des bailleurs de fonds est conduite par le GoU.

2. Conception et état de préparation à l'exécution du projet

L'exécution et la conception du projet se sont inspirées des enseignements tirés des interventions antérieures de la Banque dans le secteur, et notamment du projet de construction de la route Iganga-Mbale récemment achevée, dont la conception présentait des caractéristiques similaires. Des contraintes en termes de capacités avaient été identifiées au sein du MoWHC, et la RAFU qui devait contribuer à renforcer les capacités de gestion du projet a été désignée comme cellule d'exécution du projet. Les autres enseignements pris en compte portaient notamment sur les retards dans le démarrage des travaux et la satisfaction des conditions du prêt, la planification appropriée pour éviter les dépenses indues et le non-respect des délais, le regroupement des travaux à réaliser en lots plus importants, les retards dans le déblocage des fonds de contrepartie, et la non-conduite des audits des projets, conformément aux exigences de la Banque.

Le projet a été soumis aux différents cycles d'analyse nécessaires pour tenir les engagements en matière de conception et d'exécution pour ce qui est de la gestion, du financement et de la viabilité du projet. Les activités de la Banque ont effectivement facilité le changement et ont été complétées par l'engagement de l'emprunteur en faveur du projet. Le recrutement des consultants a permis de garantir le succès du projet, en termes de qualité des produits. Il a été établi que le GoU avait déjà fait entreprendre une étude sur la gestion et le financement des routes, avec l'appui de l'IDA, pour mobiliser les recettes tirées du paiement de frais par les usagers de la route en faveur de l'entretien du réseau routier. Pour résoudre les problèmes liés à l'insuffisance des fonds débloqués mensuellement et aux retards en la matière, le GoU a fait de l'entretien des routes une des «rubriques prioritaires» du budget qui ne devaient donc pas faire l'objet de réductions ni de retards dans le déblocage des fonds. La viabilité du financement de l'entretien des routes dépendait dans une large mesure de l'adoption et de l'application, par le GoU, d'une loi portant création du fonds routier, ainsi que de la sensibilisation suffisante des usagers de la route et des autres acteurs, sur la base d'une approche participative efficace, pour qu'ils s'acquittent des frais exigibles.

3. Modifications

La taille des travaux de regravillonnage a été ramenée de dix routes (214,2 km) à huit (175 km) dans les documents d'appel d'offres, à la suite de la décision du GoU d'utiliser la route Matugga-Kanyanda (22,2 km) et la route Kanyanda-Kapeeka (18,0 km) comme projet pilote, aux fins de démonstration de technologies innovantes pour la construction de routes à faible volume de trafic, grâce à un financement du Fonds nordique de développement (FND). Cependant, comme l'on a ajouté les routes Kayunga-Baale et Mitala Maria-Bulo, la longueur totale des routes qui ont fait l'objet d'entretien est passée à 180,8 km.

Travaux de regravillonnage : L'absence d'ouvrages de drainage appropriés a été l'un des problèmes fréquents pour ces routes. Il a fallu construire des caniveaux sur des sections supplémentaires, avec banquettes de sûreté, afin d'améliorer le drainage dans les zones basses.

Les travaux d'imperméabilisation variaient essentiellement des travaux de point-à-temps à certains endroits l'enduit superficiel bicouche (DBST), en passant par la reconstruction de sections sélectionnées. Les accotements ont été renforcés, et les ouvrages de drainage ont été aménagés pour répondre aux normes établies. À la suite de la sérieuse détérioration des accotements des routes Nansana –Busunju et Jinja– Polytechnic, le champ des travaux a été revu pour couvrir l'amélioration des accotements, ce qui a été fait sans dépasser le plafond du marché et sans solliciter une prolongation des délais.

L'amélioration de la route Gayaza-Kalagi (20 km) a été conçue de façon à en faire une route à revêtement bicouche de catégorie II. Cette route a suivi le tracé existant, sauf sur une distance d'environ 6 km où ont été effectués quelques aménagements du tracé pour améliorer l'alignement horizontal de la route. Des panneaux de signalisation routière, la matérialisation des routes, des garde-fous et des bornes kilométriques ont été réalisés.

Les modifications susmentionnées ont été apportées aux travaux de regravillonnage et d'imperméabilisation dans l'intérêt général du projet, et ont reçu l'«approbation tacite» de la Banque avant de procéder aux ordres de modification et aux avenants aux contrats.

2. Qualité et performance opérationnelle physique

Il ressort de la visite des routes du projet en mars 2010 que si les travaux ont été quasiment achevés le 31 décembre 2006 et ces routes ouvertes ensuite à la circulation, tous les vices ont été corrigés par les entrepreneurs au 31 décembre 2006 (date d'expiration de la période de garantie légal) et toutes les routes étaient encore en bon état pour la circulation des automobiles.

Routes regravillonnées : Les routes retenues au titre de cette composante ont été intégralement regravillonnées, avec élargissement de la chaussée pour répondre aux normes minimales des routes en gravier de catégorie C ; amélioration des ouvrages de drainage, y compris des caniveaux à ciel ouvert, des tranchées, et des dalots pour les routes d'accès, avec des murs de tête et des dispositifs anti-érosion pour une protection suffisante de ces routes.

Routes imperméabilisées : Toutes les routes retenues au titre de cette composante ont été refaites et imperméabilisées. Les principaux travaux exécutés consistaient à élargir, renforcer et imperméabiliser les accotements des routes urbaines; à améliorer les systèmes de drainage ; à imperméabiliser par bitumage de la chaussée et des accotements. L'on a noté que les accotements de la route Nansana-Busunju n'étaient pas imperméabilisés, contribuant ainsi à la dégradation de cette route et nécessitant une intervention plus tôt que prévu.

Route améliorée

- La route a été améliorée conformément à la proposition faite lors de l'évaluation, en suivant le tracé existant, à l'exception d'améliorations au niveau des tournants et pour prévenir la destruction induite des biens existants. La qualité générale des travaux finis a été jugée bonne, et le tracé de la route semble conforme aux normes en la matière;
- La qualité du revêtement et du roulement a été jugée bonne, et il n'y a pas de signes de dégradation ou de défectuosité de la chaussée, en dehors de quelques ruptures des bords des accotements au km 0;
- Les dispositifs de sécurité et la matérialisation tels que les glissières de sécurité et les panneaux de signalisation ont été bien implantés et sont encore intacts pour la plupart, sauf pour les parties qui doivent être repeintes ;
- Les systèmes de drainage sont bien efficaces ;
- Le pont situé dans la zone marécageuse à 8,3 est bien construit et ne présente pas de signes apparents de défectuosité ou de mauvaise fabrication, et son système de drainage est bien efficace.

Dans l'ensemble, les objectifs du projet ont été pleinement atteints de façon rentable, comme en témoigne la qualité des travaux achevés. Cela s'explique par les mesures prises pour garantir l'efficacité de la gestion du projet.

3. Performance des consultants et des entrepreneurs

À la lumière de la section 2 (Qualité et performance opérationnelle physique) ci-dessus, la performance tant des consultants que des entrepreneurs peut être jugée satisfaisante, en termes de produits et de qualité des travaux. La performance de tous les entrepreneurs a été satisfaisante, comme en témoigne la qualité des travaux achevés, en dépit des lenteurs accusées dans l'exécution des travaux d'amélioration, du fait de la défaillance de l'entrepreneur concerné à fournir des ressources financières suffisantes, ainsi que des travaux supplémentaires prescrits.

La performance de tous les consultants chargés de la supervision a été satisfaisante, comme en témoigne la qualité des travaux achevés pour toutes les routes du projet. Il convient de noter que le projet n'a enregistré aucun dépassement de coût injustifié.

4. Efficacité de la supervision de la Banque

La Banque a été efficace quant au décaissement rapide des ressources du prêt, en dépit de certains retards dans les paiements, retards imputables à la relocalisation temporaire de son siège d'Abidjan à Tunis. La Banque a conduit les missions de supervision nécessaires d'une manière bien organisée. Le professionnalisme de l'équipe de supervision de la Banque et le strict respect des directives de la Banque ont contribué à améliorer la gestion du projet et à garantir la continuité du projet.

5. Efficacité de la supervision de l'emprunteur

Le Gouvernement a rempli toutes les conditions préalables requises pour l'entrée en vigueur de l'accord de prêt, ainsi que toutes les conditions préalables requises par la Banque pour le premier décaissement du prêt, au titre du financement des routes du projet. L'on a toutefois noté que les «autres» conditions énoncées dans l'accord de prêt et concernant la soumission du rapport annuel sur le contrôle de la charge à l'essieu et les comptages routiers semestriels n'ont pas été pleinement respectées par le GoU.

Le projet a été évalué et exécuté sous la tutelle du ministère des Travaux publics, de l'Habitat et des Communications, tandis que la Road Agency Formation Unit (RAFU) a joué le rôle de cellule d'exécution du projet. Un coordinateur du projet, dont les qualifications et l'expérience ont été acceptées par la Banque, a été désigné au sein de la RAFU. La restructuration de l'UNRA n'a pas eu d'incidence sur l'exécution du projet. La performance de l'emprunteur dans le respect des conditions du prêt a été satisfaisante, comme en témoignent la création de la RAFU, la nomination du personnel clé de la RAFU, et le déblocage en temps voulu des fonds de contrepartie. L'efficacité de la supervision assurée par l'emprunteur est jugée satisfaisante.

6. Stratégie d'assurance de la conformité adoptée par la Banque

La conformité a été assurée par le biais des missions de supervision, des décaissements et des audits annuels. Les consultants ont dûment veillé à la conformité technique, par le biais de la soumission de rapports trimestriels d'étape conformément aux exigences de la Banque. Les rapports annuels d'audit, y compris le rapport d'audit final du projet pour l'exercice clos en juin 2007, ont été soumis à la Banque. L'audit du projet a été conduit par l'Auditeur général, bien qu'un tel audit n'ait pas été prévu, comme le prescrivent les directives de la Banque en la matière.

7. Enseignements tirés

Économies réalisées sur le prêt : L'estimation du coût du projet était basée sur les taux de l'appel d'offres international, mais les taux effectifs se sont révélés plus compétitifs que prévu lors de l'évaluation. Le coût estimatif établi au moment de l'évaluation était basé sur les études de faisabilité et les études techniques détaillées conduites avec l'appui du FAD et du FAT. Par ailleurs, compte tenu de l'amélioration de l'état des routes, à la faveur des interventions antérieures du GoU ciblant l'entretien des routes avant le démarrage du projet, le regravillonnage de deux sections a été exclu de cette composante. L'enseignement à tirer est que tous les facteurs susceptibles d'affecter la volatilité des prix offerts devraient être pris en considération lors de l'évaluation du projet. Le GoU n'a pas pu utiliser les économies réalisées sur le prêt, parce que le solde ne pouvait pas être utilisé pour appuyer des activités non prévues lors de l'évaluation. La Banque devrait donc faire preuve d'une plus grande flexibilité dans l'utilisation du solde des fonds.

Faible niveau des flux de trésorerie émanant de l'entrepreneur : Un des entrepreneurs a été confronté à un faible niveau des flux de trésorerie, en raison de problèmes avec ses créanciers, ce qui a amené les banques à bloquer tous les paiements déposés sur son compte par

le projet, afin de payer les dettes de sa société qui a finalement été mise en liquidation. Cette situation ne pouvait pas être facilement prévue lors de la passation du marché. L'enseignement à tirer est que la Banque doit faire preuve de plus de diligence dans le contrôle préalable des sociétés intervenant dans d'autres pays. Par ailleurs, les documents d'appel d'offres doivent être réexaminés pour permettre une meilleure divulgation des informations sur les activités des sociétés locales et leurs obligations dans d'autres pays.

Mesures visant à s'assurer que les personnes indemnisées ne continuent pas d'empiéter sur l'emprise de la route : Le GoU prend maintenant très au sérieux le contrôle de l'emprise de la route dont la démarcation est désormais matérialisée par des poteaux permanents. L'Autorité des routes recourt à des intermédiaires pour démolir toute construction se trouvant à l'intérieur de l'emprise et tenir les coupables pour responsables.

Non-soumission des données sur la charge à l'essieu et des données sur les comptages routiers semestriels: Ces activités relevaient du ministère des Travaux publics avant la création de l'UNRA, et les systèmes de compilation des données n'étaient pas en place. L'UNRA a déjà mis en place des systèmes, et l'on s'attend à ce que ces données soient désormais fournies sur une base régulière. L'enseignement à tirer pour les nouvelles opérations est que la fourniture de ces données doit demeurer une condition à remplir nécessairement pour que les systèmes établis restent opérationnels.

8. Réalisations observées à la clôture du projet

Le projet a été quasiment achevé en juin 2006, soit un décalage de 18 mois par rapport à la date d'achèvement initiale, en raison des retards accusés par l'entrepreneur chargé de l'amélioration de la route dans le démarrage des travaux, de la faible mobilisation des équipements, du mauvais état des équipements, du faible niveau des flux de trésorerie, des conditions météorologiques peu clémentes, et des précipitations anormales. Pour ce qui de l'exécution des marchés, il y a eu un décalage de 24 mois par rapport aux estimations établies lors de l'évaluation du projet.

Le coût définitif du projet a également baissé de 34,67 % par rapport aux estimations établies au moment de l'évaluation, principalement en raison du plus faible niveau des prix offerts pour les travaux, par rapport aux estimations, et en partie en raison de la réduction de la longueur totale des routes à revêtir au gravier, qui a été ramenée de 214,2 km à 180,8 km. En dépit des problèmes susmentionnés, les réalisations et résultats du projet concernant les travaux d'amélioration et d'entretien sont satisfaisants, et les activités ont été menées conformément à la conception. Les avantages découlant du projet sont notamment la réduction des délais de route, l'amélioration des services de transport routier, la disponibilité des minibus, la diminution des tarifs de transport des passagers, la réduction du coût d'exploitation des routes (pour les tronçons revêtus), et la promotion du développement économique dans la zone d'influence du projet.

Dans l'ensemble, les objectifs du projet ont été pleinement réalisés de façon rentable, comme en témoigne la qualité des travaux achevés. Cela s'explique par les mesures prises pour garantir l'efficacité de la gestion du projet.

Documents justificatifs

- 1 Rapport d'achèvement de projet, Projet d'entretien et d'amélioration des routes dans le centre de l'Ouganda, Road Agency Formation Unit, Ouganda, mars 2007.
- 2 Loi portant création du Fonds routier de l'Ouganda, 2008, supplément N° 9 des Lois de la République de l'Ouganda, Ouganda, 3 octobre 2008.
- 3 Rapports trimestriels d'étape de divers projets.
- 4 Ouganda : Proposition visant l'octroi d'un prêt FAD de 15 millions d'UC pour financer le Projet d'entretien et d'amélioration des routes, mai 2000.
- 5 Divers aide-mémoire des missions de supervision et diverses correspondances sur le projet.

Liste des personnes rencontrées

1 - Ministère des Finances, de la Planification et du Développement économique

O. Obella Assistant Commissioner Aid liaison Department
C. Ogol Chargé de liaison avec la BAD
C. Ishimwe Économiste

2 - Autorité des routes nationales de l'Ouganda

P.W.Ssebanakitta Directeur général
J. Okiror Directeur des projets
B. Ssebbugga Directeur des opérations
D. Luyimbazi Directeur de la planification
J. Ssemugooma Directeur des finances & de l'administration
P. Kirimunda Auditeur interne en chef
C. Manyindo Chef de projet
G. Bwanga Chef de projet
G. Ssambwa Chef de projet
J. Aguma Économiste des transports
G. Obara Ingénieur de projet
R. Nganwa Ingénieur de projet
P. Muleme Ingénieur de projet
P. Ayebare Spécialiste de l'acquisition des terres
P. Kamanda Spécialiste des questions environnementales
A. Rutebuka Sociologue
K.B. Odongo Ingénieur de projet
F. Musinga Ingénieur de projet
I. Matovu Ingénieur de poste
H. Namuwonge Ingénieur
R. Byekwaso Ingénieur assistant
F. M. Achobi Ingénieur assistant
J. Asiimwe Ingénieur assistant

3 Fonds routier

M. Odongo Directeur exécutif
J. Falconer Consultant

4- Autorité nationale de gestion de l'environnement

A.A. Waiswa Coordinateur, études d'impact environnemental

5 - Banque mondiale

V. Ocaya Ingénieur principal des ponts et chaussées

6. Union européenne

D. Kivumbi Chef, Infrastructure

7- JICA

A.Nanami Représentant

8. Administration du district de Mpigi

B.K. Mukalazi Chef de district

F. Nabirye CAO

9 - Administration du district de Kayunga

P.Walakira CAO adjoint

Contexte socioéconomique

Contexte socioéconomique^{1 2}

L'Ouganda est un pays sans littoral couvrant une superficie de 241 551 km², dont 18 % sont constitués d'eaux intérieures et de zones humides en permanence. Ce pays a des liens étroits avec l'histoire économique et coloniale de ses voisins : Kenya, Tanzanie, Soudan, République démocratique du Congo (RDC), Rwanda et Burundi. L'Ouganda a des liens ethniques transfrontaliers avec pratiquement tous les pays voisins, ce qui a une importance économique et sociopolitique pour ce pays dans la région. La population ougandaise double pratiquement tous les 20 ans, et en mi-2008, les projections l'établissaient à 31,7 millions d'habitants (sur la base des chiffres du recensement de 2002), dont une proportion de 87 % résidait dans les zones rurales et une proportion de 73 % était engagée dans l'agriculture. Le taux de croissance démographique en Ouganda atteint 3,3 % par an. Ce chiffre est l'un des plus élevés au

Indicateurs de l'Ouganda	2008
Population totale (en millions d'habitants)	31,7
Croissance démographique (% annuel)	3,3
Superficie (en milliers de km ²)	241
RNB, PPA (en milliards de dollars internationaux courants)	3,77
RNB par habitant, PPA (en dollars internationaux courants)	420
Espérance de vie à la naissance, totale (ans)	52,7
Taux de fécondité, total (naissances par femme)	6,3
Ratio âge-personnes à charge (%)	105,8
Taux de mortalité infantile (pour 1 000)	120,9
Prévalence du VIH, totale (% population âgée de 15 à 49 ans)	6,4
Croissance du PIB (% annuel)	7,1
Agriculture, valeur ajoutée (% du PIB)	15,2

monde et est supérieur à la moyenne en Afrique subsaharienne (ASS), qui est de 2,4 %. Le taux élevé de croissance démographique s'explique par le niveau élevé du taux de fécondité (7,1 enfants par femme), la faible prévalence des méthodes de planification familiale, le mariage précoce des femmes (en moyenne à l'âge de 18 ans), et l'afflux massif de réfugiés.

Avec un revenu brut par habitant de 420 USD en 2008, l'Ouganda a réalisé des progrès notables dans la réduction de la pauvreté, le taux de pauvreté monétaire tombant de 56 % en 1992 à 31 % en 2005. Toutefois, en dépit des efforts considérables déployés pour transformer l'économie et des gains substantiels engrangés dans le domaine de la croissance économique au cours de la dernière décennie, le bien-être général des agriculteurs et des populations rurales ne s'est pas substantiellement amélioré. Si les secteurs modernes, notamment le secteur des services, l'agriculture commerciale et l'immobilier, entre autres, ont répondu positivement aux politiques macroéconomiques visant la relance, il n'en a pas été de même pour les petits exploitants agricoles. Ce défi est aggravé au nord et au nord-est du pays par l'insécurité qui plombe le potentiel économique dans la sous-région. L'éradication de la pauvreté et

¹ Rapport sur le développement humain 2007 pour l'Ouganda, PNUD.

² Document de stratégie pays 2011-2014, note conceptuelle.

l'accélération d'un développement économique équitable et durable en vue de la transformation sociale demeurent les principaux défis à relever par l'Ouganda dans ses efforts pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). À cet égard, l'Ouganda a fait des progrès dans la réduction de la pauvreté et de la prévalence du VIH/sida, ainsi que dans l'amélioration des taux de scolarisation, de l'accès à l'eau potable et de la parité hommes-femmes. Les domaines dans lesquels les progrès sont plutôt lents sont notamment la lutte contre la mortalité infantile et maternelle ; la lutte contre le paludisme ; l'amélioration de l'assainissement et du niveau de vie dans les bidonvilles ; et l'inversion de la tendance à la perte des ressources environnementales telles les sources de bois de chauffage, les changements dans le régime des précipitations, le manque de mesures de lutte contre l'érosion, et les autres services environnementaux connexes.

L'Ouganda a enregistré une croissance de 7,1 % en 2008-2009, en dépit de l'instabilité régionale et du ralentissement économique mondial. La consommation privée et les investissements publics et privés ont augmenté en 2008, mais ils devraient connaître un ralentissement au cours des deux prochaines années. La croissance du PIB devrait donc tomber à 6,3 % en 2009-2010, avant d'amorcer une reprise pour passer à 6,6 % en 2010-2011. La croissance du secteur des services a été principalement tirée par l'expansion enregistrée dans les services financiers, les transports et les communications, l'administration publique et la défense, qui ensemble fournissent environ la moitié du PIB. Avec une part de 15,2 % du PIB en 2008, l'agriculture a connu une stagnation ces derniers temps, enregistrant un taux de croissance de 2,6 % seulement en 2008. Le secteur industriel (fabrication, construction et mines) a amorcé son redressement après la crise des années 80 et fournissait 24,2 % du PIB en 2008. Toutefois, la croissance du secteur industriel s'est ralentie en 2008-2009, sous l'effet de la crise économique mondiale, s'établissant à 3,8 % seulement, contre 9,1 % l'année précédente. Cette situation s'expliquait dans une large mesure par le ralentissement observé dans le secteur de la construction, à la suite de la diminution des envois de fonds par les travailleurs migrants qui contribuaient jusque-là à booster le secteur de la construction en Ouganda.

Les indicateurs de gouvernance préparés par la Banque mondiale en 2009 affichent de faibles niveaux pour la plupart des dimensions de la gouvernance, le plus faible niveau concernant la stabilité politique, indicateur qui place l'Ouganda au 19^{ème} rang des pays les moins stables politiquement sur les 215 pays couverts. Les autres indicateurs affichant de faibles niveaux sont la lutte contre la corruption (23^{ème} à partir du bas) et la voix citoyenne et la responsabilité (33^{ème} à partir du bas). L'indice de perception de la corruption, publié par Transparency International en 2009, attribue à l'Ouganda la note de 2,5, ce qui le classe au 126^{ème} rang sur 180 pays, derrière le Rwanda et la Tanzanie (102^{ème} ex-æquo), mais devant le Kenya (147^{ème}).

Les indicateurs non monétaires de la pauvreté constituent également une source de préoccupation. Si les taux de scolarisation dans le primaire ont plus que doublé, les effectifs passant de 3,1 millions d'élèves en 1996 à 7,4 millions en 2008, le taux d'achèvement des études primaires, qui s'établit à 37,9 %, est loin d'être satisfaisant. La mortalité infantile a baissé, tombant de 122 pour 100 000 naissances vivantes en 1991 à 75 en 2006. Le taux de mortalité maternelle a également baissé, tombant de 505 pour 100 000 naissances vivantes en 2000 à 435 en 2006. Pour sa part, la prévalence du VIH/sida a été ramenée de 18 % en 1992 à 6,4 % en

2008, mais il est nécessaire de continuer à faire preuve de vigilance pour combattre la pandémie. L'accès à l'eau potable et à l'assainissement demeure limité, en particulier dans les zones rurales. Selon les estimations, 63 % seulement des populations rurales et 72 % des populations urbaines ont accès à l'eau potable, et 56 % des populations tant urbaines que rurales à l'assainissement. C'est dire que près de 30 % des populations rurales en Ouganda n'ont pas accès à des installations appropriées d'approvisionnement en eau et d'assainissement. En somme, l'Ouganda est en bonne voie pour atteindre certains OMD, notamment la réduction de l'incidence de la pauvreté, la lutte contre le VIH/sida et la scolarisation dans le primaire, mais il est urgent et nécessaire de mettre en œuvre des interventions stratégiques pour garantir la pérennité des acquis et atteindre les autres OMD.

L'Ouganda a réalisé des progrès substantiels dans l'intégration du genre dans la plupart des activités menées au niveau national, ce qui a conduit à l'amélioration des indicateurs sociaux pour les femmes. C'est ainsi que la proportion des filles dans le primaire est passée de 44,2 % des élèves en 1990 à 49,8 % en 2006. Le ratio femmes alphabétisées âgées de 15 à 24 ans/hommes de la même tranche d'âge est d'environ 0,92. Le pourcentage de femmes occupant des emplois salariés dans le secteur non agricole est de 28,9 % et il y a 30 % de femmes parmi les membres du parlement. Toutefois, les femmes sont encore à la traîne par rapport aux hommes dans un certain nombre de domaines importants, et il y a encore beaucoup à faire pour éliminer les nombreuses contraintes entravant les progrès vers l'égalité entre les hommes et les femmes.