

RAPPORT D'ACHÈVEMENT DE PROJET (RAP)

A. DONNÉES DU PROJET ET DATES CLÉS

I. INFORMATIONS DE BASE

Référence du projet P-TZ-DB0-012	Titre du projet : Projet d'amélioration de la route Shelui-Nzegga	Pays : Tanzanie	Mois et année de décaissement à 100 % : 2006 Taux de décais.	Date d'envoi du RAP à PCR@afdb.org
Instrument(s) de prêt: Prêt du FAD (Fonds africain de développement)		Secteur : Transport routier/routes principales	Classification environnementale : Catégorie 2	
Engagement initial : 24 millions UC	Montant annulé : 10,2 millions d'UC	Montant décaissé : 13,8 millions d'UC	Pourcentage décaissé : 57,5 %	
Ministère des Finances, Gouvernement de la République unie de Tanzanie				
Organes d'exécution [Indiquer les principaux ministères, unités de mise en œuvre du projet, agences et organisations de la société civile responsables de la mise en œuvre des activités du projet.] : le ministère des Travaux publics a été l'organe d'exécution jusqu'en 2001 ; par la suite, avec la création de la <i>Tanzania National Road Agency</i> (TANROADS), les responsabilités d'exécution du projet ont été transférées à la TANROADS. Un coordinateur de projet a été désigné pour suivre les activités pendant la mise en œuvre.				
Cofinanciers et autres partenaires extérieurs [Indiquer toutes les autres sources de financement (et les montants), l'assistance technique ou les autres ressources utilisées dans le cadre de ce projet] : Gouvernement de Tanzanie : 2,75 millions UC				

II. DATES CLES

Note conceptuelle de projet approuvée par OPS. Com. Sans objet	Rapport d'évaluation approuvé par OPS. Com. Sans objet	Approbation par le Conseil d'administration: janvier 1999	
Restructuration(s) : Dans le cadre de la réforme du secteur routier, la <i>Tanzania National Roads Agency</i> (TANROADS) a été fondée par l'Executive Agency Act de 1997 en tant qu'entité semi-autonome, et a débuté ses opérations en juillet 2000. La TANROADS s'est vu confier la gestion des réseaux routiers national et régional, pour le compte du ministère des Travaux publics de l'époque, aujourd'hui ministère du Développement des Infrastructures (MDI).			
	Date initiale	Date effective	Différence en mois [date effective- date initiale]
ENTRÉE EN VIGUEUR	07 mars 2000	07 mars 2000	0
EXAMEN À MI-PARCOURS	Sans objet		
CLÔTURE	30 décembre 2003	31 août 2006	32

III. RÉSUMÉ DES NOTATIONS

CRITÈRE	SOUS-CRITÈRE	NOTE
RÉSULTAT DU PROJET	Résultats obtenus	4
	Réalisations menées à bien	4
	Respect du calendrier	2
	RÉSULTAT GLOBAL DU PROJET	3
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	3
	Supervision	4
	PERFORMANCE GLOBALE DE LA BANQUE	4
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	3
	Mise en œuvre	3
	PERFORMANCE GLOBALE DE L'EMPRUNTEUR	3

IV. PERSONNEL RESPONSABLE AU SEIN DE LA BANQUE

FONCTIONS	À L'APPROBATION	À L'ACHÈVEMENT
Directeur régional		D.Gaye
Directeur secteur	K. Bedoumra	G. Mbesherubusa
Chef de projet	H. Nyame-Mensah	L. Kiggundu
Chef d'équipe RAP		T. Opiyo
Membres de l'équipe RAP		K.S.H.Rao

B. CONTEXTE DU PROJET

Résumer la justification de l'assistance de la Banque. Indiquer :

- le défi de développement sur lequel porte le projet,
- la stratégie globale de l'emprunteur pour y répondre,
- les activités de la Banque dans ce ou ces pays et dans ce secteur, au cours de l'année écoulée, les résultats obtenus, et
- les activités en cours financées par la Banque et d'autres sources extérieures, qui complètent, dupliquent ou sont liées au projet.

Citer toutes les sources pertinentes. Commenter la force et la cohérence de cette justification.

[250 mots au maximum. Tout autre propos pertinent éventuel sur l'origine et l'historique du projet, est à insérer à l'annexe 5 : Description du projet]

• Construction d'une route asphaltée standard praticable en tous temps entre Shelui et Nzega, un tronçon essentiel du Corridor central de développement, lequel relie la plupart des régions du centre de la Tanzanie au port de Dar es Salaam, constitue un corridor de transit important pour les pays enclavés tels que le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda, renforce le commerce international et intra-régional et favorise l'intégration régionale.

• Le gouvernement de Tanzanie (GdT) a identifié le développement des infrastructures de transport, en particulier des infrastructures routières, comme une composante essentielle du développement socio-économique du pays. Au milieu des années 1980, près des deux tiers du réseau routier tanzanien étaient impraticables ou impossibles à entretenir, ce qui grevait lourdement l'économie nationale, du fait des coûts d'exploitation des véhicules, de l'augmentation des temps de transport et des difficultés à écouler la production agricole. Pour palier cette situation, le GdT, avec l'assistance active des partenaires au développement et sous les auspices de la Banque mondiale, a formulé un Projet routier intégré (PRI) décennal à plusieurs volets visant la réhabilitation des infrastructures de transport et conçu pour être mis en œuvre en deux phases. L'amélioration de la route Shelui-Nzega, couverte par le projet, s'est vu accorder un haut niveau de priorité dans le PRI II. En effet, l'amélioration de cette route contribuera de manière importante aux activités de transport routier du pays en renforçant l'intégration régionale grâce au développement du Corridor central, qui s'inscrit dans le cadre de l'engagement de la Tanzanie envers le protocole CAO. Outre la fourniture de meilleures infrastructures, le GdT a également mis en place les organisations et l'environnement nécessaires pour une gestion efficace des infrastructures routières. Deux agences semi-autonomes, la *Tanzania National Roads Agency* (TANROADS) et le *Road Fund Board* (RFB), ont été créées aux termes d'une nouvelle législation adoptée par le parlement. Fondée le 1^{er} juillet 2000, la TANROADS est chargée de gérer, développer et entretenir les réseaux routiers national et régional, soit environ 29 500 km. Le RFB est quant à lui en charge du financement des activités d'entretien routier ; ses sources de revenu sont les taxes des usagers de la route, notamment les taxes sur le carburant, les taxes de transit et les taxes de surcharge. Les recettes du RFB sont exclusivement affectées à l'entretien et les réparations d'urgence des routes classées (au moins 90 %) et aux travaux de développement (pas plus de 10 %). Actuellement, l'entretien des routes, qui comprend l'entretien périodique de routine et les réparations d'urgence, est financé par le RFB et les bailleurs de fonds. Le RFB ne peut financer qu'environ 40 % des travaux d'entretien mais, malgré leurs ressources limitées, la TANROADS et le RFB ont enregistré de bons résultats et l'état des réseaux national et régional s'est amélioré. Le pourcentage de routes régionales et de routes à grande circulation en bon état est passé de 14 % en 2002 à 38 % en 2008, alors que celui de ces mêmes routes en assez bon état est passé de 37 % en 2002 à 48 % en 2008.

Depuis le début de ses opérations en Tanzanie en 1971, la Banque fait preuve d'un avantage comparatif dans le sous-secteur des transports routiers. La stratégie à moyen terme (1996-1998) du Groupe de la Banque en Tanzanie vise la réduction de la pauvreté par des interventions ciblées dans trois secteurs : les infrastructures, le secteur social et le processus d'ajustement structurel. Depuis 1971, la Banque a financé quinze (15) projets, dont deux prêts supplémentaires et trois études, pour un montant total d'environ 317 millions d'UC, dont 10,85 millions accordés sous

forme de dons. Les trois études et onze projets ont été menés avec succès. Quatre projets routiers sont en cours : le Projet de réhabilitation et d'amélioration des routes (532 km de chaussée non revêtue et 154 km de routes améliorées), le Projet d'amélioration des routes de Zanzibar (87 km), le Projet de route multinationale Arusha-Namanga (104 km) et le Projet d'amélioration de la route Singida-Babati-Minjingu (224 km). L'assistance de la Banque en Tanzanie a permis la construction et la réhabilitation de 3 500 km de routes non revêtues, l'amélioration de 320 km de route bitumées, et l'amélioration, en cours, de 383km de routes bitumées. Ces interventions ont amélioré la qualité des services de transport, facilitant l'accès aux intrants, aux marchés, à la santé, à l'éducation et à d'autres services sociaux, renforçant l'activité économique et améliorant les conditions de vie des communautés dans les différentes zones d'influence. Ces interventions ont également favorisé l'intégration régionale et le commerce entre la Tanzanie et ses voisins.

C. OBJECTIFS DU PROJET ET CADRE LOGIQUE

1. Définir le ou les objectifs de développement du projet (tels que précisés dans le rapport d'évaluation)			
L'objectif sectoriel de ce projet est de soutenir les programmes de développement économique et social mis en place en Tanzanie en contribuant à la suppression des obstacles aux activités de transport. Plus spécifiquement, le projet vise à améliorer les services de transport routier dans la zone du projet, par une réduction des coûts d'entretien des routes et des coûts d'exploitation des véhicules, et à promouvoir l'intégration régionale, notamment entre la Tanzanie, le Rwanda et le Burundi.			
2. Décrire les principales composantes du projet et indiquer dans quelle mesure chacune contribuera à la réalisation des objectifs de développement du projet.			
Le projet se compose de trois composantes : (i) Les travaux de génie civil , à savoir le bitumage de la route non revêtue actuelle avec une surface de roulement de 6,5 m de large et des accotements de 1,5 m de chaque côté sur une longueur totale de 108 km entre Shelui et Nzega et sur les 4 km de la route d'accès à la ville de Nzega ; (ii) Les services d'ingénieur-conseil pour la supervision des travaux de génie civil ; pour ces prestations, il a fallu faire appel à une société de consultants expérimentés spécialisée dans la supervision des travaux de génie civil. Ces consultants sont notamment en charge des aspects suivants : aide à l'organe d'exécution pour le traitement des appels d'offres, l'évaluation des soumissions, l'attribution des contrats pour les travaux de génie civil, la gestion du contrat de construction, l'inspection des travaux, la supervision des tests de contrôle de qualité nécessaires réalisés par le maître d'œuvre, suivi de l'état d'avancement et des coûts, la préparation et la présentation des rapports d'achèvement mensuels, trimestriels et final, et l'entretien de relations étroites avec l'organe d'exécution et les ministères concernés, et (iii) Les services d'audit du projet , notamment la désignation, par le bureau de l'auditeur général, d'un bureau d'auditeurs externes pour les services d'audit de l'ensemble du projet. Ces services d'audit permettent de s'assurer que les fonds du prêt sont utilisés aux seules fins auxquelles ils sont destinés. L'auditeur sélectionné est notamment chargé de la vérification périodique des comptes du projet en fonction des travaux exécutés et de la rédaction du rapport à la direction du projet.			
3. Evaluer brièvement (deux phrases au plus) les objectifs du projet sous trois angles : noter l'évaluation, en utilisant l'échelle de notation fournie à l'appendice 1.			
CARACTERISTIQUES DES OBJECTIFS DU PROJET		EVALUATION	NOTE
PERTINENT	a) Pertinent au regard des priorités du pays en matière de développement	Le projet est en ligne avec l'objectif sectoriel national de soutien au programme de reprise économique et sociale par la mise à disposition d'un réseau de transport efficace et rentable pour le trafic national et international dans le pays et l'amélioration de la qualité des services de transport routier,	4

		notamment la réduction des coûts d'exploitation des véhicules et des coûts d'entretien des routes.	
RÉALISABLE	b) Les objectifs ont pu en principe être atteints avec les intrants au projet et dans les délais escomptés	Le projet tel qu'il a été mis en œuvre a contribué à la réalisation des objectifs envisagés lors de l'évaluation. Il aurait toutefois pu être meilleur s'il avait été mis en œuvre sans retard. L'achèvement du projet est intervenu avec 32 mois de retard, dus essentiellement à des difficultés à satisfaire aux conditions du prêt et à la perte des repères pour l'établissement des levés, qui ont dû recalculés. Toutefois, malgré ces retards, le coût total du projet, au moment de l'achèvement, s'établissait à 71,4 % des coûts estimatifs établis lors de l'évaluation.	3
CONFORME	c) Conforme à la stratégie nationale ou régionale de la Banque	Le projet cadre parfaitement avec le programme de prêt de la Banque et les priorités sectorielles du Document de stratégie pays (DSP) de la Banque pour la Tanzanie pour la période 1996-1998.	4
	d) Conforme aux priorités institutionnelle de la Banque	Le projet est parfaitement en phase avec les priorités institutionnelles de la Banque que sont le développement des transports, l'intégration régionale et la croissance économique durable.	4
4. Présenter le cadre logique. En l'absence de cadre logique, compléter le tableau ci-dessous, en indiquant l'objectif global de développement du projet, les <u>principales</u> composantes (deux au minimum) du projet, les <u>principales</u> activités (deux au minimum) de chacune des composantes, les réalisations et résultats escomptés, et les indicateurs de mesure de la réalisation des résultats. Si nécessaire, ajouter des lignes supplémentaires pour les composantes, les activités, les produits ou les résultats. (Cadre logique joint)			
5. Pour chaque paramètre du <u>cadre logique</u> , indiquer brièvement (deux phrases maximum) dans quelle mesure le cadre logique a réalisé les points suivants. Attribuer une notation provisoire, selon le barème de notation fourni à l'annexe 1. En l'absence de cadre logique, attribuer à cette section la note 1 (un).			
PARAMÈTRES DU CADRE LOGIQUE		ÉVALUATION	NOTE DE TRAVAIL
LOGIQUE	a) Présente une chaîne de causalité logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet	Le rapport d'évaluation présente une matrice de projet correspondant à une approche de cadre logique qui aurait pu être plus complète. Les objectifs de développement auraient dû être mieux saisis.	3
MESURABLE	b) Exprime les objectifs et les résultats de manière mesurable et quantifiable	La matrice du projet présente les objectifs et les résultats de manière mesurable et quantifiable.	3
COMPLET	c) Précise les risques et les hypothèses clés	En partie. Certains risques liés à la mise en œuvre du projet (réinstallation) n'ont pas été correctement identifiés.	2

D. RÉALISATIONS ET RÉSULTATS

I. RÉSULTATS OBTENUS

Dans le tableau ci-dessous, évaluer pour chaque activité principale les réalisations des produits escomptés par rapport aux produits effectifs. Importer les produits escomptés depuis le cadre logique à la Section C. Noter le degré de réalisation des résultats attendus. Pondérer les notes en proportion approximative des coûts des activités du projet. Les notes pondérées sont additionnées automatiquement pour former la note globale des résultats. Le cas échéant, remplacer la note calculée automatiquement et justifier le remplacement.

PRINCIPALES ACTIVITÉS		Note de travail	Pourcentage des coûts du projet (comme indiqué dans le rapport d'évaluation)	Note pondérée
Réalisations attendues	Réalisations effectives			
1. Une route bitumée de 108 km de long à chaussée de 6,5 m de large et des accotements de 1,5 m de chaque côté, entre Shelui et Nzega.	Une route bitumée de 112 km (y compris une route d'accès de 4 km à la ville de Nzega) à chaussée de 6,5 m et des accotements de 1,5 m de chaque côté, entre Shelui et Nzega, a été réalisée.	4	95,51 %	3,821
2. Supervision de la qualité des travaux d'amélioration de 108 km de route existante conformément aux plans.	Supervision de la qualité du projet routier, y compris la route d'accès de 4 km.	4	4,34 %	0,173
3. Produire et présenter les rapports d'audit requis	Les rapports d'audit ont été présentés selon ce qui était requis.	4	0,15 %	0,006
NOTE DE PRODUIT GLOBALE [La note est le total des notes pondérées]				4
Insérer la nouvelle note ou entrer à nouveau la note calculée automatiquement				4

II. RÉALISATION DES RÉSULTATS

1. En utilisant les données de suivi disponibles, évaluer la réalisation des résultats escomptés. Importer les résultats escomptés depuis le cadre logique de la Section C. Noter la mesure dans laquelle les résultats escomptés ont été réalisés. La note de résultat globale sera calculée automatiquement comme étant la moyenne des notes de travail. Le cas échéant, ignorer la note calculée automatiquement, et justifier cette décision.

RÉSULTATS		Note de travail
Escomptés	Effectif	
1. Réduction des coûts d'exploitation des véhicules,	Selon les estimations, le bénéfice net total s'élèverait à 80,22 millions de dollars EU sur les 20 années de vie du projet, soit une déduction	4

des temps de déplacement et des coûts d'entretien. Le taux de rentabilité escompté (TRIE) au moment de l'évaluation était de 18,2 %	de 12 %, découlant à 80 % d'une diminution des coûts d'exploitation des véhicules, 2 % des gains de temps et 10 % de la réduction des coûts d'entretien. Sur la base de ces bénéfices, le TRIE effectif à la date d'achèvement du projet s'établissait à 34,3 %.	
2. Bonne qualité des travaux et conformité avec la conception du projet et la durée escomptée. Projet rentable. Maître d'œuvre hautement qualifié et expérimenté en place.	Bonne supervision des 108 km de route améliorée et des 4 km de route d'accès construits.	4
3. Les fonds du prêt sont utilisés exclusivement pour l'objet envisagé et selon les objectifs de la Banque et du GdT.	Tous les rapports d'audit ont été soumis	3
NOTE DE RÉSULTATS GLOBALE [La note est la moyenne des notes provisoire]		4
Insérer la nouvelle note ou entrer à nouveau la note calculée automatiquement		4

2. Résultats complémentaires. Commenter les résultats connexes du projet du projet qui ne figurent pas dans le cadre logique, notamment les questions transversales (p.ex., le genre).

Après l'amélioration de la route, la ville de Nzega est devenue une plaque tournante en termes d'activité économique et de transport. Plusieurs usines de traitement de riz sont venues s'installer dans la région, qui est aujourd'hui exportatrice de riz vers les autres régions de Tanzanie et l'Ouganda. De plus, le bitumage d'autres grands axes de la région, tels que i) Nzega- Shinyanga (116 km), ii) Tinde-Isaka (45 km), iii) Dodoma-Mamyami-Singida (245 km, dont 70 km encore en cours d'amélioration, et iv) Singida-Babati-Minjingu (224 km), a sensiblement renforcé les impacts positifs de la route Shelui-Nzega pour la région, notamment en termes de développement socioéconomique et d'augmentation du commerce.

3. Risques quant à la viabilité des résultats. Indiquer les facteurs qui influent, ou pourraient influencer, sur la viabilité à long terme des résultats du projet. Préciser si des nouvelles activités ou de changements institutionnels sont recommandés pour aider à pérenniser les résultats. Cette analyse se fondera sur l'analyse de sensibilité jointe à l'annexe 3.

La mise en œuvre du projet a été achevée avec succès en 2005. Mais sa durabilité dépendra de la qualité de l'entretien et de l'efficacité des contrôles de charge par essieu. Le *Road Fund Board* est l'agence en charge du financement des activités d'entretien routier, et ses recettes proviennent des taxes sur les carburants, des taxes de transit et des amendes pour surcharge. Jusqu'en 2006/2007, le RFB ne pouvait financer qu'environ 40 % des besoins en entretien. Conserver le réseau routier en bon état constituait donc un défi pour le GdT. La TANROADS et le RFB ont néanmoins enregistré de bons résultats. Le pourcentage de routes régionales et de routes à grande circulation en bon état est passé de 51 % en 2002 à 86 % en 2008. Pour pallier le déficit de financement, le GdT a augmenté les taxes sur les carburants en 2007/2008, les faisant passer de 100 à 200 Tsh le litre. Des propositions sont actuellement à l'étude pour élargir la base de revenu du RFB. Les nouvelles taxes sur les carburants ont permis d'augmenter les recettes du RFB, qui pourra satisfaire aux besoins d'entretien à hauteur de 224,18 milliards de Tsh (soit 166 millions de dollars EU) en 2008/2009. Selon la dernière évaluation du RFB, ses recettes devraient passer à 213 millions de dollars EU en 2012/2013, puis à 256 millions à l'horizon 2015/2016. Cette augmentation des recettes du RFB permettra de ramener le déficit de financement des travaux d'entretien à 23 % en 2008/2009, puis à 9 % d'ici 2015/2016. En se fondant l'hypothèse que la tendance à l'augmentation des recettes se maintiendra à ce niveau, le déficit de financement sera réduit à zéro d'ici 2019/2020. Ainsi, l'augmentation des taxes sur les carburants devrait générer des recettes suffisantes pour permettre au GdT d'assurer la durabilité de la route couverte par le projet.

E. CONCEPTION DU PROJET ET ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE

1. Préciser dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur se sont assurés que le projet tenait compte de la capacité de l'emprunteur de le mettre en œuvre, en veillant à ce que la conception soit adéquate et en mettant en place les mécanismes de mise en œuvre requis. Tenir compte à la fois des aspects de conception (intrants) et des résultats effectifs. En ce qui concerne la conception, a-t-elle pris en compte les leçons tirées des RAP précédents dans ce secteur ou ce pays (citer quelques RAP clés); le projet repose-t-il sur des études analytiques fiables (citer quelques documents clés) ; dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont-ils bien évalué la capacité des organes de mise en œuvre et/ou de la cellule d'exécution de projet ; le degré de consultation et de partenariats ; la justification économique du projet ; et les dispositions prises pour l'assistance technique. Les résultats du projet prennent également en compte dans quelle mesure le projet a été achevé dans les temps et si les activités ont été mises en œuvre telles qu'elles avaient été conçues.

[Maximum 200 mots. Tout autre élément concernant la mise en œuvre est à présenter à l'annexe 5 intitulée Description du projet]

• Au moment de l'évaluation du projet, le ministère des Travaux publics était l'organe d'exécution. Par la suite, avec la création de la *Tanzania National Road Agency* (TANROADS) en juillet 2000, les responsabilités d'exécution du projet ont été transférées à la TANROADS en 2001. Le bureau de consultants *M/s Norconsult International A/S* a assuré la supervision et *M/s China Geo-engineering* le maître d'œuvre. Le consultant chargé de la supervision a

procédé à la supervision des travaux de construction de la route. Un ingénieur civil a été désigné par le ministère des TP/TANROADS, disposant d'une qualification et d'une expérience de coordinateur de projet pour la durée de mise en œuvre du projet.

- Dans le cadre du processus de réforme destiné à améliorer l'efficacité et les capacités de mise en œuvre du GdT et satisfaire à l'une des conditions du prêt, TANROADS a été créée en juillet 2000. La responsabilité de la mise en œuvre du projet lui a été transférée en 2001. Dirigée par un président-directeur général (PDG), TANROADS comprend quatre directions fonctionnelles : i) la Direction des finances et de l'administration, ii) la Direction de l'entretien, iii) la Direction du développement, et iv) la Direction de l'ingénierie. Chacune de ces directions est dirigée par un directeur, lui-même sous l'autorité directe du PDG. C'est la Direction du développement qui a été chargée de la mise en œuvre du projet. Le coordinateur du projet était chargé de la coordination générale et servait de point de contact entre la Banque, TANROADS, le consultant chargé de la supervision et le maître d'œuvre. C'est le consultant chargé de la supervision qui était en charge de l'administration/du traitement des appels d'offres et de la supervision des activités quotidiennes sur le site, ce qui est habituel pour des contrats de travaux routiers.

- Les résultats du projet sont satisfaisants. Bien que la mise en œuvre ait été retardée d'environ 32 mois, seules des modifications mineures ont été apportées à la conception de départ. Toutefois, une route d'accès supplémentaire de 4 km a été construite pour assurer la liaison entre la route du projet et la ville de Nzega. Le montant total du contrat est passé de TSH 20 723 844 565 à TSH 22 610 465 125 par suite des variations de prix, et près de TSH 476 881 451 furent payés au maître d'œuvre sous forme d'indemnisation des retards dus à un manque de données d'étude et d'intérêts pour les retards de paiement. Certaines lacunes ont été notées : (i) des défauts prématurés sous forme de craquelures longitudinales ont été constatés sur les accotements de la route, là où le revêtement reposait sur des remblais bas dans des sections de sols margalidiques (régurs) faiblement irrigués (région de Nanga). Dans l'une de ces sections (2 km de long à Igongo), le revêtement est instable et présente déjà des nids de poule ; (ii) le choix du site et la configuration de l'intersection entre la route d'accès à Nzega et la route principale n'est pas optimal et pourrait être une zone d'accidents à l'avenir. Le GdT se trouve face à un certain nombre de problèmes qui comprennent le vol et le vandalisme du mobilier routier, comme les panneaux et les barrières.

2. Pour chaque dimension de la conception du projet et de l'état de la mise en œuvre, fournir une rapide évaluation (deux phrases au maximum). Insérer une note de travail, en utilisant l'échelle de notation jointe à l'annexe 1.

CONCEPTION DU PROJET ET ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE		ÉVALUATION	NOTE DE TRAVAIL
RÉALISME	a) La complexité du projet est conforme aux capacités du pays et à l'engagement politique.	Étant donné la complexité du projet, un coordinateur de projet a été désigné, sous l'autorité directe de l'ingénieur du projet.	3
ÉVALUATION DES RISQUES ET ATTÉNUATION	b) La conception du projet inclut une analyse des risques adéquate.	La conception du projet prend en compte les leçons tirées de projets antérieurs et les mesures d'atténuation nécessaires.	3
UTILISATION DES SYSTÈMES NATIONAUX	c) Les systèmes de passation de marchés publics, de gestion financière, de suivi et/ou d'autres systèmes se fondent sur ceux déjà utilisés par le gouvernement et/ou par les autres partenaires.	Tous les systèmes de passation de marchés publics, de gestion financière et de suivi utilisés par ce projet sont conformes aux procédures gouvernementales et aux règles et procédures de la Banque. Aucune unité d'exécution du projet (PIU) n'a été créée, la mise en œuvre a été prise charge au sein de la structure du GdT.	4

Pour les dimensions suivantes, donner des notes provisoires distinctes pour la performance de la Banque et la performance de l'emprunteur :			NOTE DE TRAVAIL	
			Banque	Emprunteur
CLARTÉ	d) Les responsabilités de mise en œuvre du projet sont clairement définies.	La responsabilité de la mise en œuvre du projet a été clairement définie lors de l'évaluation.	3	3
ÉTAT DE PRÉPARATION DES PASSATIONS DE MARCHÉS	e) Les documents de mise en œuvre nécessaires (p.ex. spécifications, conception, documents de passation de marchés publics) sont prêts lors de l'évaluation.	Les documents de mise en œuvre nécessaires concernant la conception des routes et les mesures d'atténuation de l'impact environnemental étaient prêts lors de l'évaluation. Les règles et procédures pour la passation de marchés étaient en place dans les délais.	3	3
ÉTAT DE PRÉPARATION DU SUIVI	f) Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont convenus.	Les indicateurs et les plans de suivi ont été convenus. Toutefois, ils ont entravé le respect du calendrier et, partant, la mise en œuvre du projet.	3	3
DONNÉES DE RÉFÉRENCE	h) Les données de base sont disponibles ou sont collectées.	Aucune donnée de référence n'est disponible.	2	2

F. MISE EN ŒUVRE

1. **Énoncer les principales caractéristiques de la mise en œuvre du projet concernant les aspects suivants: respect du calendrier, qualité des constructions et autres travaux, performance des consultants, efficacité de la supervision par la Banque et efficacité de la surveillance par l'emprunteur. Vérifier dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont veillé au respect des mesures de sauvegarde. Indiquer brièvement ce qui était accompli au moment de la clôture du projet.**

Maximum 200 mots. Tout autre élément concernant la mise en œuvre est à présenter à l'annexe 5 intitulée Description du projet.]

Le rapport d'évaluation prévoyait un début des travaux de génie civil en mai 2000, pour un achèvement en novembre 2002. La passation du contrat pour les travaux de génie civil a été retardée, en raison essentiellement du long laps de temps nécessaire pour remplir les conditions du prêt. Le contrat des travaux de génie civil a été signé le 12 avril 2002, pour une période contractuelle de 917 jours. Les travaux, démarrés comme prévu le 14 août 2002, devaient s'achever le 16 février 2005. Mais des retards importants sont intervenus, résultant d'une saisie incorrecte des données, de délais dans le paiement des certificats et de travaux supplémentaires imposés (à savoir 4 km supplémentaires de routes d'accès vers Nzega), la date d'achèvement du projet a été reportée au 10 août 2005. Le maître d'œuvre a terminé l'essentiel des travaux le 7 juillet 2005. Ainsi, au total, par rapport au calendrier de mise en œuvre arrêté au moment de l'évaluation, l'achèvement des travaux d'amélioration de la route ont accumulé un retard de 32 mois. Toutefois, la qualité des travaux de construction est conforme au projet et répond à des normes satisfaisantes. Les performances respectives du consultant et du maître d'œuvre ont été satisfaisantes.

Pour tenir compte des retards dans la mise en œuvre et garantir le paiement du maître d'œuvre et des consultants, la date initiale du dernier décaissement, le 30 novembre 2003, a été reportée deux fois ; une première fois au 29 novembre 2005, puis au 31 août 2006. La Banque a effectué douze (12) missions de supervision sur le terrain. Les équipes de mission, le gouvernement, le consultant et le maître d'œuvre ont travaillé en coordination. Les missions sur le terrain ont produit des rapports de qualité. Mais l'achèvement du projet a été retardé de 32 mois, en raison de divers facteurs tels que le temps nécessaire à la réalisation des conditions du prêt, la perte des repères de levés qui ont dû recalculés, les travaux supplémentaires, les retards de paiement, etc. Malgré ces retards, le coût du projet achevé a été inférieur d'environ 25 % au coût estimatif établi au moment de l'évaluation.

Après l'achèvement du projet, 108 km route de bonne qualité avaient été construits entre Shelui et Nzega, ainsi que 4 km de routes d'accès vers Nzega.

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

Aucun autre bailleur de fonds ni aucune ONG n'ont participé à ce projet.

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

Les règles de la Banque ont été respectées pour l'identification du projet ainsi que l'attribution des marchés du consultant chargé de la supervision, de l'entrepreneur des travaux de génie civil et de la mise en œuvre du projet.

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 plus) et attribuer une note provisoire en utilisant le barème de notation figurant à l'annexe 1.

ASPECTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		ÉVALUATION		NOTE DE TRAVAIL
RESPECT DES DÉLAIS	a) Projet achevé dans les délais impartis. Se baser directement sur la section A – Données du projet et dates clés. Calculer le ratio de temps prévu depuis l'approbation jusqu'à la clôture. Attribuer la note « 4 » si le ratio est 1, « 1 » si le ratio est 2, « 0 » si le ratio est supérieur à 2 (c.-à-d. si l'achèvement du projet a pris plus du double du temps prévu.)	Différence en mois entre la date de clôture initiale et la date de clôture réelle ou la date à laquelle le taux de décaissement a atteint 98 %.	La période de mise en œuvre devait s'étaler sur 30 mois, entre mai 2000 et novembre 2002. Cependant, le projet n'a débuté qu'en août 2002 et s'est achevé en août 2005, soit un retard de mise en œuvre de 32 mois.	2
		32		
PERFORMANCES DE LA BANQUE	b) La Banque a respecté :			
	Les mesures de sauvegarde environnementale	La Banque a préparé le projet d'infrastructure routière en tenant compte des mesures de sauvegarde environnementale. L'Agence tanzanienne pour l'environnement a activement participé aux processus de mise en œuvre du projet.		4
	Les dispositions fiduciaires	La Banque s'est assurée que ses règles et procédures fiduciaires ont été respectées pendant la mise en œuvre du projet et émis ses avis de non objection aux demandes du gouvernement.		4

	Les conditions du projet	Toutes les conditions du projet ont été remplies.	4
	c) La Banque a fourni une supervision de qualité sous la forme d'une combinaison de compétences et de solutions concrètes	La Banque a mené douze (12) missions de supervision durant la période de mise en œuvre du projet. Le dosage de compétences n'a pas toujours été adéquat. Les missions incluaient des experts du secteur des transports ainsi que de socio-économistes. Les missions auraient pu inclure des experts en environnement et en problématique du genre. Retard dans le paiement des certificats durant la période d'extension de la date butoir pour le dernier décaissement, la Tanzanie a été contrainte d'augmenter sa contribution afin de payer les intérêts des paiements en retard.	3
	d) La supervision de la gestion de qualité par la Banque a été bonne qualité	La Banque a accordé les décaissements conformément aux demandes du Gouvernement. Le rôle de la Banque dans la gestion globale du projet mérite des éloges pour la bonne exécution du projet.	4
PERFORMANCES DE L'EMPRUNTEUR	e) L'emprunteur a respecté :		
	Les mesures de sauvegarde environnementale	La Tanzanie possède une Agence nationale pour l'environnement qui est chargée de protéger l'environnement du pays. L'Agence a effectué une surveillance étroite de la mise en œuvre du projet. Dans l'ensemble, ils sont satisfaits du projet	4
	Les dispositions fiduciaires	Le gouvernement a globalement suivi les dispositions fiduciaires de la Banque et ses propres règles de procédures pendant toute la mise en œuvre du projet.	3
	Les conditions du projet	Toutes les conditions ont été remplies par le gouvernement	4
	f) L'emprunteur a tenu compte de conclusions et recommandations formulées par les missions de supervision de la Banque	D'une manière générale, le gouvernement a accepté les observations et recommandations formulées par les missions de supervision de la Banque.	3
	g) L'emprunteur a collecté les informations de suivi et s'en est servi pour étayer sa prise de décisions	D'une manière générale, l'emprunteur a fondé sa prise de décision sur les informations de suivi	3

G. ACHÈVEMENT

Décrire brièvement le processus de RAP. Décrire la participation de l'emprunteur et des co-financiers dans la rédaction du document. Souligner toute divergence dans les évaluations attribuées dans ce RAP. Décrire la composition de l'équipe et confirmer si une visite sur site a été organisée. Mentionner tout apport majeur d'autres partenaires au développement. Préciser l'étendue de la participation du bureau extérieur dans la rédaction de ce rapport.

[100 mots maximum]

Le RAP a été préparé en collaboration avec les organismes publics concernés. Ceux-ci étaient informés que le RAP serait préparé conjointement par le gouvernement et la Banque. Le coordinateur du projet a travaillé avec la mission durant la visite.

L'équipe de la Banque chargée du RAP se composait de MM. T.Opiyo, spécialiste en infrastructure, KEFO, K.S.H.Rao, économiste/consultant en transport. La mission a contacté les divers organismes publics, en particulier le ministère de l'Aménagement des Infrastructures et TANROADS. La mission a visité la route du projet et les zones de réinstallation, y compris les voies d'accès. Pour le calibrage HDM-IV, les données collectées et utilisées sont les données actuelles dont dispose TANROADS sur les prix des véhicules, les prix de l'essence et les caractéristiques des véhicules.

H. LEÇONS TIRÉES

Résumer les principales leçons que la Banque et l'emprunteur peuvent tirer des résultats du projet [250 mots maximum]. Tout commentaire relatif aux leçons tirées est à présenter, le cas échéant, à l'annexe 5 : Description du projet]

- i) Toutes les études techniques détaillées et les documents d'appel d'offres portant sur une période de plus d'un an doivent faire l'objet d'un examen et d'une révision complets. Toute documentation révisée doit être soumise à la Banque avant évaluation.
- ii) Pour assurer la mise en œuvre efficace et en temps voulu de projets futurs, a) l'organe d'exécution, c'est-à-dire TANROADS, doit être réorganisé afin de disposer d'un département séparé responsable de la mise en œuvre du projet ; b) le niveau de compétences du personnel actuel de TANROADS doit être amélioré par une formation appropriée ; et c) un personnel professionnel doit être recruté dans les domaines spécialisés de la passation des marchés, de l'évaluation socioéconomique et environnementale, etc.
- iii) Le consultant en supervision doit passer en revue la conception et, le cas échéant, recalculer les repères de bornage, avant que l'entrepreneur des travaux de génie civil n'envoie son équipe sur le site.
- iv) Les services d'un consultant sont requis pour la collecte des données de référence (juste avant le début du projet) et pour le suivi du projet jusqu'à la prise en charge du projet par l'emprunteur (immédiatement après l'expiration de la période de garantie). L'emprunteur devra ensuite reprendre cette responsabilité.
- v) Des provisions pour imprévus appropriées doivent être allouées respectivement aux services de supervision et aux contrats de travail pour couvrir l'ensemble des coûts des services de supervision et les variations de prix.

I. RÉSUMÉ DES NOTES ACCORDÉES AU PROJET

Toutes les notes intermédiaires de l'évaluation sont calculées automatiquement par l'ordinateur à partir de la section du RAP correspondante.

CRITÈRE	SOUS-CRITÈRE	NOTE DE TRAVAIL
RÉSULTATS DU PROJET	Réalisations des résultats	4
	Résultats obtenus	4
	Respect du calendrier	2
	NOTE GLOBALE ATTRIBUÉE AUX RÉSULTATS DU PROJET	3
PERFORMANCES DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	
	Les objectifs du projet sont cohérents avec les priorités de développement du pays.	4
	Les objectifs du projet peuvent en principe être atteints avec les ressources du projet et dans les délais prévus.	3
	Les objectifs du projet sont cohérents avec la stratégie nationale ou régionale de la Banque	4
	Les objectifs du projet sont cohérents avec les priorités institutionnelles de la Banque	4
	Le cadre logique présente un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	3
	Le cadre logique exprime les objectifs et les résultats d'une manière à la fois mesurable et quantifiable.	3
	Le cadre logique identifie les risques et les hypothèses clés.	2
	La complexité du projet correspond à la capacité et à l'engagement politique du pays.	3
	La conception du projet s'appuie sur une analyse de risque approfondie.	3
	Les systèmes de passations de marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres systèmes du projet sont basés sur ceux que le gouvernement et/ou les autres partenaires utilisent déjà.	
	Les responsabilités relatives à la mise en œuvre du projet étaient clairement définies.	4
	Les documents nécessaires à la mise en œuvre (ex. cahier des charges, avant-projet, documents de passations de marchés) étaient prêts au moment de l'évaluation.	3
	Les indicateurs et le plan de suivi ont été adoptés pendant la conception.	3
	La collecte des données de référence était achevée ou en cours pendant la conception.	3
	La conception du projet s'appuie sur une analyse de risque approfondie.	2
	NOTE PARTIELLE POUR LA CONCEPTION ET LA PRÉPARATION DU PROJET	3
	Supervision :	
	La Banque a respecté :	
	Les mesures de sauvegarde environnementale	4
	Les dispositions fiduciaires	4
	Les conditions du projet	4
La Banque a fourni une supervision de qualité, avec un bon dosage de	3	

	compétences et des solutions concrètes.	
	La Banque a fourni supervisé la gestion de qualité.	4
	NOTE PARTIELLE POUR LA SUPERVISION	4
	NOTE GLOBALE ATTRIBUÉE AUX PERFORMANCES DE LA BANQUE	4
PERFORMANCES DE L'EMPRUNTEUR	Conception et préparation	
	Les responsabilités de la mise en œuvre du projet sont clairement définies.	3
	Les documents de mise en œuvre nécessaires (par exemple, spécifications, études techniques, passation des marchés) sont prêts au moment de l'évaluation.	3
	Les indicateurs et le plan de suivi sont acceptés et les données de référence sont disponibles ou en cours de collecte	3
	NOTE DE CONCEPTION DU PROJET ET DE PRÉPARATION	3
	Mise en œuvre	
	L'emprunteur a respecté :	
	Les mesures de sauvegarde environnementale	4
	Les dispositions fiduciaires	3
	Les clauses du projet	4
	L'emprunteur a tenu compte des conclusions et recommandations formulées par les missions de supervision de la Banque.	3
	L'emprunteur a collecté les informations de suivi et s'en est servi pour étayer sa prise de décisions.	3
	NOTE PARTIELLE POUR LA MISE EN ŒUVRE	3
NOTE COMPLÈTE ATTRIBUÉE AUX PERFORMANCES DE L'EMPRUNTEUR	3	

J. TRAITEMENT

ÉTAPE	SIGNATURE ET COMMENTAIRES	DATE
Accord du chef de division sectorielle		
Accord du Directeur régional		
Accord du Directeur sectoriel		

APPENDIX

Échelle de notation

NOTE	EXPLICATION
4	Très bon – Réalisation complète sans aucune lacune
3	Bon – Réalisation quasi-complète en dépit de certaines lacunes
2	Acceptable – Réalisation partielle. Lacunes et réalisations sont plus ou moins équilibrées.
1	Faible – Réalisation très limitée avec de nombreuses lacunes
SO	Sans objet

Remarque : Les formules arrondissent à l'unité la plus proche. Seuls les nombres entiers sont enregistrés.

Annexe 1

Coûts et financement du projet

Coûts du projet

Le projet se composait de i) travaux de construction pour la transformation d'une route en gravier de 108 kilomètres en une route asphaltée standard à deux voies, d'une largeur de chaussée de 6,5 mètres avec accotements d'1,5 mètres de chaque côté, entre Shelui et Nzega, incluant la reconstruction de 5 ponts secondaires ; et ii) services de consultants pour la supervision des travaux de construction du point (i) précédent ; et iii) services d'audit du projet. Le coût total du projet au moment de l'évaluation était de 26,75 millions d'UC dont 24 millions d'UC du FAD et 2,75 millions d'UC en financement de contrepartie de l'État tanzanien. Le coût estimé des travaux de génie civil, y compris les provisions pour aléas de construction et hausse des prix, s'élevait à 25,17 millions d'UC, tandis que 1,54 million d'UC, soit 6 % du coût de base, étaient alloués aux services de consultants pour la supervision et 0,04 million d'UC aux services d'audit (voir tableau ci-dessous).

Le contrat pour les travaux de génie civil d'amélioration a été attribué le 12 avril 2002, pour une somme contractuelle de 20 723 844 565 shillings tanzaniens. La construction devait démarrer le 14 août 2002 et s'achever le 16 février 2005 (soit une durée de 917 jours). Le début des travaux de génie civil a été retardé de 24 mois par rapport au calendrier d'évaluation, principalement en raison du temps qui a été nécessaire pour remplir les conditions du prêt. Pour divers facteurs, tels que le calcul erroné de données, des retards dans l'exécution des paiements, des travaux supplémentaires, etc., la date d'achèvement du projet a été reportée au 10 août 2005. L'entrepreneur a essentiellement achevé l'ensemble des travaux le 7 juillet 2005, le coût final du contrat s'élevant à 22 610 465 125 shillings tanzaniens.

Le contrat de consultant pour la supervision des travaux de génie civil a été attribué le 20 février 2001 pour un montant initial de 989 860 dollars EU mais le coût du projet à l'achèvement (en août 2005) s'élevait à 1 179 121 dollars EU.

Le coût total réel du projet (net d'impôts) pour l'ensemble des travaux de génie civil et des services de consultant s'élevait à 15,56 millions d'UC en août 2005, soit 42 % (11,19 millions d'UC) de moins que le coût estimatif de 26,75 millions d'UC calculé à l'évaluation. Le FAD a déboursé au total 13,8 millions d'UC, ce qui représente 88,69 % du coût total du projet et 57 % du prêt de 24 millions d'UC. Les fonds de contrepartie de l'État se sont élevés à 1,76 million d'UC.

Résumé des coûts du projet à l'évaluation et réels (millions d'UC, net d'impôts)

SOURCE	Estimation à l'évaluation (millions d'UC)		Dépense réelle (millions d'UC)		Différence (millions d'UC)	
	Étranger	Local	Étranger	Local	Étranger	Local
A. Génie civil	14,74	4,35	12,526	0,53	2,214	3,82
B. Consultant supervision	0,9	0,26	0,734	0	0,166	0,26
Audit	0,04	0,00	0,000	0,0325	0,4	- 0,0325
Génie civil État			0,540	1,12		
Consultant État			0,040	0,040		
Imprévus			0,000	0,000		
- Aléas de construction	1,56	0,47	0,000	0,00	1,56	0,47
- Prix	2,91	1,52	0,000	0,00	2,91	1,52
TOTAL	20,15	6,60	13,840	1,72	7,25	6,0375

Source : TANROADS, Mission RAP du FAD, septembre 2009

Plan de financement du projet

Le coût estimé du projet au moment de l'évaluation s'élevait à 26,75 millions d'UC (y compris les provisions pour aléas de construction et hausse des prix). Le prêt FAD, d'un montant de 24 millions d'UC, correspondait à 89,72 % du coût total, tandis que la contrepartie de l'État couvrait les 10,28 % restant, pour un montant de 2,75 millions d'UC. Le financement du FAD était destiné à couvrir la totalité des coûts en devises et 58,33 % des coûts en monnaie locale, tandis que le gouvernement tanzanien prenait en charge 41,67 % du coût en monnaie locale (2,75 millions d'UC). À l'achèvement du projet, la contribution réelle du FAD s'élevait à 13,8 millions d'UC (88,67 %) et celle de l'État tanzanien à 1,76 million d'UC, soit une contrepartie de 11,33 %. Le coût total du projet était de 15,56 millions d'UC, soit 42 % de moins que le coût de 26,25 millions d'UC estimé au moment de l'évaluation.

Plan de financement Coûts estimatifs et coûts réels (millions d'UC)

SOURCE	ÉVALUATION (millions d'UC)		RÉEL (millions d'UC)		Différence (millions d'UC)	
	Devises	Monnaie locale	Devises	Monnaie locale	Devises	Monnaie locale
FAD	20,15	3,85	13,26	0,56	6,89	3,86
État tanzanien	0	2,75	0,58	1,16	-0,58	1,59
TOTAL	20,15	6,60	13,84	1,72	6,31	4,88

Source : TANROADS, Mission RAP du FAD, septembre 2009

Les ressources du prêt ont servi à couvrir deux catégories de dépenses (génie civil et services de consultant). La méthode utilisée a été le paiement direct contre la remise de documents standards. La date initiale de décaissement du prêt était fixée au 30 juin 2002. Néanmoins, en raison du report des dates d'achèvement initialement prévues pour les travaux de génie civil, la date finale de décaissement du prêt a été prorogée au 31 août 2006.

Annexe 2

Ressources de la Banque

Liste des membres de la mission de la Banque et spécialisations respectives				
	Type de mission	Date	Composition	Remarque
1	Identification		Équipe BAD	
2	Évaluation du projet	1998	Ingénieur transport, économiste transport, expert environnement et social	
3	Lancement	Non disponible	–	
4	Supervision	16/08/2000	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport	
5	Supervision	08/06/2001	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport	
6	Supervision	18/11/2001	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport	
7	Supervision	11/03/2002	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport	
8	Supervision	13/10/2002	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport	
9	Supervision		Emmanuel Yamoah, ingénieur transport	
10	Supervision	28/11/2003	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport et Evans Ntagwabira, spécialiste en infrastructure, TZFO	
11	Supervision	01/08/2004	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport et Evans Ntagwabira, spécialiste en infrastructure, TZFO	
12	Supervision	12/01/2005	Emmanuel Yamoah, ingénieur transport et Evans Ntagwabira, spécialiste en infrastructure, TZFO	
13	Rapport d'achèvement du projet	07/09/2009	KSH Rao, économiste transport et W Opiyo, spécialiste en infrastructure KEFO	RAP combiné avec évaluation du RSSP I

La date de la dernière mission de supervision était le 06/12/2005. La moyenne de supervision est de 2,15 (voir ci-dessous).

PERFORMANCES DU PROJET

Les notes de la dernière supervision ne sont pas disponibles.

Annexe 3

Avantages économiques et coûts

Niveaux de trafic

L'augmentation de la circulation sur la route améliorée a dépassé les prévisions établies au moment de l'évaluation du projet. Alors que le niveau de trafic prévu pour l'année 2007 était de 370 véhicules par jour, selon les données sur le trafic fournies par TANROADS, la circulation réelle en 2007 a été de 500 véhicules par jour, soit 30 % de plus que les prévisions.

Les niveaux de trafic sur la route en 2007 sont donnés dans le tableau ci-dessous.

Circulation sur la route Shelui-Nzega – 2007 (AADT)

Voitures	Fourgonnettes/ camionnettes	Véhicules légers classe G	Camions poids moyen	Camions poids lourd	Remorq ues	Autobus à petit gabarit	Autobus à grand gabarit	Total
37	78	13	120	112	70	40	30	500
7,4 %	15,6 %	2,6 %	24,0	22,4 %	14,0 %	8,0 %	6,0 %	100 %

Source : TANROADS, mission RAP du FAD, septembre 2009

Performances économiques

À l'évaluation, la méthodologie utilisée pour l'évaluation économique de la route a permis d'identifier un avantage marginal net pour le scénario « avec le projet » par rapport à celui « sans le projet ». Le modèle HDM-III de la Banque mondiale a été utilisé pour calculer les coûts de maintenance et VOC prévus pour le cycle de vie de la route dans le cadre des scénarios « avec le projet » et « sans le projet ». La relation entre la détérioration de la chaussée et le VOC dans le modèle HDM-III prévoit les futures performances et la consommation de ressources pour les options « avec le projet » et « sans le projet ». Les stratégies de maintenance physiquement applicables dans le cadre de ces options ont été incluses dans l'analyse comparative.

Le TRIE est le principal indicateur économique qui ait été utilisé pour l'amélioration de la route Shelui-Nzega, avec un taux d'escompte de 12 %. La durée de service utilisée pour la route est de 20 ans et la valeur résiduelle de 10 % de l'investissement initial.

Pour le RAP, les mêmes hypothèses ont été utilisées. Le coût financier du projet a été estimé à 15,56 millions d'UC pour les travaux d'amélioration de la route et pour la supervision. La viabilité du projet a été évaluée avec le modèle HDM-IV et le résultat de la comparaison entre les avantages et les coûts quantifiables montre un TRIE de 34,3 %, plus élevé que la prévision au moment de l'évaluation (18,2 %), soit un taux supérieur au coût d'opportunité du capital en Tanzanie. Les raisons de ce résultat sont essentiellement la réduction de 42 % des dépenses en capital dans la construction et une augmentation du trafic après amélioration supérieure aux attentes, par rapport aux prévisions au moment de l'évaluation. La comparaison entre le TRIE à l'évaluation et le TRIE du RAP est présentée dans le tableau suivant :

TRIE à l'évaluation	TRIE du RAP
18,2 %	34,3 %

Source : TANROADS, Mission RAP du FAD, septembre 2009

L'investissement réalisé pour les travaux d'amélioration de la route a produit un rendement supérieur au coût d'opportunité du capital en Tanzanie de 12 %. L'investissement s'est donc avéré judicieux. La valeur actualisée nette (VAN) est par conséquent positive et offre un résultat positif au taux d'escompte de 12 %, choisi comme coût d'opportunité du capital. On peut en conclure que l'investissement dans le projet de route était viable et approprié.

La route améliorée a eu un certain nombre d'impacts positifs dans la zone d'influence du tronçon Shelui-Nzega, principalement à Nzega et aux alentours. Ces impacts positifs incluent la réduction du temps de déplacement entre Nzega et Shelui de 5 à 2 heures, une interaction sociale accrue avec d'autres régions, la création de rizeries, etc. Grâce à la route améliorée, les prix du transport par camion ont baissé pour le déplacement du bétail entre la région de Nzega et la vente aux enchères de Dar es Salam. La fiabilité du transport s'est améliorée et le prix des intrants agricoles a diminué. À titre d'exemple, le sac de 50 kilos d'engrais coûte aujourd'hui 34 000 shillings tanzaniens dans la région de Nzega, contre 60 000 shillings tanzaniens avant l'amélioration de la route.

Cependant, l'amélioration de la route a également eu des impacts négatifs. Par exemple, le taux de VIH/SIDA a augmenté dans la région par rapport à d'autres districts. Le gouvernement tanzanien prend actuellement des mesures appropriées pour atténuer cet impact négatif. Un autre impact est l'augmentation de la déforestation illégale, provoquée par l'augmentation du transport de charbon de bois vers Dar es Salam. En effet, le sac de charbon de bois coûte 30-40 000 shillings tanzaniens à Dar es Salam contre 6-8 000 shillings tanzaniens dans la région de Nzega. Les pouvoirs publics locaux étudient différentes manières de limiter la déforestation.

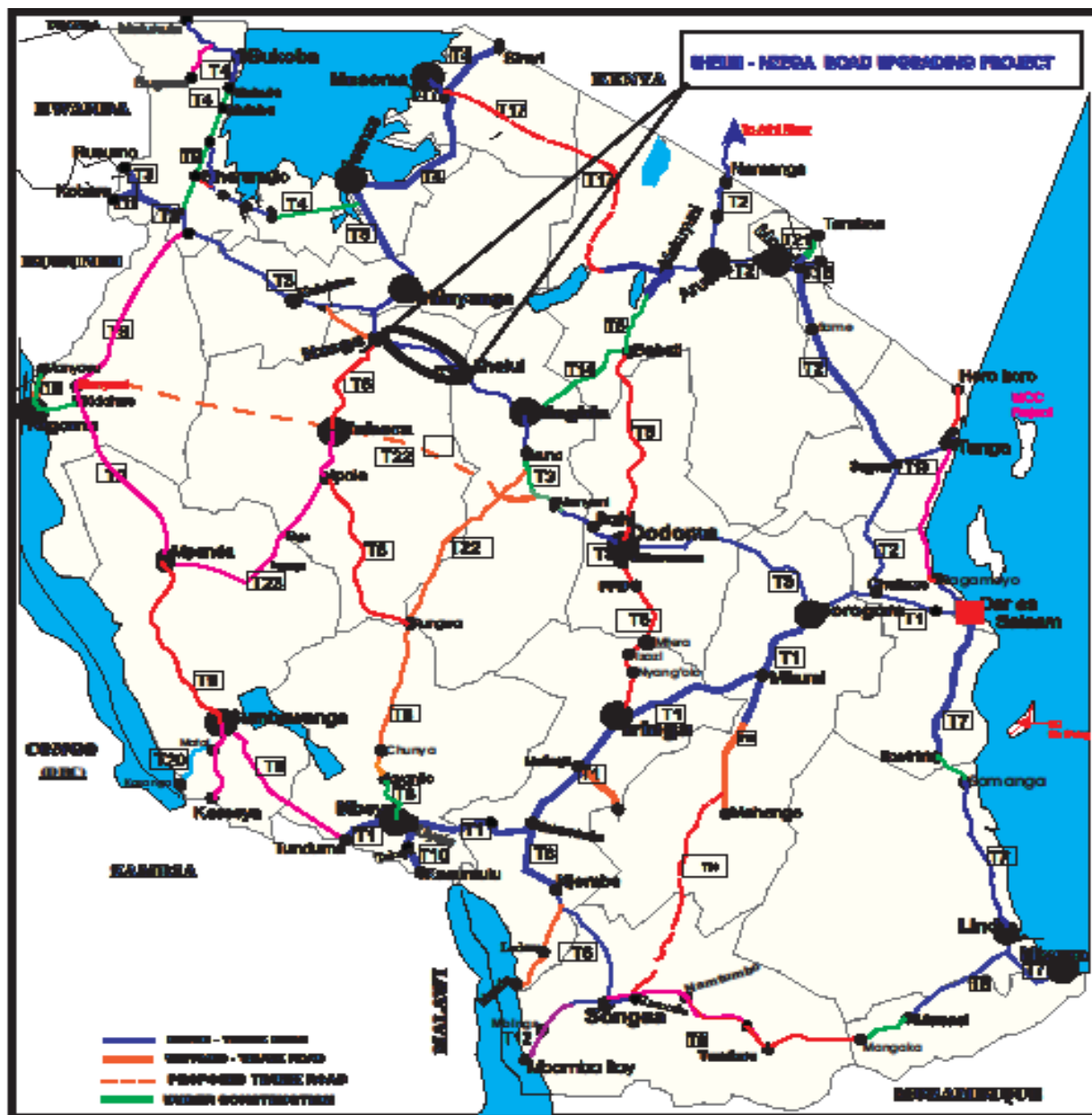
Un avantage net de 61,84 millions de dollars EU a été calculé pour une durée de vie de 20 ans du projet, actualisé à 12 % et comprenant 80 % d'économies sur les coûts d'exploitation des véhicules, 10 % d'économies de temps et 10 % d'économies sur les frais de maintenance.

Le HDM-4 pour l'amélioration de la route Mutukula-Mututwe est décrit ci-dessous.

Annexe 4

Localisation projet

RAPPORT D'ACHÈVEMENT DU PROJET PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE SHELUI-NZEGA



Le personnel du Groupe de la BAD a fourni cette carte à l'usage exclusif de ce rapport. Les indications et démarcations qui y figurent n'impliquent aucun jugement de la part du Groupe de la BAD et de ses membres ni sur le statut légal du territoire ni sur l'acceptation ou approbation de ses frontières.

Annexe 5

Description du projet

Caractéristiques de la mise en œuvre

1. Modifications

La route a été construite conformément à la conception originelle, avec une chaussée large de 6,5 mètres et des accotements latéraux stabilisés de 1,5 mètre. La chaussée se compose d'une assise de pierres concassées placée sur une couche de fondation de gravier stabilisé au ciment, recouverte d'un double revêtement. La chaussée de la route d'accès à Nzega se compose, elle, de gravier stabilisé au ciment aussi bien pour l'assise que pour la couche de fondation. Quatre nouveaux ponts, un certain nombre de ponceaux rectangulaires et des voies d'arrêt d'autobus ont également été construits.

2. Qualité et performances physiques d'exploitation

L'état de la route au moment de la mission était bon. Cependant, des détériorations précoces sous forme de lézardes longitudinales se remarquaient dans les accotements, là où le remblai était de faible hauteur sur des tronçons de sols margalitiques mal drainés (région de Nanga). Sur un de ces tronçons (2 kilomètres à Igongo), le revêtement est instable et présente déjà des nids-de-poule. TANROADS a déjà entrepris des recherches pour établir les causes de cette situation et la résoudre.

L'emplacement et la configuration du carrefour de la route d'accès à Nzega avec la route principale ne sont pas optimaux, et pourraient entraîner des accidents.

L'État tanzanien a alloué des fonds à la maintenance courante, récurrente et périodique, depuis la prise en charge de la route en 2006. À ce jour, 591,643 millions de shillings tanzaniens ont été attribués jusqu'à l'exercice financier 2009-2010. De plus, 415 652 000 shillings tanzaniens ont été alloués à la réparation d'urgence d'une section de 300 mètres emportée par les eaux suite à la rupture du barrage de Bulenya en 2006-2007.

L'État tanzanien est confronté à un certain nombre de défis incluant le vol et le vandalisme de l'équipement routier, tel que les panneaux de signalisation et les glissières de sécurité.

Un retard total de 32 mois a été enregistré dans la mise en œuvre du projet à cause du temps mis à satisfaire les conditions du prêt, de la lenteur de la passation du marché avec l'entrepreneur et de la prolongation de la période contractuelle due à l'établissement de données et aux retards dans les paiements à l'entrepreneur.

Le coût du projet achevé est inférieur aux évaluations car les devis se sont avérés moins élevés que prévu. Les coûts contractuels de l'entrepreneur ont néanmoins augmenté en raison de l'accroissement de la quantité de travail suite à des modifications de conception et à une sous-estimation des quantités, ainsi qu'à des travaux supplémentaires, et l'augmentation des prix, autorisée par le contrat mais pour laquelle aucune somme n'avait été prévue dans le montant de l'offre.

Dans l'ensemble, les objectifs du projet ont été pleinement atteints et avec un bon rapport qualité prix, comme le montre la qualité des travaux réalisés. Ces bons résultats ont été possibles grâce à des mesures de gestion du projet efficaces.

3. Prestations des consultants et des entrepreneurs

Au vu de la section 2 ci-dessus (qualité et performance d'exploitation), les prestations aussi bien du consultant que de l'entrepreneur peuvent être qualifiées de satisfaisantes, en termes de résultats produits et de qualité des travaux. Les performances globales de l'entrepreneur ont été satisfaisantes, comme le prouve la qualité des travaux achevés. L'entrepreneur a pris toutes les mesures nécessaires pour rattraper le retard initial causé par une mobilisation insuffisante des équipements et un manque de gestion et de planification.

Le consultant a effectué son travail de supervision de manière adéquate, comme le prouve la qualité des travaux réalisés sur toutes les routes du projet. Il faut également souligner que le projet a été achevé sans aucun dépassement de coûts injustifié.

4. Efficacité de la supervision de la Banque

La Banque s'est montrée efficace dans l'exécution des procédures de prêts, malgré quelques retards de paiement dus à la relocation temporaire de ses opérations d'Abidjan à Tunis. La Banque a procédé aux supervisions nécessaires de manière organisée. Le professionnalisme de l'équipe de supervision et le strict respect des directives de la Banque ont contribué à la bonne gestion et à la continuité du projet.

5. Efficacité de la supervision de l'emprunteur

Les pouvoirs publics ont rempli toutes les conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt. Malgré un certain retard, toutes les conditions préalables au premier décaissement du prêt, exigées par la Banque pour le financement du projet routier, ont été satisfaites. Au titre des « autres conditions » de l'accord de prêt, TANROADS est en train de recueillir les données de relevé de trafic sur la route du projet et à d'autres points du réseau routier.

Les étapes initiales de la mise en œuvre du projet, y compris la signature des contrats pour les travaux et la supervision, et le démarrage des travaux de génie civil ont été entreprises par le ministère des Travaux publics (MTP). Après la constitution de TANROADS, les responsabilités de l'organe d'exécution ont été transférées à TANROADS. Elles incluaient la surveillance de la mise en œuvre physique des travaux, le suivi financier du projet, ainsi que les demandes de décaissement pour le projet et la production de rapports destinés au ministère des Finances et à la BAD. Les efforts de l'emprunteur pour remplir les conditions du prêt ont été satisfaisants, comme le prouvent la promulgation de la loi sur le Fonds routier (FR), l'accroissement de la base actuelle de revenus de celui-ci ainsi que la garantie de liquidités en temps voulu, la réorganisation du MTP et la création de TANROADS, et le décaissement dans les délais du financement de contrepartie. L'efficacité de la supervision de l'emprunteur est jugée satisfaisante.

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

L'assurance de conformité a été garantie par les missions de supervision, les décaissements et des audits annuels. La conformité technique a été dûment vérifiée par les consultants, dans les rapports trimestriels d'avancement, conformément aux exigences de la Banque. Les rapports annuels d'audit, y compris le rapport final d'audit du projet pour l'exercice clos en juin 2005, ont été présentés à la Banque.

7. Réalisations au moment de la clôture du projet

Les travaux étaient substantiellement achevés le 7 juillet 2005, avec un décalage de 32 mois par rapport au calendrier établi au moment de l'évaluation, dû à un retard significatif du gouvernement pour remplir les conditions du prêt, et à une mobilisation lente et insuffisante.

Dans l'ensemble, les objectifs du projet ont été pleinement atteints et avec un bon rapport qualité prix, comme le montre la qualité des travaux réalisés. Ces bons résultats ont été possibles grâce à des mesures de gestion du projet efficaces.

Annexe 6

Documents justificatifs

- 1 – Rapport d'achèvement de projet du Projet d'amélioration de la route Shelui-Nzega, *Tanzania National Roads Agency (TANROADS)*, Tanzanie, février 2006.
- 2 – Divers rapports et documents recueillis auprès de TANROADS et du Bureau du Fonds routier (CFR)
- 3 – Divers rapports trimestriels d'avancement du projet et rapports d'audit.
- 4 – Rapport d'évaluation du projet d'amélioration de la route
- 5 – Divers aide-mémoires des missions de supervision, et correspondance du projet.

Annexe 8

Contexte socioéconomique

La Tanzanie est située dans la partie orientale de l'Afrique, entre 29° et 41° de longitude est et entre 1° et 12° de latitude sud. C'est le plus grand pays d'Afrique de l'Est, avec une superficie totale de 945 000 kilomètres carrés. La Tanzanie est l'union du Tanganyika (Tanzanie continentale) et de l'île de Zanzibar. Son régime politique est une démocratie multipartite, avec des élections générales tous les cinq ans et une présidence limitée à deux mandats par la constitution. Les pouvoirs de la République-Unie sont répartis entre la République-Unie de Tanzanie et le gouvernement révolutionnaire de Zanzibar. Chacun des trois pouvoirs, exécutif, législatif et judiciaire, qui sont investis de la conduite des affaires publiques. De plus, des administrations locales secondent chacun des gouvernements centraux. La République-Unie de Tanzanie a autorité sur toutes les affaires de l'Union en République-Unie, et sur toutes les autres matières relatives à la Tanzanie continentale. Le gouvernement révolutionnaire de Zanzibar a autorité en Tanzanie-Zanzibar sur toutes les affaires ne concernant pas l'Union. La Tanzanie est un des pays les plus pacifiques et les plus politiquement stables de la région des grands lacs.

Indicateurs socioéconomiques actuels de la Tanzanie	
Population (projections officielles, 2009) – millions	42
Croissance démographique	2,9 %
Superficie – milliers de kilomètres carrés	945
Espérance de vie à la naissance (années)	55
Taux de fertilité total (naissances par femme)	5,6
PIB – milliards de dollars EU (2007)	16,2
PIB par habitant – dollars EU (2007)	400
PIB – milliards de dollars EU PPA	48,8
Prévalence du VIH (% de la population 15-49 ans)	5,7
Mortalité maternelle (sur 100 000 nés vivants)	578
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour mille enfants nés vivants)	112
Taux de mortalité infantile (pour mille enfants nés vivants)	68
Accouchements assisté par un personnel qualifié (%)	63
Taux net de scolarisation au primaire	97,2
Sources : Rapport sur le développement humain du PNUD, 2009 ; État d'avancement des OMD en Tanzanie, 2009 Bureau national des statistiques	

Selon le recensement de la population et du logement de Tanzanie de 2002, le pays comptait 34,5 millions d'habitants dont 50,6 % d'enfants. Sur la base des projections démographiques officielles du Bureau national des statistiques, la population de la Tanzanie était estimée à 42 millions en 2009, dont 51 % de femmes. Les projections sont basées sur un taux de croissance d'environ 2,9 % par an, avec un taux de fertilité total (naissances par femme) estimé à 5,6 %. La population de la Tanzanie est principalement rurale (74 %) avec un très petit écart entre les sexes : 36 % de la population rurale et 13 % de la population urbaine sont composées d'hommes, tandis que 38 % de la population rurale et 13 % de la population urbaine est féminine.

La Tanzanie enregistre une croissance économique soutenue depuis 2000, mais reste néanmoins un des pays les plus pauvres du monde avec un revenu annuel par habitant d'environ 400 dollars EU. Le taux annuel de croissance économique a fortement augmenté au cours de la dernière décennie : de 4,1 % en 1998 à 7,4 % en 2008. Ce taux de croissance, historique pour la Tanzanie, place le pays parmi les économies ayant la croissance la plus rapide en Afrique subsaharienne. Entre 2001 et 2009, le taux moyen de croissance économique annuelle de la Tanzanie a atteint environ 6,9 %, malgré un léger ralentissement en 2009 (6 %) dû aux effets négatifs de la crise financière mondiale.

Les données disponibles sur les comptes du revenu national indiquent un changement structurel continu mais modeste dans l'économie tanzanienne. Le secteur des services est devenu une composante dynamique de l'économie nationale, avec des taux de croissance annuels de 7,5 % depuis 2000. C'est dans le sous-secteur des communications que la croissance est la plus rapide, avec une moyenne annuelle de 14 % pendant cette période. Le secteur des services représente actuellement près de 48 % du PIB total. Le secteur de la manufacture a connu lui aussi une forte croissance (environ 8 % par an depuis 2003) pour atteindre 9,2 % du PIB total en 2009. L'agriculture qui, jusqu'au début des années 90, représentait près de la moitié du PIB de la Tanzanie et près des trois quarts de ses exportations, ne représente plus qu'environ un quart du PIB. Depuis 2000, la moyenne annuelle de croissance de ce secteur n'est que de 4,4 %. Cependant, selon une récente enquête intégrée sur la main d'œuvre, le secteur agricole est encore la principale source d'emploi en Tanzanie, avec plus de 70 % de la main d'œuvre totale.

La position extérieure de l'économie tanzanienne est restée solide malgré les défis posés par la crise financière mondiale. Le niveau des réserves au début de 2010 suffisait pour couvrir environ 5,6 mois d'importation de biens et de services. L'inflation en Tanzanie a dépassé sa moyenne annuelle de 7 % en 2007, pour franchir la barrière des deux chiffres avec 10,3 % en 2008, voire 12,1 % en 2009. L'inflation relativement importante de 2009 s'explique essentiellement par la hausse des prix alimentaires associée à une faible production due à des pluies irrégulières. Selon les prévisions, le retour à un taux à un chiffre devrait se faire en 2010.

Malgré une croissance économique soutenue pendant la dernière décennie, le niveau de pauvreté en Tanzanie reste obstinément élevé. Selon la récente enquête sur le budget des ménages (2006-2007) le ratio de pauvreté au regard des besoins essentiels était de 33 %, ce qui ne représente qu'une modeste baisse par rapport aux 36 % de 2000-2001. La pauvreté reste un phénomène rural et, d'après les résultats des deux enquêtes sur le budget des ménages, elle a diminué nettement plus lentement en milieu rural (de 1,2 point de pourcentage) qu'en milieu urbain (de 1,6 point de pourcentage) entre 2001 et 2007.

En termes de climat des affaires, la Tanzanie se classe assez bas : elle occupait la 134^e position sur 183 économies dans le rapport *Doing Business* 2010 de la Banque mondiale (un recul par rapport à la 127^e place sur 181 pays de l'année précédente). Ce classement est décevant, surtout si l'on considère que la Tanzanie figure parmi les *pays les plus performants* distingués par la Banque mondiale. L'indice de perception de la corruption publié par *Transparency International* est resté à 3,0 en 2009. Un certain nombre de cas de corruption de haut niveau dévoilés en 2008 ont été très médiatisés, dont des malversations à la Banque de Tanzanie, des malhonnêtetés dans la gestion des ressources naturelles, notamment forestières, et la mauvaise gestion d'importants contrats d'infrastructure, comme celui de la génération d'électricité d'urgence avec la société Richmond.

Selon le rapport mondial sur la compétitivité de 2009, la Tanzanie a amélioré ses performances, remontant de 13 places dans le classement pour se fixer au 100^e rang, ce qui traduit les efforts mis en œuvre ces dernières années pour améliorer le potentiel productif du pays. La Tanzanie a un certain nombre de points forts sur lesquels s'appuyer, tels que des institutions publiques qui fonctionnent bien et une situation sécuritaire satisfaisante par rapport aux normes de la région. Le rapport montre que la Tanzanie présente des faiblesses dans certains domaines, sur lesquels le pays doit centrer son attention pour améliorer son niveau de compétitivité. Parmi ces points faibles, citons les infrastructures sous-développées, des taux de scolarisation trop bas aux niveaux secondaire et universitaire, et une faible réceptivité aux technologies nouvelles.